

Hallituksen esitys eduskunnalle luotsauslaiksi ja siihen liittyväksi laiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

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

Esityksellä toteutetaan pääministeri Sanna Marinin hallituksen hallitusohjelman tavoitetta varmistaa korkeatasoinen osaaminen ja riittävä ammattitaito merialueilla. Ehdotetuilla muutoksilla parannettaisiin merenkulun turvallisuutta säätämällä nykyistä täsmällisemmin, johdonmukaisemmin ja tasapuolisemmin luotsinkäyttövelvollisuuden ja siitä vapautumisen perusteista. Suomen luotsinkäyttöalueella kaikki vähintään 50 metriä pitkät alukset olisivat lähtökohtaisesti luotsinkäyttövelvollisia, ellei niiden miehistöllä ole tarvittavia luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttavia henkilöluvia tai jos niitä ei koske muu poikkeusperuste. Kauppamerenkulun pääväylillä luotsinkäyttövelvollisuuden raja ehdotetaan määriteltäväksi Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Voimassa olevaan luotsauslakiin verrattuna merenkulun turvallisuutta edistettäisiin edellyttämällä toimijoilta nykyistä laadukkaammin todennettua osaamista. Esityksellä nykyiset linjalaotsinkirjat ja erivapaudet korvattaisiin väylä- ja aluekohtaisilla luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttavilla PEC-lupakirjoilla. Tutkintojen vastaanottaminen ehdotetaan annettavaksi kokeelle luotsille tai PEC-lupakirjanhaltijalle, jolla olisi tehtävässä edellytettävä tutkintoja vastaanottavan henkilön henkilöluvia.

Uudistuksella täsmennettäisiin luotsausyhtiön oikeutta kieltäytyä luotsauspalvelun tarjoamisesta tai keskeyttää luotsaustoiminta. Laissa säädettäisiin myös luotsausyhtiön uusista velvoitteista, jotka liittyvät luotsauspalveluntarjoamiseen, yhtiön varautumiseen poikkeuksellisiin tilanteisiin sekä toiminnan kansalliseen turvallisuuteen. Luotsin vastuuta kieltäytyä luotsauksesta, jos matkan aloittaminen tai jatkaminen ilmeisesti vaarantaisi merenkulun turvallisuutta, täsmennettäisiin.

Esityksessä ehdotetaan voimassa olevaa luotsauslakia täsmällisemmistä seuraamusmenettelyistä. Luotsin ja luotsausyhtiön virkavastuuta koskevaa sääntelyä ehdotetaan täsmennettäväksi. Kokonaan uutena keinona puuttua virheelliseen toimintaan Liikenne- ja viestintävirastolla olisi mahdollisuus seuraamusmaksun määräämiseen, jonka täytäntöönpanosta ehdotetaan säädettäväksi sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa.

Ehdotettuun luotsauslakiin sisältyisi säännös alennetusta yksikköhinnasta luotsausyhtiölle aiheutuvien tulonmenetysten korvausperusteita, jolla turvattaisiin luotsaustoiminnan ylläpitämistä Saimaan kanavalla ja Saimaan vesistöalueilla myös poikkeustilanteissa.

Lisäksi luotsauslaissa säädettäisiin asetuksenantovaltuuksista, joilla varauduttaisiin poikkeuksellisiin tilanteisiin.

Luotsauslakiin ehdotetaan sisällytettäväksi itämerenluotseista annettuun asetukseen sisältyvät säännökset. Samalla itämerenluotseja koskevaa sääntelyä tarkennettaisiin ja täsmennettäisiin vastaamaan nykyisiä tarpeita.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.6.2023.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	5
1 Asian tausta ja valmistelu	5
1.1 Tausta	5
1.2 Valmistelu	5
2 Nykytila ja sen arviointi.....	6
2.1 Yleistä	6
2.2 Luotsinkäyttövelvollisuus	7
2.3 Luotsauksen lupakirjat	8
2.3.1 Yleistä	8
2.3.2 Luotsin ohjauskirja.....	9
2.3.3 Linjaluotsinkirja	10
2.3.4 Erivapaus.....	10
2.3.5 Edellytykset lupakirjojen myöntämiseksi	11
2.3.5.1 Luotsaustutkinto.....	11
2.3.5.2 Harjoitusmatkat	12
2.3.5.3 Koeluotsaus	12
2.4 Varautuminen.....	12
2.5 Itämerenluotsit	13
2.6 Seuraamukset	13
2.6.1 Luotsausrikkomus	13
2.6.2 Muut seuraamukset	15
3 Tavoitteet	15
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	16
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	16
4.1.1 Luotsinkäyttövelvollisuus	16
4.1.2 Osaaminen ja koulutus	18
4.1.3 Luotsausyhtiön ja luotsin oikeudet ja velvollisuudet	19
4.1.4 Aluksen päällikön velvollisuudet	20
4.1.5 Poikkeuksellisiin tilanteisiin varautuminen	20
4.1.6 Seuraamusten uudistaminen.....	20
4.1.7 Etäluotsaus	21
4.1.8 Itämerenluotseja koskevan sääntelyn uudistaminen	21
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	21
4.2.1 Taloudelliset vaikutukset	21
4.2.2 Viranomaisvaikutukset.....	24
4.2.3 Vaikutukset merenkulun turvallisuuteen.....	24
4.2.4 Ympäristövaikutukset	25
4.2.5 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset.....	25
4.2.6 Vaikutukset perus- ja ihmisoikeuksiin	25
4.2.6.1 Oikeus elämään, omaisuuden suoja ja vastuu ympäristöstä.....	25
4.2.6.2 Elinkeinonvapaus	27
4.2.6.3 Seuraamussääntely	27
4.2.6.4 Perusoikeudet poikkeusoloissa.....	29

4.2.7 Muutetun ammattisääntelyn suhteellisuusarviointi	29
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	30
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	30
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot	31
5.2.1 Ruotsi	31
5.2.2 Tanska	32
5.2.3 Norja.....	32
6 Lausuntopalaute	33
7 Säännöskohtaiset perustelut	33
7.1 Luotsauslaki	33
7.2 Laki sakon täytäntöönpanosta	78
8 Lakia alemman asteinen sääntely	78
8.1 Asetuksenantovaltuudet	78
8.2 Määräyksenantovaltuudet	78
9 Voimaantulo	79
10 Toimeenpano ja seuranta	80
11 Suhde muihin esityksiin.....	80
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	81
12.1 Johdanto	81
12.2 Oikeusvaltioperiaate ja hallinnon lainalaisuus (2.3 §)	81
12.3 Yhdenvertaisuus (6 §)	81
12.4 Yksityiselämän suoja (10 §).....	83
12.5 Oikeus työhön ja elinkeinonvapaus (18 §).....	84
12.6 Oikeusturva (21 §)	87
12.7 Asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen (80 §)	88
12.8 Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle (124 §).....	89
12.9 Seuraamusmaksusta säätäminen	91
12.10 Soveltaminen Ahvenanmaalla.....	94
LAKIEHDOTUKSET	96
Luotsauslaki	96
Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamiseksi	125
LIITE	127
RINNAKKAISTEKSTI.....	127
Laki sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamiseksi	127

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Liikenne- ja viestintäministeriö antoi 16.4.2019 Finnpiilot Pilotage Oy:lle (*jäljempänä Finnpiilot*) sen aloitteesta tehtäväksi kutsua koolle ryhmän luotsauskoulutusta tarjoavien oppilaitosten, luotsausviranomaisen ja Finnpiilotin edustajia keskustelemaan luotsauskoulutukseen liittyvistä haasteista ja kehityskohteista. Työryhmä laati työskentelynsä pohjalta raportin¹, joka toimitettiin liikenne- ja viestintäministeriölle. Raportista ilmenee, että luotsauksen lupakirjojen uudistamista koskevia vaatimuksia tulisi tarkastella ja johdonmukaistaa. Luotsauskoulutuksen kehittämisen kannalta olisi tärkeää esimerkiksi se, että eri lupakirjoihin vaadittavista koulutuksista säädettäisiin erikseen.

Lisäksi raportissa todetaan, että voimassa oleva sääntely on tulkinnanvaraista ja monimutkaista. Voimassa olevaa luotsauslakia (940/2003) on muutettu useaan kertaan sen antamisen jälkeen. Muutokset ovat olleet luonteeltaan pistemäisiä, mikä on ollut omiaan lisäämään lainsäädännön monitulkintaisuutta ja aukollisuutta. Myöskään lain rakenne ei vastaa nykyisiä laadukkaan lainsäädännön vaatimuksia ja toisaalta lain toimeenpanossa on havaittu puutteellisuuksia.

Luotauslain uudistushanke liittyy pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman toimenpidealueeseen ”Elinvoimainen Suomi” ja asetettuun päämäärään varmistaa korkeatasoinen osaaminen ja riittävä ammattitaito merialueilla². Lain uudistamisen tavoitteena on varmistaa merenkulun turvallisuus Suomen aluevesillä muun muassa täsmentämällä luotsausta koskevia vaatimuksia ja tarkentamalla luotsien ja luotsauserivapauden haltijoiden osaamisvaatimuksia.

1.2 Valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston kanssa. Valmistelu on ollut avointa, ja valmisteluun liittyvät materiaalit ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunasta.³

Säädöshanke on aloitettu luotsauskoulutustyöryhmän raportissa esitettyjen johtopäätösten seurauksena. Raporttia on käytetty pohjana erityisesti hankkeen esivalmistelussa. Raportin valmistelleen työryhmän työskentelyyn osallistui Liikenne- ja viestintävirasto, Aboa Mare, Etelä-Kymenlaakson ammattiopisto (Ekami Consulting Oy), Högskolan på Åland, Satakunnan Ammattikorkeakoulu (SAMK), Luotsiliitto ry, Finnpiilot Pilotage Oy ja Suomen Varustamot ry. Työryhmä kokoontui useita kertoja 11.6.2019–25.5.2020 välillä.

Myös varsinaisessa säädöshankkeen valmistelussa on alusta alkaen kuultu keskeisten sidosryhmien näkemyksiä. Hankkeen aluksi järjestettiin avoin sidosryhmätilaisuus 2.6.2021, jossa sidosryhmille kerrottiin hankkeen lähtökohdista, keskeisistä muutostarpeista sekä valmistelua koskevista suunnitelmista. Lisäksi 1.9.2021 sidosryhmille järjestettiin kokous, jossa keskityttiin pätevyysvaatimuksia ja koulutusta koskevaan kokonaisuuteen. Seuraavassa 28.9.2021 järjeste-

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

² Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta; pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 2019; luku 3.4.1 Liikenneverkon kehittäminen, keino 4.

³ Luotauslain uudistaminen, valtioneuvoston hankeikkuna. <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM021:00/2021>.

tyssä kokouksessa käsiteltiin puolestaan luotsausosaamista yleisemmin. Viimeisessä kokouksessa 21.4.2022 esiteltiin hallituksen esitysluonnokseen sisältyvät pykäläluonnokset kokonaisuudessaan.

Liikenne- ja viestintävirasto järjesti 11.11.-12.11.2021, 9.2.2022 ja 17.2.2022 pienryhmäyöskentelytilaisuudet, joissa luonnosteltiin ehdotuksia muutosten suuntaviivoiksi. Aiheina oli aluksen ohjailuun liittyvä luotsausosaaminen, sen kouluttaminen ja opitun taidon osoittaminen ja arvioiminen. Pienryhmäyöskentelyyn osallistui alusten päälliköitä varustamoista Alfons Håkans, ESL Shipping, Finnlines, Viking Line, TallinkSilja, Mopro ja VG-Shipping sekä luotseja Finnpiilotista. Työskentelyn pohjalta saatua tietoa on hyödynnetty esityksen valmistelussa erityisesti pätevyksiä ja tutkintoja koskevien vaatimusten arvioinnissa.

Valmistelussa tunnistettiin tarve saada tietoa erityisesti siitä, mitkä tekijät aluksilla vaativat luotsinkäyttöä tai muuta lupakirjaa turvallisuuden varmistamiseksi sekä toisaalta mitkä tekijät edistävät alusten turvallista navigointia ilman erillistä luotsia tai henkilölupaa. Erilaiset alukset muodostavat kullakin väylällä omanlaisiaan riskejä. Keskeiseksi havaittiin tarve selvittää ne erilaiset tekijät, tilanteet ja olosuhteet, jotka kussakin yksittäistapauksessa vaativat luotsin käyttämistä tai muuta henkilölupaa meriturvallisuuden varmistamiseksi. Tietotarpeeseen vastauksena Väylävirasto tilasi Aalto-yliopistolta riskianalyysitutkimuksen syksyllä 2021. Tutkimuksen tuloksena kehitettiin algoritmi, jota on tarkoitus käyttää Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä määrittämään luotsinkäyttövelvollisuuden raja-arvot kullakin väylällä. Tutkimuksen seurauksena ehdotettavia säännöksiä kuvataan tarkemmin luvussa 4.1.1.

Luonnos hallituksen esityksestä on ollut lausuntokierroksella 1.6.2022–27.7.2022. Lausuntoja annettiin yhteensä x. Saadut lausunnot ja lausuntoyhteenveto ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunasta.⁴

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Yleistä

Luotsauslaissa ja sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa luotsauksesta (1385/2016) säädetään luotsaustoiminnan harjoittamisesta, luotsinkäyttövelvollisuudesta ja siitä vapautumisesta, luotsin velvollisuuksista ja tehtävistä, luotsin pätevyydestä, päällikön vastuusta ja velvollisuuksista sekä muista luotsaukseen liittyvistä asioista.

Suomessa luotsauspalveluja ei saa tarjota eikä luotsaustoimintaa tai etäluotsausta harjoittaa muu kuin luotsausyhtiö, joka on nykyisin valtionyhtiö Finnpiilot. Suomessa on 62 satamaa tai laituriipaikkaa, jonne luotsataan 42 luotsipaikan kautta. Luotsattavia väyliä on 181. Finnpiilot työllistää yhteensä 332 henkilöä, joista 140 on luotseja. Vuonna 2019 ennen covid-19-epidemian alkua aluksia luotsattiin noin 25 000 kertaa ja luotsattavia merimaileja kertyi noin 472 000.⁵ Finnpiilotin mukaan vuonna 2021 luotsattavien aluskäyntien osuus rannikon satamien kaikista aluskäynneistä oli 33,2 prosenttia. Finnpiilot peri alusliikenteeltä luotsausmaksuja yhteensä noin 31 milj. euroa vuonna 2021 (noin 32 milj. euroa vuonna 2020 ja noin 37 milj. euroa vuonna 2019). Luotsausmaksut ovat osa Suomen kauppamerenkulun ja ulkomaankaupan kustannuksia. Valtio on tukenut Saimaan alueen luotsauksia lisäksi vuosittain yhteensä noin neljän miljoonan euron hintatuella.

⁴ Luotsauslain uudistaminen, valtioneuvoston hankeikkuna. <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM021:00/2021>.

⁵ Ks. Finnpiilot Pilotage Oy:n vuosiraportti 2021 https://finnpilot.fi/wp-content/uploads/2022/03/Finnpilot_vuosikertomus_2021.pdf.

Vuosina 2020 ja 2021 covid-19-epidemian vaikutukset meriliikenteeseen ovat vähentäneet luotsausten kysyntää merkittävästi. Etenkin kesäkausien risteilyalusvierailujen peruuntumisilla on ollut suuri merkitys Finnpiilotin tuloille. Myös rahtialusliikenteessä on ollut luotsausten kysyntään vaikuttavia muutoksia. Helmikuusta 2022 alkaen Ukrainan sodasta seuranneet kansainvälisen kaupan muutokset ja talouspakotteet tulevat vaikuttamaan alusliikenteeseen ja luotsausten kysyntään rannikolla ja etenkin Saimaan kanavalla ja Saimaalla. Rannikolla alusliikenteen määrän ohella reititykset voivat muuttua yhtäällä vähentyen ja toisaalla lisääntyen. Alusliikenteen muutoksia, vaikutusten kestoa ja mahdollista pitkäaikaisuutta ei voida arvioida tarkkaan. Saimaan kanavalla ja Saimaan väylillä luotsaustarve vähenee merkittävästi.

Suomessa luotsauksen hinta on ollut kansainvälisesti kilpailukykyinen eräissä Itämeren ja Pohjanmeren alueen maissa perittyihin luotsausmaksuihin verrattuna⁶. Luotsinkäytölle on myös erityisesti säännölliseen liikenteeseen soveltuva vaihtoehto. Varustamoilla on halutessaan mahdollisuus hankkia aluksiensa miehistölle luotsaukseen verrattavaa osaamista ja näin vapautua luotsinkäyttövelvollisuudesta. Velvollisuudesta käyttää luotsia on vapautettu alus, joka on kokonsa puolesta velvollinen käyttämään luotsia, mutta jonka päällikölle Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt kyseistä alusta ja väylää koskevan 14 §:ssä tarkoitetun linjaluotsinkirjan tai kyseistä alusta ja väylää tai vesialuetta koskevan 16 §:ssä tarkoitetun erivapauden. Liikenne- ja viestintävirasto huolehtii luotsaustoiminnan yleisestä ohjauksesta ja kehittämisestä ja valvoo lain säännösten noudattamista 6 §:ää lukuun ottamatta.

2.2 Luotsinkäyttövelvollisuus

Nykyisen luotsauslain tarkoituksena on sen 1 §:n 1 momentin mukaan edistää alusliikenteen turvallisuutta sekä ehkäistä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvia haittoja. Tätä tavoitetta on perinteisesti edistetty luotsien tarjoamalla luotsauksella, jolla tarkoitetaan alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun paikallisena asiantuntijana. Luotsauslain tarkoituksena onkin 1 §:n 2 momentin mukaan lisäksi säätää velvollisuudesta käyttää luotsia, luotsien tehtävistä ja vastuusta sekä luotsausyhtiön oikeuksista ja velvollisuuksista.

Käytännössä kaikki Suomen kauppamerenkulun pääväylät on määritelty luotsattaviksi ja lähtökohtaisesti kaikki Suomeen liikennöivät kauppaluokset ovat luotsinkäyttövelvollisia. Alukset, alusyhdistelmät tai hinausyhdistelmät ovat velvollisia käyttämään luotsia Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella olevilla luotsattaviksi väyliksi määritellyillä yleisillä kulkuväylillä nykyisen luotsauslain 5 §:ssä säädetyin edellytyksin. Perusperiaatteen mukaan alus on luotsinkäyttövelvollinen luotsattavaksi väyliksi määritellyillä yleisillä kulkuväylillä, kun se on pituudeltaan yli 70 metriä tai leveydeltään yli 14 metriä, tai aluksen kuljettama lasti on haitallista tai vaarallista.

Saimaan kanavalla tai Saimaan vesialueella alus tai alusyhdistelmä on luotsinkäyttövelvollinen, jos se on pituudeltaan yli 35 metriä, pois lukien puutavaran uittoon liittyvät hinaukset. Saimaan vesialueen sisäisessä liikenteessä olevat alukset on vapautettu luotsinkäyttövelvollisuudesta.

Velvollisuus käyttää luotsia ei koske hinausyhdistelmää silloin, kun sen lasti ei ole haitallista tai vaarallista ja hinaaja on pituudeltaan enintään 50 metriä ja hinattavan pituus on enintään 110 metriä ja hinaaja on varustettu ammattikäyttöön tarkoitetulla A-luokan automaattisella tunnistusjärjestelmällä (AIS), jolla voidaan ilmaista, että hinaus on käynnissä.

⁶ Finnpiilotin vuosikertomus 2021.

Velvollisuudesta käyttää luotsia on lisäksi vapautettu sellainen säiliöalus, joka on suurimmalta pituudeltaan enintään 90 metriä tai suurimmalta leveydeltään enintään 14 metriä ja jonka päällikölle ja perämiehelle Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt kyseistä alusta ja väylää koskevan linjaluotsinkirjan ja joka joko kuljettaa irtolastina nesteytettyä maakaasua (LNG) tai on kaksoisrunkoinen ja kuljettaa irtolastina kevyttä tai vähärikkistä polttoöljyä.

Jäänmurtajat ovat voimassa olevan lain mukaan vapautettuja luotsinkäyttövelvollisuudesta ai-noastaan silloin, kun ne ovat jäänmurtotehtävissä. Sen sijaan esimerkiksi huoltoajot telakkaan tai testiajot ennen jäänmurtokautta edellyttävät lain mukaan luotsia. Olennaista on varmistaa jäänmurtajien päälliköiden ja perämiesten paikallistuntemuksen ja luotsausosaamisen riittävä taso sekä varustamoiden tasavertainen kohtelu.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset luotsattavista väylistä ja luotsipaikoista sekä julkaisee niistä luetteloja. Nykyisessä määräyksessä on 42 luotsipaikkaa ja luotsattavia väyliä on 181. Näiden lisäksi käytössä on vaihtoehto- ja rinnakkaisväyliä. Luotsattavia väyliä ja erilaisia reittiyhdistelmiä on yhteensä yli 1 100 kappaletta.⁷

Luotsinkäyttövelvollisuutta koskeva sääntely on käytännössä koettu monimutkaiseksi. Lisäksi sääntely on osin epäjohdonmukaista eikä se täysin vastaa ajan kuluessa muuttuneita toimintaolosuhteita. Luotsauslaissa on poikkeuksia luotsinkäyttövelvollisuudesta, joita ei voida perustella lain tarkoituksena olevilla alusliikenteen turvallisuuden edistämällä tai alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäisemisellä.

Luotsauskoulutustyöryhmän raportissa nostetaan esiin myös epäjohdonmukaisuudet, jotka koskevat muita kuin luotsattavaksi määriteltyjä väyliä. Tällaisilla väylillä muuten luotsinkäyttövelvollisiksi määritellyt alukset saavat kulkea ilman luotsinkäyttövelvollisuutta koskevia rajoituksia. Osa väylistä voi olla luotsattavaksi määriteltyjä väyliä haastavampia navigoida, eikä viranomaisella voimassa olevan lainsäädännön nojalla ole keinoja estää alusta kulkemasta tällaista väylää. Sääntelyn selkeyttäminen ja johdonmukaistaminen tältä osin edistäisi merenkulun turvallisuutta.

2.3 Luotsauksen lupakirjat

2.3.1 Yleistä

Luotsilla on oikeus luotsata niillä väylillä, joihin hän on Liikenne- ja viestintäviraston myöntämällä voimassa olevan luotsauslain 12 §:n mukaisella ohjauskirjalla saanut luotsausoikeuden. Varustamoilla on lisäksi mahdollisuus halutessaan hankkia aluksiensa miehistöille luotsaukseen verrattavaa osaamista ja näin vapautua luotsinkäyttövelvollisuudesta. Nykyisen lain mukaan velvollisuudesta käyttää luotsia on vapautettu alus, joka on kokonsa puolesta velvollinen käyttämään luotsia, mutta jonka päällikölle Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt kyseistä alusta ja väylää koskevan 14 §:ssä tarkoitettua linjaluotsinkirjan tai kyseistä alusta ja väylää tai vesialuetta koskevan 16 §:ssä tarkoitettua erivapauden.

Luotsin ohjauskirjan, linjaluotsinkirjan ja erivapauden myöntämisen edellytyksenä olevista tutkinnon osa-alueista on säädelty pitkälti saman sisältöisenä kussakin henkilöluvassa. Erona on, että eri osa-alueita vaaditaan eri asteisesti eri lupakirjoihin. Esimerkiksi vaadittujen harjoitusmatkojen lukumäärät poikkeavat toisistaan paljon eri henkilöluvien välillä ilman, että eroille on

⁷ Finnpiilot Pilotage Oy:n vuosiraportti 2021 https://finnpilot.fi/wp-content/uploads/2022/03/Finnpilot_vuosikertomus_2021.pdf.

tunnistettavissa selkeitä perusteluja. Luotsin ohjauskirjan, linjaluotsinkirjan ja erivapauden keskinäiset erot olisi huomioitava laissa asetetuissa vaatimuksissa nykyistä paremmin. Myös luotsauskoulutustyöryhmän raportissa tuodaan esiin, että koulutuksen kehittämisen kannalta olisi tärkeää, että eri lupakirjoihin vaadittavista koulutuksista säädettäisiin erikseen. Eriytetty sääntely mahdollistaisi vaatimusten tarkoituksenmukaistamisen eri henkilöluopien osalta. Kokonaisuudistuksen tavoitteena on varmistaa eri lupakirjan haltijoiden asianmukaisen osaamistaso.

Myönnetyt luotsauksen lupakirjat	2017	2018	2019	2020	2021
Linjaluotsinkirja	134	141	112	136	154
Luotsin ohjauskirja	56	68	116	75	91
Erivapaus	16	22	35	33	56
Yhteensä	206	231	263	244	301

Kuva 1. Myönnetyt luotsauksen lupakirjat viimeisen viiden vuoden ajalta. Määrät sisältävät sekä uudet että uudistetut lupakirjat.

2.3.2 Luotsin ohjauskirja

Luotsilla on oikeus luotsata niillä väylillä, joihin hän on Liikenne- ja viestintäviraston myöntämällä ohjauskirjalla saanut luotsausoikeuden. Luotsin ohjauskirjasta säädetään luotsauslain 12 §:ssä ja tarkemmin luotsauksesta annetun valtioneuvoston asetuksen 2–4 §:ssä. Liikenne- ja viestintävirasto myöntää luotsausyhtiön luotseille luotsin ohjauskirjat, jotka ovat henkilö- ja väyläkohtaisia luotsattavaksi määritellyille väylille. Luotsin ohjauskirjoja myönnetään Finnpiilotin luotseille. Arviolta noin 35 prosenttia Suomen laivaliikenteestä tulee Suomen satamiin Finnpiilotin luotsien avustamana. Luotsina toimivia henkilöitä on ollut Suomessa vuosina 2016–2021 noin 140–150.

Luotsin ohjauskirjan myöntämisen yksi edellytys on todistus koeluotsauksesta sillä väylällä, jolle luotsin ohjauskirjaa haetaan. Ohjauskirja myönnetään enintään viideksi vuodeksi, ja se voidaan hakemuksesta uudistaa. Luotsin ohjauskirjan uudistamisen edellytyksenä on, että luotsi osoittaa ylläpitäneensä ammattitaitoaan ja säilyttäneensä väylätuntemuksensa ja että hänellä on sellainen terveys ja kunto, joka vaaditaan kauppa-aluksessa kansipalveluksessa olevalta.

Ensimmäistä luotsin ohjauskirjaa suorittavalla luotsioppilaalla on oltava voimassa oleva merikapteenin pätevyyskirja. Suomessa ei ole varsinaista erillistä ammatillista luotsinkoulutusohjelmaa, vaan luotsiksi aikovalla on oltava taustalla vahva kokemus työskentelystä aluksen kansipäällystössä. Luotsin ohjauskirja on väyläkohtainen. Ensimmäistä luotsin ohjauskirjaa hakiesaan hakijan tulee suorittaa 25 harjoittelumatkaa kyseisellä väylällä. Seuraavia luotsin ohjauskirjoja hakiessaan hakijan tulee suorittaa 5 harjoittelumatkaa kyseisellä väylällä.

Nykyiset laivasimulaattorit ovat kehittyneitä ja niillä on mahdollista harjoitella häiriö- ja poikkeustilanteita, joita harjoittelu- tai luotsausmatkojen aikana voi esiintyä. Simulaattorit antavat

hakijalle kokemusta toimia eri tilanteissa. Nykyisen lainsäädännön mukaan enintään puolet matkoista voi korvata simulaattorissa, jos kyseessä on väylä, jolla viimeisen kalenterivuoden aikana on ollut vähemmän kuin 20 luotsausta. Kun luotsin ohjauskirjaa uudistetaan, vuosittaisista ylläpitomatkoista voi laivasimulaattorissa korvata enintään puolet.

2.3.3 Linjaluotsinkirja

Alus on vapautettu velvollisuudesta käyttää luotsia luotsattavalla väylällä, jos sen päällikölle on myönnetty linjaluotsinkirja. Linjaluotsinkirjasta säädetään luotsauslain 14 §:ssä ja tarkemmin luotsauksesta annetun valtioneuvoston asetuksen 5–7 §:ssä. Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta myöntää väylä- ja aluskohtaisen linjaluotsinkirjan aluksen päällikölle tai perämiehelle, joka osoittaa tuntevansa aluksen käyttämän väylän.

Noin 68 prosenttia satamissa käyvistä aluksista ei käytä luotseja, koska niiden alusten päälliköillä on linjaluotsinkirja. Suomessa luotsaukselle asettaa haasteita rikkonainen ja matala rannikko sekä tiheä ja laaja saaristo. Kansainvälisesti vertaillen luotsauksen Suomen väylillä voidaan katsoa olevan haastavaa.

Linjaluotsinkirja voidaan myöntää aluksen päällikölle tai perämiehelle, joka hallitsee tarvittavassa laajuudessaan englannin kielen, suorittaa luotsaustutkinnon englannin kielellä ja tuntee väyläalueen navigoinnissa, alusliikennepalvelussa ja jäänmurtopalvelussa käytettävän paikannimistön suomeksi tai ruotsiksi. Erivapauden edellytyksenä puolestaan on, että hakijalla on tarvittava suomen tai ruotsin kielen taito, eikä erivapauden edellytyksenä olevaa luotsaustutkintoa voi suorittaa englannin kielellä. Myös linjaluotsinkirjan myöntämisen yhtenä edellytyksenä on se, että hakijalla on todistus koeluotsauksesta sillä väylällä, jolle linjaluotsinkirjaa haetaan.

Linjaluotsinkirja myönnetään enintään viideksi vuodeksi, ja se voidaan hakemuksesta uudistaa. Linjaluotsinkirjan uudistamisen edellytyksenä on, että kirjan haltija osoittaa ylläpitäneensä ammattitaitoaan ja säilyttäneensä väylätuntemuksensa.

Linjaluotsinkirja on pääasiassa Suomeen säännöllisesti liikennöivien isoimpien alusten päälliköillä ja perämiehillä, jotka ovat Suomen Itämeren liikenteessä toimivien varustamoiden, kuten Finnlines Oy:n, Tallink Silja Oy:n, Viking Line Oy:n, Eckerö Line Oy:n, Wallenius Sol Ab:n ja ESL Shipping Oy:n palveluksessa. Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt ja uusinnut vuosittain yhteensä noin 110–200 linjaluotsinkirjaa.

2.3.4 Erivapaus

Luotsinkäyttövelvollisuutta koskevasta erivapaudesta ja sen myöntämisen edellytyksistä säädetään luotsauslain 16 §:ssä ja tarkemmin luotsauksesta annetun valtioneuvoston asetuksen 8–9 §:ssä. Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta myöntää kokonsa puolesta luotsinkäyttövelvollisen aluksen, alusyhdistelmän tai hinausyhdistelmän päällikölle tai perämiehelle aluskohtaisen erivapauden velvollisuudesta käyttää luotsia, jos aluksen bruttovetoisuus on alle 3 700. Erivapauden myöntämisen edellytyksenä on, että hakija täyttää tietyt kokemusta, pätevyyttä, terveyttä ja kielitaitoa koskevat vaatimukset. Lisäksi erivapauden myöntämisen edellytyksenä on, ettei alusturvallisuus tai ympäristö vaarannu. Erivapautteen voidaan myös liittää ehtoja, jotka koskevat aluksen vahtijärjestelyjä tai päällystön kokemusta aluksen navigoinnissa.

Erivapaus voidaan myöntää enintään viideksi vuodeksi ja se voidaan hakemuksesta uudistaa, jos hakija osoittaa ylläpitäneensä ammattitaitoaan, säilyttäneensä väylätuntemuksensa ja erivapauden saamisen muut edellytykset ovat edelleen olemassa. Erivapaus voidaan myöntää joko

yksittäiselle tai useammalle luotsattavaksi määritetylle väylälle tai kaikille väylille jollakin rajatulla vesialueella. Erivapauden myöntäminen vesialuekohtaisesti tarkoittaa sitä, että aluksen päällikkö saa luotsausoikeuden myös sellaisille väylille, joilta hänellä ei välttämättä ole kokemusta lainkaan, tai ainakaan osaamista näiden väylien osalta ei ole osoitettu. Tämä ei ole linjassa luotsauslain tarkoituksen kanssa, sillä alusliikenteen turvallisuuden varmistaminen ei toteudu.

Erivapaudet haetaan nykyään lähes poikkeuksetta koskemaan kaikkia Suomen rannikon vesialueita, eikä pelkästään niitä väyliä, joilla aluksen on tarkoitus liikennöidä. Luotsauslaki edellyttää Liikenne- ja viestintävirastoa varmistamaan, että luotsauksen lupakirjan haltijalla on riittävä osaaminen ja paikallistuntemus. Erivapauden osalta tämä on vallitsevissa olosuhteissa mahdotonta.

Alun perin luotsinkäyttövelvollisuus ei ole koskenut pieniä, nettovetoisuudeltaan alle 1000 rekisteritonnia, suomalaisia aluksia ulkomaan liikenteessä, eikä suomalaisia aluksia, jotka liikennöivät yksinomaan kotimaassa. Nykyisin erivapausalukset, bruttovetoisuus alle 3 700, liikennöivät ulkomaan liikenteessä Itämeren alueella ja osin jopa Itämeren ulkopuolella, eikä eriarvoisille luotsauksen lupakirjan myöntämisen edellytyksille suhteessa luotsin ohjauskirjaan tai linjaluotsinkirjaan ole perusteita. Käytännössä erivapaus on kehittynyt suomalaisten alusten rajatusta poikkeuksesta yhdeksi luotsauksen lupakirjoista.

Erivapautta hyödyntävät lähtökohtaisesti sellaiset pienemmät alukset, jotka liikennöivät Suomeen säännöllisesti. Tällaisia aluksia on liikenteessä noin 30. Kotimaiset varustamot, joilla on bruttovetoisuudeltaan alle 3 700 aluksia ja jotka näin ollen ovat oikeutettuja saamaan erivapauden, ovat Prima Shipping Oy, Rederi Ab Nathalie, Mopro Oy ja Meriaura Oy. Suomalaisia päälliköitä, joille on myönnetty erivapaus, työskentelee myös ulkomaisissa varustamoissa, esimerkiksi Wagenborg, joiden alukset liikennöivät säännöllisesti Suomeen.

2.3.5 Edellytykset lupakirjojen myöntämiseksi

2.3.5.1 Luotsaustutkinto

Niin luotsin ohjauskirjan, linjaluotsinkirjan kuin erivapauden myöntämisen edellytyksenä on todistus suoritetusta luotsaustutkinnosta tai sen osasta. Luotsauksen lupakirjojen edellyttämästä luotsaustutkinnosta ja sen sisältämistä osa-alueista säädetään luotsauslain 11 a §:ssä. Tutkinnon osa-alueita ovat peitepiirroskoe ja reittisuunnitelman laatiminen, kirjallinen koe, laivasimulaattorissa tehtävä koe sekä kirjallinen ja laivasimulaattorissa tehtävä koe. Kyseisiä osa-alueita sovelletaan saman sisältöisenä eri luotsauksen lupakirjoihin. Kaikkia osa-alueita ei kuitenkaan edellytetä kaikissa lupakirjoissa.

Luotsauslain 11 c §:n mukaan luotsaustutkintoja voi järjestää oppilaitos tai ammattikorkeakoulu, jonka laadunhallintajärjestelmä on arvioitu ja hyväksytty Kansainvälisen merenkulkujärjestön merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan yleissopimuksen (SopS 22/1984) mukaisesti (*jäljempänä STCW-yleissopimus*).

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy luotsaustutkinnon järjestäjän sen hakemuksesta arvioituaan, täyttääkö järjestäjä sille laissa asetetut yleiset ja erityiset vaatimukset. Oppilaitoksista luotsaustutkintoja järjestävät Turussa Aboa Mare, Kotkassa Etelä-Kymenlaakson ammattiopisto (Ekami), Maarianhaminassa Högskolan på Åland ja Raumalla Satakunnan ammattikorkeakoulu (SAMK).

2.3.5.2 Harjoitusmatkat

Luotsin ohjauskirjaa tai linjaluotsinkirjaa hakevalta edellytetään suoritettuja harjoitusmatkoja. Harjoitusmatkojen määristä säädetään tarkemmin luotsauksesta annetussa valtioneuvoston asetuksessa. Eri luotsauksen lupakirjoihin edellytetään eri määrä harjoittelumatkoja haettavalla väylällä. Haettaessa luotsin ohjauskirjaa hakijan ensimmäiselle väylälle, hakijan tulee suorittaa 25 harjoittelumatkaa eri tyyppisillä aluksilla kyseisellä väylällä, kun taas seuraavia luotsin ohjauskirjoja varten vaaditaan vain viisi harjoittelumatkaa eri tyyppisillä aluksilla kulloinkin haettavalla väylällä.

Linjaluotsinkirjan edellyttämät harjoittelumatkat vaihtelevat alustyypeittäin. Lastialuksella vaaditaan vähintään 10 harjoittelumatkaa, matkustaja-aluksella vähintään 30 harjoittelumatkaa ja säiliöaluksella vähintään 12 harjoittelumatkaa. Erivapauden myötä hakija voi saada oikeuden luotsata alusta väylällä ilman aikaisempaa kokemusta kyseiseltä väylältä.

2.3.5.3 Koeluotsaus

Luotsaustutkinnon hyväksytyt suorittamisen ja harjoitusmatkojen lisäksi luotsin ohjauskirjan tai linjaluotsinkirjan hakijan on suoritettava hyväksytysti 11 b §:n mukainen koeluotsaus, jossa hakijan on osoitettava käytännössä kykenevänsä turvallisesti luotsaamaan, navigoimaan ja käsittelemään alusta hakemuksen kohteena olevalla väylällä sekä pystyvänsä toimimaan vuorovaikutuksessa aluksen komentosiltahenkilöstön, muun liikenteen ja alusliikennepalvelun kanssa sekä omaavansa riittävän paikallistuntemuksen.

Koeluotsauksen ottaa vastaan Liikenne- ja viestintäviraston palveluksessa oleva, viraston tehtävään nimeämä virkamies, jolla on merikapteeninkirja ja joka on perehtynyt luotsausasioihin. Luotsin ohjauskirjan saamiseen liittyvässä koeluotsauksessa on aina oltava läsnä myös kokenut luotsi, jolla on ohjauskirja kyseiselle väylälle. Linjaluotsinkirjaa koskevassa koeluotsauksessa on oltava läsnä aluksen päällikkö ja, jos aluksen päälliköllä ei ole linjaluotsinkirjaa, myös kokenut luotsi, jolla on ohjauskirja kyseiselle väylälle. Haettaessa erivapautta koeluotsausta ei vaadita.

2.4 Varautuminen

Luotsauksella on merkittävä rooli merikuljetusten ja laajemmin koko yhteiskunnan toiminnassa. Luotsaus on merkittävää toimintaa myös Suomen huoltovarmuuden kannalta. Kaikki Suomen kauppamerenkulun pääväylät on määritelty luotsattaviksi ja lähtökohtaisesti kaikki Suomeen liikennöivät kauppa-alukset ovat luotsinkäyttövelvollisia. Suomen huoltovarmuus edellyttää erityisesti meriteitse kulkevan tavaraliikenteen toimivuutta, sillä Suomen tuonnista ja viennistä arviolta noin 80–90 prosenttia kulkee laivoilla.

Valmiuslain (1552/2011) 3 §:n tarkoittamia poikkeusoloja ovat 1) Suomeen kohdistuva aseellinen tai siihen vakavuudeltaan rinnastettava hyökkäys tai sen välitön jälkitila; 2) Suomeen kohdistuva huomattava aseellisen tai siihen vakavuudeltaan rinnastettavan hyökkäyksen uhka; 3) väestön toimeentuloon tai maan talouselämän perusteisiin kohdistuva erityisen vakava tapahtuma tai uhka; 4) erityisen vakava suuronnettomuus tai sen välitön jälkitila; sekä 5) vaikutuksiltaan erityisen vakavaa suuronnettomuutta vastaava hyvin laajalle levinnyt vaarallinen tartuntatauti.

Valmiuslain tarkoittamien poikkeusolojen lisäksi merikuljetusten toimintaa voivat vaikeuttaa normaaliolojen aikana ilmenevät häiriötilanteet. Mahdollisia häiriötilanteita ovat esimerkiksi pandemiat, onnettomuudet, poikkeukselliset sääilmiöt, tietoliikenne- ja sähköverkkohäiriöt

sekä talous- ja työmarkkinahäiriöt. Ennakoimattomat, laajavaikutukselliset ja pitkäkestoiset luotsauksen saatavuuteen ja käytettävyyteen liittyvät häiriötilanteet vaikeuttavat nopeasti ja merkittävästi tavaraliikenteen toimivuutta.

Valmiuslain 12 ja 13 §:ssä sekä huoltovarmuuden turvaamisesta annetun lain (1390/1992) 4 §:ssä on säädetty valtioneuvoston varautumisvelvollisuudesta. Valmiuslaki edellyttää ministeriöltä oman hallinnonalan varautumisen kokonaishallintaa. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla varautuminen sisältää muun muassa liikennejärjestelmän varautumisen edistämisen ja valvontatehtävän.

Luotsausyhtiön varautumisvelvollisuudesta säädetään voimassa olevan luotsauslain 4 §:ssä. Sen 2 momentin mukaan luotsausyhtiön pitää varautua hoitamaan tehtäviään myös poikkeusoloissa sen mukaan kuin liikenne- ja viestintäministeriö erikseen määrää. Kyseinen velvoite on sisällöltään huomattavasti suppeampi, kuin esimerkiksi VTS-palveluntarjoajan alusliikennepalvelulain (623/2005) tai lentoliikenteen liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) mukainen velvoite. Ministeriön määräyksiä asiasta ei ole annettu. Luotsausyhtiö on harjoittanut vapaaehtoisuuteen perustuvaa varautumista ja valmiussuunnittelua.

2.5 Itämerenluotsit

Asetuksessa itämerenluotseista (1105/81)⁸ ja Merenkulkuhallituksen päätöksessä itämerenluotseista⁹ säädetään itämerenluotsina toimimisen edellytyksistä ja toiminnassa noudatettavista velvoitteista. Itämerenluotsilla tarkoitetaan henkilöä, joka yksityisoikeudellisen työ- tai muun sopimuksen nojalla toimii luotsina tai muuna merenkulullisena neuvonantajana Itämeren alueella Suomen kansallisten luotsausalueiden ulkopuolella.

Itämerenluotseja koskee Itämeren luotsausviranomaisten komission, Baltic Pilotage Authorities Commission (*jäljempänä BPAC*), itämerenluotsausta koskeva yhteisymmärryspöytäkirja. BPAC on Itämeren naapurimaiden ja Norjan luotsausviranomaisten valtiollinen organisaatio ja työfoorumi, jonka tavoitteena on parantaa merenkulun turvallisuutta Itämeren alueella ja jakaa kokemuksia luotsausalueista. Lisäksi BPAC antaa suosituksia ja vaikuttaa kansalliseen päätöksentekoon Itämeren luotsausalueilla yhteistyössä kansallisten viranomaisten ja kokeiluorganisaatioiden kanssa.

Luotsausyhtiötä koskeva sääntely ei salli Finnpilotin harjoittaa luotsausta Itämeren alueella. Suomessa ei myöskään ole välitystoimintaa itämerenluotseille, eikä luotsauksia rekisteröidä. Tällä hetkellä mikään taho ei järjestä Suomessa itämerenluotsien koulutusta. Asetus itämerenluotseista ja Merenkulkuhallituksen päätös itämerenluotseista ovat asiasisällöltään vanhentuneita eivätkä vastaa nykyistä toimintaympäristöä.

2.6 Seuraamukset

2.6.1 Luotsausrikkomus

Luotsausrikkomuksesta säädetään voimassa olevan luotsauslain 19 §:ssä. Säännöksen 1 kohdan mukaan rangaistavaa on luotsauslain 4 §:n vastaisesti toteutettu luotsauspalvelujen tarjoaminen taikka luotsaustoiminnan tai etäluotsauksen harjoittaminen. Luotsauslain 4 §:n mukaan luotsauspalveluja ei saa tarjota eikä luotsauspalveluja tai epäluotsausta harjoittaa muu kuin lain 2

⁸ Annettu 30.12.1981.

⁹ Annettu 11.2.1982.

§:n 3 kohdassa tarkoitettu luotsausyhtiö, jona toimii Finnpilot. Muihin toimijoihin kohdistuvaa kieltoa harjoittaa luotsaustoimintaa on tehostettu rangaistusuhkalla.

Luotsauslain 19 §:n 2 kohdan mukaan rangaistavaa on luotsinkäyttövelvollisuutta koskevan luotsauslain 5 §:n laiminlyöminen. Luotsauslain 5 §:ssä säädetään luotsinkäyttövelvollisuuden ja siitä vapautumisen perusteista. Lisäksi säännöksen 6 momentissa säädetään aluksen päällikön velvoitteista, jotka koskevat VTS-keskukselle toimitettavia tietoja.

Luotsauslain 19 §:n 3 kohdan mukaan rangaistavaa on luotsauslain 7 §:n 2 momentissa tarkoitettujen aluksen päällikköön kohdistetun tiedonantovelvollisuuden laiminlyöminen. Lainkohdan mukaan aluksen päällikkö on velvollinen antamaan luotsille kaikki ne tiedot, joilla on merkitystä luotsaukselle. Lainkohdassa ei tarkemmin yksilöidä, mitä tällaiset tiedot ovat. Hallituksen esityksessä HE 144/1997 vp todetaan, että kysymys voi olla esimerkiksi aluksen ohjailuun liittyvistä poikkeavuuksista ja vastaavista seikoista.¹⁰

Luotsauslain 19 §:n 4 kohdan mukaan rangaistavaa on luotsaaminen ilman laissa säädettyä oikeutta. Lain 2 §:n 1 momentin mukaan luotsauksella tarkoitetaan alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana. Luotsilla taas tarkoitetaan lain 2 §:n 2 kohdan mukaan henkilöä, jonka Liikenne- ja viestintävirasto on ohjauskirjan myöntämällä hyväksynyt toimimaan luotsina Suomen vesialueella sekä Saimaan kanavan vuokra-alueella.

Luotsausrikkomusta koskeva säännös ei vastaa nykyisiä rangaistussäännösten kirjoittamisen lähtökohtia. Säännöksessä säädetään rangaistavaksi moitittavuudeltaan eriateisia tekoja. Luotsausrikkomuksen tekotavat kohdentuvat myös erilaisiin toimijoihin osittain aukollisestikin; esimerkiksi säännöksen 2 kohta kohdistuu sanamuotonsa perusteella ”alukseen”.

Luotsausrikkomusta koskevaa sääntelyä voidaan pitää myös epätasällisenä. Esimerkiksi 21 §:n 3 kohdan viittaamassa 7 §:n 2 momentissa ei millään tavalla yksilöidä tai määritellä niitä aluksen päällikön tiedonantovelvollisuuksia, joiden laiminlyönti on rangaistavaa. Rikkomussäännöksen 4 kohta puolestaan ei sisällä viittausta rikkomuksen kohdetta koskevaan säännökseen, jolloin rangaistavuus jää epäselväksi.

Rikkomussääntelyn epäselvyys tekee sääntelyn soveltamisesta käytännössä vaikeaa. Sanktiosääntelyn tavoitteiden eli rikkomusten ennaltaehkäisyn ja merenkulun turvallisuuden varmistamisen vuoksi sääntelyn selkeyttäminen on tärkeää. Juuri luotsaustoiminnan merkittävyys ja luotsauksella suojattavien etujen tärkeys perustelevat sanktiosääntelyä.

Sanktiosääntelyn hyväksyttävyydelle olennaista on, että kaikki yksittäiset sanktioitavat tekotavat voidaan kytkeä hyväksyttävän edun suojaamiseen. Koska Suomen merialueet ovat vaikeakulkuisia ja niillä liikennöintiin liittyy huomattavia merenkulun turvallisuuteen sekä ympäristöön liittyviä riskitekijöitä, sanktiosääntelylle voidaan katsoa olevan lähtökohtaisesti painava yhteiskunnallinen tarve.

Valmistelussa on arvioitu, että seuraamussääntelyä on arvioitava kokonaisuutena, ja arvioinnissa on kiinnitettävä erityistä huomiota rangaistussääntelyä koskeviin periaatteisiin, kuten rikosoikeuden viimesijaisuuteen. Lisäksi perustuslakivaliokunta on muun muassa edellyttänyt,

¹⁰ HE 144/1997 vp, s. 16/II.

että rangaistusseuraamuksen ankaruus on oikeassa suhteessa teon moitittavuuteen ja että rangaistusjärjestelmä kokonaisuudessaan täyttää suhteellisuuden vaatimukset.¹¹ Oikeasuhtaisuuden vaatimuksen voidaan katsoa edellyttävän sen arviointia, onko kriminalisointi välttämätön sen kohteena olevan oikeushyvän suojaamiseksi.

2.6.2 Muut seuraamukset

Luotsauslain 13 §:ssä säädetään luotsin ohjauskirjan peruuttamisesta. Liikenne- ja viestintäviraston on peruutettava luotsin ohjauskirja, jos luotsilla ei enää ole sellaista terveyttä tai kuntoa, joka vaaditaan kauppa-aluksessa kansipalveluksessa olevalta, tai luotsi ei enää tiedoiltaan tai taidoiltaan täytä ohjauskirjan saamisen edellyttämiä kelpoisuusvaatimuksia. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa ohjauskirjan, jos luotsi toistuvasti rikkoo luotsauslakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä tai muita alusliikennettä koskevia säännöksiä ja määräyksiä, tai muutoin vaarantaa toiminnallaan alusliikenteen turvallisuutta. Linjaluotsinkirjan peruuttamiseen sovelletaan vastaavasti sitä, mitä 13 §:ssä säädetään luotsin ohjauskirjan peruuttamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa erivapauden, jos myöntämisen perusteet lakkaavat olemasta voimassa, erivapauden saanut rikkoo toistuvasti luotsauslakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä ja määräyksiä tai muita alusliikennettä koskevia säännöksiä ja määräyksiä tai muutoin vaarantaa toiminnallaan alusliikenteen turvallisuutta.

Perustuslakivaliokunta on elinkeinotoiminnan sääntelyn yhteydessä vakiintuneesti pitänyt luvan peruuttamista yksilön oikeusasemaan puuttuvana viranomaistoimena vaikutuksiltaan jyrkempänä kuin haetun luvan epäämistä. Sen vuoksi valiokunta on katsonut sääntelyn oikeasuhtaisuuden kannalta välttämättömäksi sitoa luvan peruuttamisen mahdollisuuden vakaviin tai olennaisiin rikkomuksiin tai laiminlyönteihin sekä siihen, että luvanhaltijalle mahdollisesti annetut huomautukset tai varoitukset eivät ole johtaneet toiminnassa esiintyneiden puutteiden korjaamiseen.¹² Luotsauslain henkilölupien peruuttamista koskevaa sääntelyä on siten aiheellista tarkastella kokonaisuutena niin, että varmistetaan viranomaisten turvautuminen ensisijaisesti lievempiin keinoihin puuttua luvanhaltijoiden virheellisen toimintaan.

Luotsauslain 8 §:n 5 momentin mukaan luotsiin sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä. Säännös jättää kuitenkin epäselväksi virkavastuuden tosiasiallisen kohdentumisen ja laajuuden, joten säännöstä on tarkennettava.

3 Tavoitteet

Esityksellä uudistettaisiin nykyinen luotsauslainsäädäntö. Tavoitteena on merenkulun turvallisuuden varmistaminen Suomen vesialueilla. Ehdotetuilla muutoksilla parannettaisiin merenkulun turvallisuutta säätämällä nykyistä täsmällisemmin, johdonmukaisemmin ja tasapuolisemmin luotsinkäyttövelvollisuuden ja siitä vapautumisen perusteista.

Merenkulun turvallisuutta edistettäisiin myös edellyttämällä luotseilta nykyistä laadukkaammin todennettua osaamista. Sama koskisi varustamojen omaa miehistöä, jolle varustamalla olisi jatkossakin mahdollisuus hankkia luotsaukseen verrattavaa osaamista. Esityksen tavoitteena on, että viranomaisen pystyisi nykyistä kattavammin ja läpinäkyvämmiin varmistamaan luotsien

¹¹ Ks. esim. PeVL 23/1997 vp, s. 2/II, PeVL 16/2013 vp, s. 2/I, PeVL 56/2014 vp, s. 2–3 ja PeVL 9/2016 vp, s. 2.

¹² Ks. esim. PeVL 65/2014 vp, s. 2–3 ja PeVL 13/2014 s. 2–3.

sekä luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttavan lupakirjan haltijoiden riittävän ammattitaidon merialueilla. Samaa tavoitetta edistettäisiin myös säätämällä viranomaiselle mahdollisuus määrätä nykyistä tehokkaampia seuraamuksia, jos toiminnassa havaitaan puutteita.

Merenkulun turvallisuuden varmistaminen on ensiarvoisen tärkeää kaikissa olosuhteissa ja maailmantilanteissa. Esityksessä ehdotetaankin säädettäväksi myös poikkeusoloihin ja muihin poikkeuksellisiin tilanteisiin varautumisesta nykyistä kattavammin. Luotsausyhtiön varautumisvelvollisuutta täsmennettäisiin ja yhdenmukaistettaisiin hallinnonalan muiden toimijoiden varautumisvelvollisuuden kanssa. Lisäksi laissa säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta, jolla mahdollistettaisiin henkilöluopien voimassaoloajan pidentäminen poikkeuksellisin menettelyin.

Esityksen tavoitteena on lisäksi päivittää luotsauslain seuraamusjärjestelmä vastaamaan sekä nykyisiä viranomaisten käytännössä havaittuja tarpeita että lainvalmisteluun liittyviä vaatimuksia.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Luotsinkäyttövelvollisuus

Esityksessä ehdotetaan, että yli 50 metriset alukset olisivat lähtökohtaisesti velvoitettuja käyttämään luotsia liikkeessaan Suomen luotsinkäyttöalueella. Luotsinkäyttöalue käsitteenä olisi Suomen kansallisessa lainsäädännössä uusi. Se 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 luotsausosaaamista tai luotsin käyttöä.

Ehdotuksen tavoitteena on turvata Suomen rantavaltion etuja. Nykyään alukset eivät ole luotsinkäyttövelvollisia virallisten väylien ulkopuolella. Ehdotuksen arvioidaan ohjaavan kaupparenkulun aluksia käyttämään VTS-väyliä, mitä voidaan pitää merenkulun turvallisuuden kannalta perusteltuna. Näin voitaisiin ehkäistä ne tapaukset, joissa alus syystä tai toisesta pyrkisi käyttämään muuta kuin luotsattavaksi määriteltäviä väyliä ilman luotsia.

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. Tarkoituksena olisi asettaa luotsinkäyttövelvollisuuden raja sellaiselle tasolle, että kunkin aluksen asettama riski kullakin väylällä olisi asianmukaisesti huomioitu. Arvioinnissa käytettäisiin hyväksi Aalto-yliopistolta tilattuun selvitykseen sisältyvää laskentamenetelmää. Laskenta pohjautuu myös Väyläviraston väyläsuunnittelussa käyttämiin mitoitusalueisiin.

Luotsinkäyttövelvollisuuden rajojen riskiperusteisen määrittämisen tueksi Väylävirasto on tilannut Aalto-yliopistolta selvityksen, johon sisältyy laskentamenetelmä erilaisten alusten muodostaman riskin määrittämiseksi väyläkohtaisesti. Laskenta pohjautuu myös Väyläviraston väyläsuunnittelussa käyttämiin mitoitusalueisiin sekä PIANC:in (World Association for Waterborne Transport Infrastructure) laskentamalleihin. Tutkimuksen pohjaksi työn toteuttajat koostivat luotseilta aluekohtaisesti koosteet kunkin alueen väylästä haastaviksi koetuista kohdista. Tämän tuloksena tunnistettiin ne keskeiset tekijät, joista aluksen ja väylän keskinäisyydestä muodostuva riski koostuu. Tekijät ryhmiteltiin pääpiirteissään neljään kategoriaan: väylän omi-

naisuuksiin liittyviin tekijöihin, olosuhdetekijöihin, meriliikenteen vaativuudesta juontuviin tekijöihin sekä näkyvyyteen liittyviin tekijöihin. Tietyllä riskille tunnistettiin todennäköisyys sekä painokerroin sen mukaan, miten suuri kyseinen riski on tietyllä väylällä ja kuinka todennäköisesti riskin realisoituminen johtaisi onnettomuuteen. Näiden yhdistelmästä olisi mahdollista luoda kullekin väylälle riskikerroin erikokoisille ja ohjailtavuudeltaan erityyppisille aluksille, joka auttaisi toimivaltaista viranomaista, Liikenne- ja viestintävirastoa, luotsinkäyttövelvollisuuden rajaa määrätessä väyläkohtaisesti. Tällöin olisi mahdollista muodostaa Suomen väylästä tarkoituksenmukaiset ja tietopohjaiset luotsinkäyttövelvollisuuden rajat meriturvallisuuden edistämiseksi ja toisaalta alusliikenteen sujuvoittamiseksi sekä toimijoille aiheutuvien turhien kustannusten välttämiseksi. Luotsinkäyttövelvollisuuden rajan tietopohjainen määrittely edellyttäisi, että kukin Suomessa kauppamerenkulun käyttämä väylä tarkasteltaisiin yksilöllisesti soveltuvan rajan löytämiseksi. Jotta sääntely säilyisi kuitenkin toimijoille selkeänä ja käytökelpoisena, tarkoituksenmukaista ei olisi säätää kullekin väylälle ja alustyyppille yksilöllistä rajaa, vaan luokitella väylät muutamaa kategoriaan niiden ominaisuuksien ja haastavuuden mukaan, jolloin käytännössä muodostuisi muutama eri luotsinkäyttövelvollisuuden raja väyliä pääominaisuuksista riippuen. Tämä työ on katsottu tarkoituksenmukaiseksi tehdä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä, sillä rajojen määrittäminen on lopulta luonteeltaan teknistä ja vaikuttaa yksilön oikeuksiin ja velvollisuuksiin pääsääntönä säädettyä yleistä luotsinkäyttövelvollisuuden rajaa lieventävästi.

VTS-väylillä luotsinkäyttövelvollisuuden raja voisi siten vaihdella riippuen väylä-, alus- ja lastikohtaisista ominaisuuksista, mutta luotsinkäyttövelvollisuuden rajan arvioidaan olevan lähtökohtaisesti 50 metriä korkeampi. Nykyisin luotsinkäyttövelvollisuus on määritetty kaikilla luotsattavilla väylillä vähintään 70 metriä pitkille tai 14 metriä leveille aluksille. Väyliä yleistä luotsinkäyttövelvollisuuden rajaa korkeampi luotsinkäyttövelvollisuuden raja ei aiheuttaisi lisääntynyttä riskiä turvallisuudelle, sillä väyliä vesialueet ovat varmennettuja ja väyläalueella on navigointia helpottavia merenkulun turvalaitteita.

Alukset, jotka kuljettavat lastinaan Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (*SopS 11/1981, jäljempänä SOLAS-yleissopimus*) VII luvun D osassa tarkoitettua lastia, joka sisältää säteilytettyä ydinpolttoainetta, plutoniumia tai eräitä radioaktiivisia jätteitä ja jota kuljetetaan vaarallisten aineiden kappaletavarakuljetusten hallintaan sovellettavan IMDG-säännösten mukaisesti (eli ns. INF-lastit), olisivat nykytilaa vastaavasti koostaan riippumatta luotsinkäyttövelvollisia Suomen luotsinkäyttöalueella. Sen sijaan nykyisin luotsinkäyttövelvollisiksi kaikissa olosuhteissa määritellyt alukset, jotka kuljettavat irtolastina öljyä, nesteytettyä kaasua tai haitallisia nestemäisiä aineita, voisivat saada vapautuksen luotsinkäyttövelvollisuudesta tietyn edellytyksin.

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi satamahallinnolle myönnettävästä luotsinkäyttöpoikkeuksesta, jonka Liikenne- ja viestintävirasto voisi hakemuksesta myöntää. Luvan nojalla satamahallinto voisi nykyistä lakia vastaavasti antaa toimijoille hyväksynnän harjoittaa satama-alueella alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa henkilö toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana. Säännös vastaa nykyisen lain 4 §:n 4 momenttia sillä erotuksella, että satamahallinto tarvitsisi toiminnalle Liikenne- ja viestintäviraston luvan ennen kuin se voisi antaa momentissa mainittuja hyväksyntöjä. Lupa olisi rajattu vain hakemuksessa tarkoitettun alueen sisäiseen alusten ohjailuun liittyvään toimintaan, jossa alus kulkee laiturin tai ankkuripaikkojen välillä. Lupamenettelyssä satamahallinto ja Liikenne- ja viestintävirasto täsmäntäisivät, ne sataman alueet, joiden välillä tapahtuvaan liikenteeseen se voisi myöntää luotsauksesta vapauttavia hyväksyntöjä. Muutoksen tarkoituksena on selvittää nykyisin vallitsevaa epäselvyyttä siitä, mikä katsotaan satama-alueeksi luotsauksen näkökulmasta ja näin poistaa suuret satamakohtaiset tulkintaerot.

Aluksille voitaisiin myöntää vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän henkilölupakirjan nojalla. Ehdotetussa 5 §:ssä ehdotetaan säädettäväksi niistä perusteista, joiden nojalla alukselle voitaisiin myöntää vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän henkilölupakirjan nojalla. Nykyisin tällaisia henkilöluopia ovat linjaluotsinkirja ja erivapaus. Nämä ehdotetaan korvattavaksi väylä- ja aluekohtaisella PEC-lupakirjalla. Henkilölupakirjaa koskevan vaatimuksen tarkoituksena on varmistaa aluksella olevan riittävä ammattitaito ja muu osaaminen merenkulun turvallisuuden varmistamiseksi.

Luotsinkäyttövelvollisuus ei 4 §:n mukaan koskisi suomalaista valtionalusta, liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §:n mukaista lauttaa, venäläistä alusta sen liikennöidessä vain Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvalla osalla ja puutavaran uittoa Saimaan vesialueella. Muista poikkeuksista ehdotetaan säädettäväksi 7 §:ssä.

4.1.2 Osaaminen ja koulutus

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 merenkulullinen 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.

Erona nykytilanteeseen, PEC-lupakirjan hakijalta ei enää edellytettäisi suomen ja ruotsin kielten taitoa VTS-väylillä kuljettaessa. Kotimaisten kielten taidolla ei nähdä merenkulun turvallisuuden varmentamiseen liittyvää tarvetta VTS-väylillä, joilla viestintä esimerkiksi VTS-palveluntarjoajan kanssa tapahtuu englanniksi. Poikkeuksena tästä olisi Saimaa, jolla edellytettäisiin riittävän englannin kielen taidon lisäksi tarvittavaa suomen ja ruotsin kielen taitoa myös VTS-väylillä. VTS-väylillä englannin kielen vaatimus olisi siten pääsääntö, jota koskee molempia kotimaisia kieliä koskeva poikkeus Saimaalla. Lisäksi suomen ja ruotsin kielen taitoa edellytettäisiin edelleen PEC-lupakirjanhaltijoilta, jotka haluavat vapautuksen VTS-väyläalueiden ulkopuolisille väylille. Tämä koskisi koko Suomen luotsinkäyttöaluetta.

Täysin uutena henkilölupatyypinä esityksessä ehdotetaan tutkintoja vastaanottavan henkilön henkilölupaa. Tutkintoja vastaanottavat henkilöt olisivat Liikenne- ja viestintäviraston myöntämällä henkilöluvalla hyväksytyt toimimaan lakisääteisten tutkintosuoritteiden vastaanottajina. Tällainen tehtävä olisi esimerkiksi luotsin väylätuntemuskokeen vastaanottaminen.

Tutkintoja vastaanottavalta henkilöltä edellytettäisiin vähintään viiden vuoden kokemusta luotsina tai PEC-lupakirjalla toimimisesta. Lisäksi edellytettäisiin, että henkilö on suorittanut kaksi harjoitusmatkaa yhdessä toisen tutkintoja vastaanottavan henkilön kanssa sekä puoltolauseet näiltä henkilöiltä. Hakijalla tulisi olla myös voimassa oleva luotsin lupakirja tai PEC-lupakirja niille väylille ja niille aluksille, joille hän saisi myös vastaanottaa luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja. Hakijan tulisi täyttää myös muut 51 §:n mukaiset vaatimukset.

Nykyisin tehtävässä ovat toimineet koeluotsauksen osalta Liikenne- ja viestintäviraston virkamiehet sekä kirjallisten osioiden ja simulaattorikokeen osalta merenkulun koulutuksenjärjestäjät. Sitomalla tutkintojen vastaanotto jatkossa tiettyihin hyväksytyihin henkilöihin parannettaisiin toiminnan johdonmukaisuutta sekä korostettaisiin tehtävän edellyttämää vastuuta ja velvollisuuksia. Jatkossa koko tutkinnon voisi myös vastaanottaa sama henkilö, jonka osaltaan katsotaan parantavan toiminnan laatua ja tutkintojen vastaanottamisen arvostelun kokonaisvaltaisuutta.

4.1.3 Luotsausyhtiön ja luotsin oikeudet ja velvollisuudet

Esityksellä ehdotetaan täsmennyksiä luotsien ja luotsausyhtiön oikeuksiin ja velvollisuuksiin. Luotsien rikosoikeudellista virkavastuuta koskevaa säännöstä ehdotetaan täsmennettäväksi niin, että se kohdentuisi luotsausyhtiön palveluksessa oleviin henkilöihin silloin, kun he hoitavat tämän 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.

Esitykseen sisältyy ehdotus, jonka mukaan luotsausyhtiöllä 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. Lisäksi luotsausyhtiöllä olisi oikeus kieltäytyä aluskohtaisesti luotsauspalvelun tarjoamisesta, jos aluksen tai aluksen asiamiehen luotsausmaksua koskevia velvoitteita on merkittävästi laiminlyöty.

Luotsien vastuuta kieltäytyä luotsauksen aloittamisesta tai keskeyttää luotsaus, jos se on tarpeen turvallisuuden vuoksi, täsmennettäisiin. Voimassa olevaan lakiin sisältyy vastaavin perustein luotsin *oikeus* kieltäytyä luotsauksesta. Nykyistä velvoittavammalla säännöksellä selkiytettäisiin niitä tilanteita, joissa luotsaus olisi keskeytettävä tai sen aloittamisesta kieltäydyttävä meriturvallisuuden varmistamiseksi. Ilman velvoittavaa säännöstä luotsausta saatettaisiin jatkaa tarpeettomalla riskillä sellaisissa tilanteissa, joissa aluksen ominaisuudet tai sääolosuhteet tosiasiallisesti edellyttäisivät luotsauksen keskeyttämistä.

Luotsausyhtiölle säädettäisiin myös velvollisuus varmistua palvelukseen ottamansa henkilön nuhteettomuudesta ja luotettavuudesta. Tämä voitaisiin tehdä turvallisuusselvityslaisissa (726/2014) tarkoitettulla turvallisuusselvityksellä tai turvallisuusselvitystodistuksella, jos henkilöstä voidaan mainitun lain 19 §:n 1 momentin 1 tai 4 kohdan mukaan tehdä turvallisuusselvitys. Luotsausyhtiön henkilöstöllä voi olla osana työtään pääsy turvallisuusluokiteltuun tietoon. Muutoksen tarkoitus on varmentaa Suomen kansallista turvallisuutta. Osana kansallisen turvallisuuden ja huoltovarmuuden varmistamista myös luotsausyhtiön varautumisvelvollisuutta ehdotetaan täsmennettäväksi.

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. Luotsausyhtiön olisi kuitenkin edelleen nykyistä lakia vastaavasti neuvoteltava luotsauspalveluja käyttävien kanssa luotsausmaksujen tasosta sekä tarvittaessa tarjottavan palvelun laa-

dusta. Lisäksi luotsauslakiin sisältyisi säännös alennetusta yksikköhinnasta luotsausyhtiölle aiheutuvien tulonmenetysten korvauserusteita, jolla turvattaisiin luotsaustoiminnan ylläpitämistä Saimaan kanavalla ja Saimaan vesistöalueilla myös poikkeustilanteissa.

4.1.4 Aluksen päällikön velvollisuudet

Nykyistä luotsauslakia vastaavasti ehdotettaisiin, että aluksen päällikkö on vastuussa aluksensa ohjailusta myös luotsauksen aikana. Nykyistä päällikön tiedonantovelvollisuutta ehdotetaan täsmennettäväksi siten, että se yksiselitteisesti koskisi 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. Täsmennys on tarpeen, jotta toimijoille olisi selvää tietojen antamisvelvollisuus kaikissa luotsitilaukseen ja luotsaukseen liittyvissä vaiheissa.

Esityksellä ehdotetaan uutta velvollisuutta, jonka mukaan aluksen päällikön tai tämän tehtävään valtuuttaman henkilön tulee tehdä ennakoilmoitus luotsaustarpeesta. Ennakoilmoitusvelvollisuuden tarkoituksena on edistää merenkulun turvallisuutta. Finnpilot on jo nykyisellään edellyttänyt ennakoilmoituksen tekemistä palveluehdoissaan. Lain tasolla säätäminen parantaisi toiminnan läpinäkyvyyttä ja selkeyttäisi käytänteitä.

4.1.5 Poikkeuksellisiin tilanteisiin varautuminen

Esityksessä ehdotetaan täsmennyksiä myös luotsausyhtiön varautumisvelvollisuuteen ja säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta, jonka nojalla voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä poikkeuksellisiin tilanteisiin varautumisesta. Lisäksi voitaisiin antaa asetus, jonka nojalla voitaisiin pidentää henkilölupakirjojen voimassaoloa. Muutoksilla turvattaisiin merenkulun häiriötöntä jatkuvuutta ja turvallisuutta myös poikkeuksellisissa tilanteissa.

4.1.6 Seuraamusten uudistaminen

Esityksessä ehdotetaan nykyisenkaltaisesta luotsausrikkomuksesta luopumista. Kriminalisointi on perusoikeuksiin puuttuvan luonteensa vuoksi keino, jota tulisi käyttää vasta viimeisenä mahdollisena vaihtoehtona. Valmistelussa on arvioitu, että hallinnollinen sanktiointi riittää seuraamussääntelyn tarkoituksen saavuttamiseksi, eikä rikkomusmenettelylle ole erityistä tarvetta. Tästä syystä esityksessä ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi määrätä seuraamusmaksun 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.

Luotsauslaissa ehdotetaan säädettäväksi Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän luvan peruuttamisesta voimassa olevaan lakiin sisältyvää luotsin ohjauskirjan peruuttamista koskevaa 13 §:ää täydentävästi ja täsmenävästi. Uusi säännös koskisi kaikkia luotsauslain mukaisia henkilölupia sekä muita sellaisia lupia, jotka ovat edellytyksenä luotsauslaissa tarkoitetun toiminnan harjoittamiselle. Lisäksi säännöksessä 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.

Luotsauslain seuraamussääntelyä koskevan kokonaisuuden tavoitteena on, että toimintaa ohjauksen säännösten rikkomiseen on sovellettavissa tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi,

että sääntelyä noudatetaan asianmukaisesti. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Liikenne- ja viestintäviraston olisi arvioitava tilannetta kokonaisuutena ja valittava eri keinovalikoiman väliltä oikeasuhtaisin toimi. Esimerkiksi henkilöluvan peruuttaminen puuttuu voimakkaasti toimijoiden oikeusasemaan, joten sen olisi oltava viimesijainen keino puuttua virheelliseen toimintaan.

4.1.7 Etäluotsaus

Etäluotsausta keskeisimmin koskevat säännökset ehdotetaan sisällytettäväksi omaan lukuunsa. Etäluotsausta koskeva sääntely on ajantasaista, eikä siihen siten ehdoteta olennaisia muutoksia.

4.1.8 Itämerenluotseja koskevan sääntelyn uudistaminen

Nykyinen asetus itämerenluotseista (N:o 1105) kumottaisiin ja itämerenluotseja koskeva sääntely sisällytettäisiin lakiin. Samalla sääntelyä ehdotetaan ajantasaistettavaksi esimerkiksi mahdollistamalla myös luotsausyhtiön harjoittaa itämerenluotsausta.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Taloudelliset vaikutukset

Luotsinkäyttövelvollisuuden muutosten ei arvioida aiheuttavan olennaisia muutoksia luotsausmääriin tai luotsausmaksuihin, eivätkä luotsauskustannukset muuttuisi koko alusliikenteen tasolla ainakaan merkittävästi. Luotsinkäyttövelvollisuuden raja riippuisi jatkossa alus-, lasti- ja väyläkohtaisista erityispiireistä suhteessa rantavaltion etuihin kohdistuvaan riskiin. Osalla väylästä nykyistä pienemmät alukset saattaisivat tarvita luotsia ja vastaavasti osalla väylästä nykyistä suuremmat alukset eivät välttämättä tarvitsisi luotsia. 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. Luotsinkäyttövelvollisuuden raja perustuisi VTS-väylillä Liikenne- ja viestintäviraston määräykseen, kuten nykyisin määrätään luotsattavista väylästä.

Lakimuutos ei vaikuttaisi varustamojen asiakasyritysten haluun hyödyntää jatkossakin nykyistä tonnistoja vienti- ja tuontikuljetusten vallitsevilla määrillä. Suomeen tiheästi liikennöivien alusten ja varustamojen (erityisesti matkustaja-autolautat) toiminnan oletetaan suoraviivaistuvan. Kirjojen saamisen, täydentämisen ja uusimisen sekä osaamisen ylläpitämistä on sujuvoitettu ja muutettu tarkoituksenmukaisemmaksi, joka helpottaa osaltaan toimijoiden operointia. Ehdotettu lainsäädäntö tunnistaisi nykyistä paremmin varustamojen sisäisiä perehdytyskäytänteitä ja esimerkiksi ISM-järjestelmän roolia. Jatkossa normaali toiminta, jossa luotsausvapautuksella ajetaan säännöllisesti riittäisi itsessään vapautuksen uusimiseen ilman ylimääräisiä vaatimuksia. Varustamoon voidaan hankkia hyväksytyt tutkintoja vastaanottavan henkilön tehtävä, joka sitoisi hieman henkilöresurssia, mutta säästäisi ulkopuolelle maksettavissa tutkintomaksuissa. Ne varustamot, joilla ei ole omaa hyväksyttyä tutkintojen vastaanottajaa hyötyvät siitä, että jatkossa luotsitilaus ja luotsaustutkinnon vastaanottaja hoituvat yhden luokun periaatteella. Nykyisin on havaittu ongelmia siinä, miten koeluotsauksen vastaanottaja on saatu kuljetettua alukselle tai alukselta. Tästä on lisääntyneen vaivannäön ja organisoinnin ohella myös syntynyt toimijoille lisäkustannuksia. Tutkinnon rakenteen uudistaminen edistää varustamojen suunnitelmallisuutta ja ennakoitavuutta, kun varustamoille on aiempaa selvempää, mitä vaatimuksia ja missä järjestyksessä vapautuksen saamiseksi edellytetään.

Lainsäädäntö olisi johdonmukaistettua osaamisvaatimusten osalta muun muassa siten, että jatkossa matkustaja-alusten päällystö saisi vapautuksen samalla kokemuksella kuin muiden alustyyppien, sillä henkilöstön väylätuntemus lisääntyy samassa tahdissa alustyyppistä riippumatta. Vapautuksen saaminen ei olisi enää sidottu aluksen lastiin tai alustyyppiin. Aluksen tai sen lastin muodostama suurempi riski huomioidaan sen sijaan edellyttämällä määrällisesti vahvennettua luotsausosaamista, joka on omiaan edistämään meriturvallisuuksia, kun komentosillalla on läsnä useampi henkilö, joka omaa luotsausosaamisen kyseiselle väylälle. Kaikilla aluksilla on mahdollisuus hankkia ne vapautukset, joita aluksen harjoittama liikenne edellyttää. Mikäli alus operoi vain yksittäisiin satamiin voisi sen päällystö hankkia väylävapautuksia, mutta mikäli liikenteen luonne on sellainen, että alus vieraillee laajasti tietyn alueen satamissa, myös alueellinen kirja olisi vaihtoehto kaikille aluksille ilman aluskokoon perustuvaa rajoitetta.

Jäänmurtajilta edellytettäisiin luotsausosaamista. Käytännössä jäänmurtajia operoivilta varustamoilta edellytettäisiin luotsausvapautusta (alueellinen PEC-lupairja), mikäli alukset ovat luotsinkäyttövelvollisia kokonsa puolesta. Se aiheuttaisi jonkin verran kustannuksia, joka voisi siirtyä Väyläviraston ja varustamon välisessä sopimuksessa korvattaviksi kustannuksiksi. Toisaalta varmistettaisiin, että myös tässä kausiluonteisessa tehtävässä toimivilla on se luotsausosaaminen, joka rantavaltion etujen suojaamiseksi on katsottu välttämättömäksi. Pitkällä siirtymäsäännöksellä varmistetaan toiminnan sujuva jatkuminen uudesta vaatimuksesta huolimatta.

Luotsauspalvelun tarjoajan nykyisistä yhtiön sisäisistä käytänteistä osa kirjattaisiin lain tasolle, joka varmistaisi osaltaan turvallisuuskulttuurin jatkuvuutta. Luotsattavan aluksen ennakoilmoitusvelvollisuus kirjattaisiin lakiin, jolloin aluksilla on lakisääteinen velvoite ilmoittaa luotsauksen kannalta olennaiset turvallisuuteen vaikuttavat seikat. Luotsausyhtiön toimintakäsikirjan sisällöstä annettaisiin lain lisäksi määräys, jolloin sen sisältö olisi viranomaisen määritettävissä nykyistä tarkemmin. Luotsausyhtiön jo käytössä olevan koulutusjärjestelmän (luotsin urapolku) lakisääteistäminen ja kehittämismahdollisuudet ajan oloon toteutuisivat. Luotsausyhtiön ja toimivaltaisen viranomaisen vuoropuhelu ja yhteistyö tiivistyisi ja kehittyisi mukaan luettuna luotsausyhtiön toiminnan valvonta viranomaisen toimesta. Itämerenluotsauksen sääntelyn ajantasaistaminen mahdollistaisi myös luotsausyhtiön palvelutarjonnan laajentamisen. Luotsausyhtiöllä olisi jatkossa mahdollisuus keskeyttää luotsaustoiminta lain tasolla nykyistä käytäntöä vastaavasti, mutta sekä yhtiön että yhtiön asiakkaiden oikeusturvan kannalta paremmin. Virkavastuuta koskevien säännösten selkeyttämisen myötä jatkossa olisi selvempää, milloin luotsausyhtiön edustaja toimii virkavastuulla. Luotsausyhtiön velvollisuus järjestää luotsaustutkintojen ja PEC-tutkintojen vastaanottaminen vaatisi yhtiöltä henkilöresursseja ja panostusta koulutus-toimintaan. Toisaalta toimijoilta perittäisiin suoriteperusteinen maksu tutkintojen vastaanottamisesta. Yhtenä asiakasryhmänä, joka ei välttämättä käyttäisi luotsauspalvelua tulevaisuudessa, on tunnistettu tankkialusten Sköldvikin luotsaukset ja se voisi vähentää luotsausmaksutuloja merkittävästi. Viranomaisarvio kuitenkin on, että valtaosa tankkereista käyttää jatkossakin luotsia johtuen epäsäännöllisestä liikenteestä ja alan rahtaussopimuksista.

Kielitaitovaatimusten osalta lakimuutoksen vaikutukset olisivat joko neutraalit tai vähäisesti laajentavat kansainvälisen ammattikunnan käyttömahdollisuuksia rannikon kauppamerenkulussa. PEC-lupakirjanhaltijalta edellytettäisiin englanninkielen taitoa VTS-väylillä liikuttaessa kuten jo nykyisin ja sisältyy merikapteenin peruskoulutukseen ja osaamiseen. Suomen ja ruotsin kielitaitoa ei edellytettäisi VTS-väylillä, joilla alusliikennettä valvoo englanninkielinen VTS-keskus. Saimaalla edellytettäisiin edelleen suomen kielen osaamista, sillä Saimaa-VTS:n työkieli on suomi. Samoin VTS-väyläalueiden ulkopuolella vaadittaisiin edelleen suomen ja ruotsin kielen taitoa.

Kielivaatimusten muuttaminen voi vaikuttaa taloudellisesti kahdella merkityksellisellä tavalla: merenkulkualan työvoimamarkkinoiden joustavuus voi lisääntyä ja varustamojen välille voi

syntyä kilpailua aiempaa useammin. Jatkossa kansallisten kielten osaamisvaatimus ei rajoita henkilöstön rekrytointia ja kouluttamista samalla tavoin kuin tähän saakka. Se voi helpottaa varustamoja tilanteissa, joissa työvoiman saatavuus on rajoittunutta tai nykyistä henkilökuntaa halutaan kouluttaa mainitulla ja muilla perusteilla uusiin tehtäviin. Merenkulkualan kilpailu voi lisääntyä markkinasegmenteissä, joissa suomalaiset ja ulkomaiset varustamot voivat jatkossa tarjota aiempaa useammin palveluja samoihin toimeksiantoihin. Joustavuuden ja kilpailun lisääntyminen voivat tehostaa markkinoiden toimintaa Suomen logistiikan hyväksi, mikäli varustamojen taloudelliset toimintaolosuhteet eivät muutu laajasti kestävämmiksi, eivätkä huoltovarmuuteen kohdistuvat riskit samalla lisäänty.

Nykyisin linjaluotsin kirjan suorittaminen väylää kohti maksaa teoria-, peitepiirros- ja simulaattorikokeineen, koeluotsauksineen ja hallinnollisine maksuineen väyläkohtaisista vaatimuksista riippuen noin 4 000–6 500 euroa (ilman arvonlisäveroa) jos harjoitusmatkat (lastialuksella 10 matkaa väylän molempiin suuntiin, matkustaja-aluksella 30 matkaa väylän molempiin suuntiin) suoritetaan osittain simulaattorikokeilla (enintään puolet) ja vaadittuna vähimmäismääränä linjaluotsin kirjan haltijan kera. Niissä tapauksissa, joissa harjoitusmatkat tulee suorittaa luotsin kera, tulee kustannuksia lisää kymmeniä tuhansia euroja. Linjaluotsin osalta uuden lain mukainen PEC-lupakirjan väylävapautus ei olellaisella tavalla muuta kustannuksia.

Nykyinen erivapaus teoria- ja simulaattorikokeineen ja hallinnollisine kuluineen maksaa noin 3 000–3 700 euroa (ilman arvonlisäveroa) jos lain vaatiman navigointikokemuksen (12 kuukautta kokemusta haettavilta väyliltä viimeisen viiden vuoden aikana) erivapauden hakija hankkii ollessaan sellaisen aluksen yliperämiehenä tai perämiehenä, jonka päälliköllä on luotsauksen erivapaus. Tällöin erillisiä kustannuksia ei synny kokemuksen hankkimiseksi. Jos aluksen päällikkö kerryttäisi navigointikokemusta väyliltä käyttäen luotsia, kustannukset nousevat huomattavan suuriksi. Erivapauden osalta uuden lain mukainen PEC-lupakirjan alueellinen vapautus sisältäisi uusina elementteinä ja siten kustannuksina PEC-perehdytysmatkan, väylätuntemuskokeen sekä tutkintoajan. Näin ollen yksittäisen lupakirjan kustannukset nousisivat nykyisestä. Vaikka luvan hintamuutos on merkittävä, ei se suhteutettuna luotsausmaksuihin ja varustamotoiminnan kulurakenteeseen ole katsottava kynnyskysymykseksi toimijoille. Ei myöskään voida pitää perusteltuna, että tietyn alusryhmän lupakirjakustannukset (saati osaamisen osoittamisen riittävyys) eroaisivat toisista alusryhmistä, jolloin uuden lain vaikutuksena edistettäisiin toimijoiden yhdenmukaista kohtelua.

Tutkintojen vastaanottaminen poistuisi merenkulun oppilaitoksilta, joten siltä osin tulot vähenisivät. Tällä ei kuitenkaan olisi merkittäviä vaikutuksia, sillä edelleen esimerkiksi simulaattoripalvelut hankittaisiin koulutuksenjärjestäjiltä. Simulaattoreilla on tärkeä merkitys poikkeuksellisten tilanteiden harjoittelussa, ja lisäksi osan lupakirjojen ylläpitoajoista voisi jatkossa suorittaa simulaattorissa. Ainoastaan koulutuksenjärjestäjillä on Suomessa käytössä simulaattoreita ja niiden käyttöön liittyvä tarvittava osaaminen. Jos katsotaan tarpeelliseksi simulaattorin käytön kannalta, määräyksellä voitaisiin määrätä, että koulutuksenjärjestäjän oltava paikalla avustamassa simulaattorissa tehtävien tutkintosuoritteiden vastaanottamisessa. Lakiin sisältyisi uutena myös luotsin oppilasjakso, jonka myötä todennäköisesti toteutuisi koulutusyhteistyötä luotsausyhtiön kanssa. Oppilaitoksille syntynee rooli myös tutkintojen vastaanottajien kouluttamisessa.

Uutena henkilölupatyypinä esityksessä ehdotetaan tutkintoja vastaanottavan henkilön henkilölupaa. Tutkintoja vastaanottavat henkilöt olisivat Liikenne- ja viestintäviraston myöntämällä henkilöluvalla hyväksytyt toimimaan lakisääteisten tutkintosuoritteiden vastaanottajina. Tämä merkitsi uutta elinkeinomahdollisuutta kokeneille luotsille ja PEC-lupakirjanhaltijoille sekä näiden työnantajayhteisöille. Vastaava tehtävä on nykyisin merenkulun koulutuksenjärjestäjillä, joiden osalta muutos käytännössä merkitsi elinkeinomahdollisuuksien vähenemistä.

Hallinnolliseen seuraamusmaksuun siirtyminen voisi tuottaa tuomioistuimille, syyttäjänlaitokselle ja poliisille vähäisiä kustannussäästöjä ilman, että rangaistusjärjestelmän kokonaisuuden uskottavuus tästä kärsisi. Esitettävä lainsäädäntö mahdollistaisi sen, että joitakin asioita ratkais-taisiin ensivaiheessa hallinnollisen viranomaisen toimesta, eikä poliisilla tai syyttäjällä olisi näissä asioissa lainkaan roolia. Tuomioistuimen tehtävänä olisi vain muutoksenhakuasioiden käsittely. Tästä voisi seurata vähäisiä kustannussäästöjä pidemmällä aikavälillä.

4.2.2 Viranomaisvaikutukset

Koeluotsausten poistuminen Liikenne- ja viestintävirastolta vapauttaisi henkilöresursseja muihin tehtäviin. Kirjojen myöntämisen perusteiden selkiytyminen edesauttaa johdonmukaista, tasavertaista ja sujuvampaa viranomaistoimintaa ja vähentäen tulkintatilanteita. Uusien määräysten antaminen merkitsisivät lain voimaantulovuonna arviolta yhteensä kolmen henkilötyövuoden lisäystä resurssitarpeeseen. Uudet valvontatoimet työllistävät pysyväisluonteisesti arviolta yhden henkilötyövuoden verran, mikä ei merkitse henkilöresursseihin nähden lisäystä ottaen huomioon muutoksilla poistuvat tehtävät. Lain täsmentäminen edesauttaisi toimivaltaisen viranomaisen mahdollisuuksia tehokkaaseen valvontaan. Muun muassa edellytykset huomautukselle tai varoitukselle sekä lupakirjojen peruuttamiselle selkiytyisivät.

Seuraamusmaksun määrääminen olisi Liikenne- ja viestintävirastolle uusi tehtävä ja se lisäisi viranomaistyön uskottavuutta. Se kannustaisi aiempaa tehokkaammin toimijoita noudattamaan lakia sekä toisaalta parantaisi viranomaisen vaikutusmahdollisuuksia lainvastaista toimintaa havaitessaan. Seuraamuskollegion perustaminen nähdään tarpeelliseksi. Seuraamusmaksun määräämisen ei kuitenkaan arvioida tuovan Liikenne- ja viestintävirastolle merkittävästi lisätyötä luotsauslain mukaisten tilanteiden osalta (epäiltyjä laiminlyöntejä on tähän mennessä ollut vuosittain 0-4 kpl). Luotsausrikkomuksen korvaamisella hallinnollisella seuraamusmaksulla voidaan arvioida olevan pitkällä aikavälillä vähäisiä resursseja vapauttavia vaikutuksia poliisille, syyttäjänlaitokselle ja tuomioistuimille.

4.2.3 Vaikutukset merenkulun turvallisuuteen

Nykyistä tarkempi määrittely millä edellytyksin ja millä alueilla luotsinkäyttövelvollisuutta vaaditaan parantaisi olennaisesti merenkulun turvallisuutta vähentäen poikkeustapahtumien määriä. Nykyisin luotsinkäyttövelvollisuus koskee vain luotsattavaksi määritettyjä väyliä, kun taas jatkossa luotsinkäyttövelvollisuus koskisi koko Suomen luotsinkäyttöaluetta riippumatta siitä, onko alus väyläalueella tai sen ulkopuolella. Uudella lailla varmistetaan, että kaikilla, joille luotsausvapautuksia myönnetään, on rantavaltion etujen suojaamiseksi edellytetty asianmukaisesti osoitettu luotsausosaamisen taso. Jatkossa luotsin lupakirjan sekä rajoittamattoman PEC-lupakirjan saamisen edellytyksenä olisi perehtyneisyys ja kokemus aluksen navigoinnista jääolosuhteissa, mikä olisi olennainen meriturvallisuutta lisäävä tekijä. Harjoittelumatkojen olosuhteiden tarkempi määrittely edistäisi PEC-lupakirjallisten osaamista erilaisissa väylällä valitsemissa oloissa ennen vapautuksen saamista, jolloin heidän osaamistasonsa jo lupakirjan saadessaan oletetaan paranevan nykyisestä. Varustamot voisivat kouluttaa oman tutkintoja vastaanottavan henkilön. Sen oletetaan parantavan tutkintojen laatua turvallisuusnäkökulmasta, kun tutkinnon vastaanottaja tuntee nykyistä paremmin aluksen ja sen komentosiltatyöskentelyn periaatteet. Lakimuutokset edistävät erivapausvarustamojen sisäisen perehdytys- ja koulutuskulttuurin korkeaa tasoa ja meriturvallisuutta.

Suomen ja ruotsin kielen taitovaatimuksen poistamisen kaikkialta VTS-väyliltä liikkuvilta PEC-lupakirjanhaltijoilta (pois lukien Saimaan liikenne) ei arvioida vaikuttavan merenkulun turvallisuuteen, sillä englantia on merenkulun kansainvälinen kieli ja siten nykyiselläänkin laajasti Suomessakin käytössä. Viestiminen esimerkiksi VTS-palveluntarjoajan kanssa tapahtuu pitkälti

englanniksi. Englannin kielen taito on nykyiselläänkin riittänyt linjaluotsinkirjan saamiseksi VTS-väylillä.

Luotsauslain seuraamussääntelyn selkeyttäminen ja uusien hallinnollisten seuraamusten käyttöönotto korostaisi lainvastaisen toiminnan moitittavuutta ja lisäisi viranomaisten mahdollisuuksia puuttua laiminlyönteihin. Ehdotuksella arvioidaan olevan ennaltaehkäisevää vaikutusta. Ehdotuksen arvioidaan siten edistävän merenkulun turvallisuuden hyvää tasoa.

4.2.4 Ympäristövaikutukset

Vahvennettu luotsausosaamisen vaatimus haitallista tai vaarallista lastia tai suuria määriä polttoainetta kuljettavilta aluksilta edistää meriympäristön suojelua (2 PEC-lupakirjanhaltijan ja saattohinaajakoulutuksen edellyttäminen luotsilta tai PEC-lupakirjalliselta silloin, jos alus on kokoluokaltaan sellainen, joka saattohinataan). Kuulemismenettely myönnettäessä poikkeuksia luotsinkäyttövelvollisuudesta edellyttää tietyissä tapauksissa Liikenne- ja viestintäviraston kuulevan asiasta muun muassa Suomen ympäristökeskusta, jolloin poikkeuksen hyväksyttävyyden ympäristönäkökulmasta tulee huomioiduksi. Jääkokemusta koskevat vaatimukset edistävät myös meriympäristön suojelua.

4.2.5 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Poikkeusoloihin ja poikkeuksellisiin häiriötilanteisiin varautumiseen liittyvillä säännöksillä täsmennettäisiin yhtiön varautumisvelvollisuutta. Siitä seuraisi luotsausyhtiölle lähinnä vähäistä hallinnollista lisätaakkaa varmistettaessa varautumismenettelyjen yhdenmukaisuus ja säännöllinen päivittäminen. Menettely vastaisi soveltuvin osin VTS-palveluntarjoajan varautumisvelvollisuutta sekä esimerkiksi liikenteen palveluista annetussa laissa säädettyjä eri toimijoiden varautumisvelvoitteita. Valtioneuvoston asetuksella mahdollistettaisiin pidentää henkilöluopien voimassaoloaikaa, ja se turvaisi Suomen huoltovarmuutta ilman meriliikenteen henkilöluopien voimassaoloajan päättymisestä johtuvia katkoksia). Näissä tilanteissa voisi jäädä väliaikaisesti tekemättä lupakirjojen uudistamisessa muutoin tehtävä työn asianmukaiseen suorittamiseen tarvittava hakijan riittävän osaamisen ja terveyden tarkastaminen.

Kielitaitovaatimuksen muuttaminen saattaa johtaa siihen, että PEC-lupakirjoja myönnetään nykyistä enemmän muille, kuin suomea tai ruotsia osaaville henkilöille. Tämä saattaa johtaa kansainvälisen kilpailun lisääntymiseen, mikä voi haastaa kotimaisten varustamoiden markkina-asemaa ja sillä voi olla merkitystä huoltovarmuudelle. Toisaalta luotsauslain tarkoitus on varmentaa merenkulun turvallisuutta sekä normaalioloissa että poikkeusoloissa, ja kielitaitovaatimusten muuttaminen mahdollistaisi päällystön palkkaamista kansainvälisesti joustavasti myös huoltovarmuuden poikkeustilanteissa, joissa kotimainen päällystö on estynyt työskentelemään kauppa-aluksilla. Muutos voi lieventää huoltovarmuuden riippuvuutta kielitaitovaatimuksista.

4.2.6 Vaikutukset perus- ja ihmisoikeuksiin

4.2.6.1 Oikeus elämään, omaisuuden suoja ja vastuu ympäristöstä

Esityksen vaikutuksia tulee arvioida perustuslain 15 §:ssä tarkoitetun omaisuuden suojaan sekä 20 §:ssä tarkoitetun vastuuta ympäristöstä suojaavien perusoikeuksien näkökulmasta. Esityksen mukaisilla ehdotuksilla nähdään olevan lisäksi yhteys 7 §:n mukaiseen perusoikeuteen, joka turvaa jokaisen oikeutta elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen.

Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on turvattu. Säännöksen ensimmäinen momentti sisältää omaisuuden suojan yleissäännöksen ja toinen momentti omaisuuden pakkolunastusta koskevan erityissäännöksen eli yksilöidyn lakivarauksen (PeVL 38/1998 vp). Säännös ilmaisee ajatuksen siitä, että yksilöiden omaisuus kuuluu perustuslaillista suojaa nauttivien oikeushyvien joukkoon. Säännöksen keskeisenä tarkoituksena on siis suojata ihmisyksilöitä ja heille kuuluvia varallisuusetuja. Luonnollisten henkilöiden ohella myös yksityisten oikeushenkilöiden on katsottu voivan päästä osalliseksi omaisuuden perustuslainsuojasta ainakin välillisesti. Perusoikeusudistuksen esitöissä ja oikeuskirjallisuudessa melko yleisesti omaksutun näkemyksen mukaan oikeushenkilöt eivät ole suoraan omaisuudensuojan tai muiden perusoikeuksien haltijoita, mutta ne saavat omaisuudelleen perustuslaillista suojaa niiden taustalla olevien luonnollisten henkilöiden välityksellä (HE 309/1993 vp).

Perustuslain 20 §:n mukaan vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille. Julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöönsä koskevaan päätöksentekoon. Perustuslain säännös on luonteeltaan lähinnä julistuksenomainen ja sen mukainen vastuu ympäristöstä (ympäristöperusoikeus) toteutuu aineellisen lainsäädännön kautta. Säännös vaikuttaa ensisijaisesti lainsäätäjän ja muiden norminantajien toimintaan. Säännös korostaa luonnon monimuotoisuuden painoarvoa oikeusjärjestelmässämme. Perustuslain muuttamista koskevan hallituksen esityksen (HE 309/1993 vp) mukaan säännöksellä pyritään korostamaan sitä, että luonnon ja muun ympäristön suojeluun liittyy myös sellaisia arvoja, jotka eivät ole palautettavissa ihmisyksilöiden oikeuksiksi. Tältä osin jokaisen velvollisuudet luontoa kohtaan voidaan ymmärtää joko luonnon itseisarvosta lähteviksi tai ilmaukseksi kaikille ihmisille jakamattomasti kuuluvasta oikeudesta.

Perustuslakivaliokunnan käytännössä on useamman kerran käsitelty ympäristövastuusäännöksen suhdetta erityisesti omaisuuden suojaan ja katsottu, että se ei muodostu erilliseksi perusteeksi kohdistaa omistajiin erityisesti ulottuvia sietämisvelvoitteita. Toisaalta saman perusoikeussäännöksen osina niillä kummallakin voi olla vaikutusta toistensa tulkintoihin tilanteessa, jossa muun muassa pyritään ihmisen ja luonnon välistä tasapainoa kestävästi edistäviin lainsäädäntöratkaisuihin (PeVL 20/2010 vp, s. 2/II ja PeVL 21/1996 vp, s. 2/I).

Ehdotetun lain tavoitteena on merenkulun turvallisuuden ja väylänavigointiosaamisen edistäminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäiseminen. Esityksessä ehdotetuilla muutoksilla tavoitellaan merenkulun turvallisuuden edistämistä erityisesti kehittämällä niitä keinoja, joilla viranomainen voi todentaa lupakirjanhaltijoiden riittävän osaamistason. Puutteellinen tai epätarkoituksenmukainen luotsin lupakirjan tai PEC-lupakirjan haltijan koulutus ja sitä lautta näiden lupakirjojen haltijoiden puutteellinen ammattitaito on omiaan vaarantamaan merenkulun turvallisuutta. Onnettomuusriskiä minimoitaessa turvataan perusoikeuksien toteutumista, kun riski onnettomuuksista aiheutuville omaisuus- ja ympäristövahingoille pienee. Öljyä tai kemikaaleja kuljettavien alusten vahingot voivat aiheuttaa mittavia vahinkoja ympäristölle ja sen monimuotoisuudelle.

Kehittämällä luotsinkäyttövelvollisuuden rajan määräytymistä kauppamerenkulun pääväylillä edistettäisiin turvallista alusliikennettä, kun väylä- ja aluskohtaiset erityistekijät voitaisiin ottaa nykyistä paremmin huomioon. Lisäksi edellyttämällä luotsinkäyttöä Suomen luotsinkäyttöalueella lähtökohtaisesti kaikilta vähintään 50 metriä pitkiltä aluksilta varmistettaisiin, että kauppamerenkulun pääväylien ulkopuolellakaan ei kulje aluksia, joilla ei voi turvallisesti kulkea ilman varmennettua osaamista. Merenkulun turvallisuuden varmistaminen on ensiarvoisen tärkeää kaikissa olosuhteissa ja maailmantilanteissa, joten esityksessä ehdotetaan säädettäväksi myös poikkeusoloihin ja muihin poikkeuksellisiin tilanteisiin varautumisesta nykyistä kattavammin.

Ehdotettujen muutosten myötä pyritään takaamaan turvallisuus merellä ja estämään ympäristölle, erityisesti meriympäristölle, aiheutuvat vahingot. Onnettomuuksia välttämällä torjutaan myös omaisuudelle aiheutuvia vahinkoja. Lisäksi onnettomuuksia torjumalla voidaan vaikuttaa keskeisesti ihmisten henkeen ja terveyteen kohdistuviin riskeihin. Merenkulun turvallisuutta kehittämällä pyritään välttämään jatkossakin vakavampia onnettomuuksia, joista voisi aiheutua vaaraa ihmisten hengelle ja terveydelle. Ehdotetulla lailla siten tavoitellaan perusoikeuksien edistämistä.

4.2.6.2 Elinkeinonvapaus

Ehdotettuun luotsauslakiin sisältyy luotseja, itämerenluotseja ja varustamojen miehistöä koskien vaatimuksia, joilla edellytettäisiin viranomaisen myöntämää henkilölupaa tai muuta hyväksyntää ammatin tai elinkeinon harjoittamiseen. Tällaiset vaatimukset merkitsevät rajoitusta perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvattuun vapauteen. Luotseilta, itämerenluotseilta sekä linjalaufsinkirjan ja erivapauden haltijoilta on edellytetty viranomaisen myöntämää henkilölupaa jo kauan voimassa olevassa sääntelyssä ja vastaava käytäntö on voimassa kansainvälisesti. Tämän esityksen muutokset keskittyvät pitkälti sääntelyn ajantasaistamiseen ja selkeyttämiseen, millä arvioidaan olevan elinkeinonharjoittajien ja työntekijöiden elinkeinonvapauden kannalta myönteisiä vaikutuksia.

Nykyisten erivapauslupakirjan haltijoiden osalta ehdotetut pätevyysvaatimukset merkitsevät nykyistä selvästi tiukempia edellytyksiä lupakirjan saamiseksi. Ehdotetun luotsauslain mukainen PEC-lupakirjan alueellinen vapautus sisältäisi uusina elementteinä PEC-perehdytysmatkan, väylätuntemuskokeen sekä tutkintoajon. Vaatimukset liittyvät toimijoiden riittävän osaamistason varmentamiseen. Uusien vaatimusten ei siten kuitenkaan arvioida rajoittavan elinkeinonvapautta merkittävästi, sillä todentamalla kyseisillä suoritteilla osaamistasonsa hakija saisi lupakirjan. Ehdotuksella edistettäisiin myös eri toimijoiden yhdenmukaista kohtelua. Uudet PEC-lupakirjan alueellista vapautusta koskevat vaatimukset ovat nykyistä huomattavasti yhdenvertaisemmat muiden vapautuslupakirjojen edellytysten kanssa. Nykyistä tilannetta, jossa tietyn alusryhmän lupakirjavaatimukset eroavat toisista alusryhmistä, ei voida pitää perusteltuna.

Poistamalla VTS-väyliä osalta vaatimus PEC-lupakirjanhaltijan suomen ja ruotsin kielen taidosta muualla kuin Saimaalla vähennettäisiin elinkeinonharjoittajiin kohdistuvia rajoitteita. Tällä voidaan nähdä olevan kilpailua edistävä vaikutus.

4.2.6.3 Seuraamussääntely

Esityksessä täsmennettäisiin ja täydennettäisiin luotsauslakiin osin jo nykyisin sisältyviä perusteita peruuttaa, muuttaa ja rajoittaa viranomaisen myöntämää lupaa. Lisäksi säädettäisiin varoituksen ja huomautuksen antamisesta lievempinä keinoina puuttua lainvastaisiin tekoihin tai laininlyönteihin. Nykyisen luotsausrikkomuksen mukaisista teoista voitaisiin sakonuhkaisen rangaistuksen sijasta määrätä hallinnollinen seuraamusmaksu.

Yleisesti on katsottu, että hallinnollisen seuraamusjärjestelmän tarkoituksena on yhtäältä pyrkiä ennaltaehkäisemään lainvastainen toiminta ja toisaalta estämään säännösten vastaisen toiminnan toistuminen tai jatkaminen. Hallinnollisilla seuraamuksilla voidaan yhtäältä rajoittaa perusoikeuksia ja toisaalta turvata niiden toteutumista. Sama koskee myös luotsauslakia, johon esitetyillä seuraamuksilla voidaan rajoittaa elinkeinonvapautta ja omaisuuden suoja. Seuraamusten turvaamistavoitteena on merenkulun turvallisuuden varmistaminen, joka on edellä esitetyn tavoin yhteydessä omaisuudensuojaan ja ympäristövastuuseen.

Ehdotetulla luotsauslain seuraamusjärjestelmän keinovalikoimalla voitaisiin reagoida sekä tahallisiin että tuottamuksellisiin tekoihin. Tämä on siksi, että huolimattoman asenteen suosiminen voisi vaikuttaa haitallisesti ennalta estävyyden kannalta, mikä on erityisen tärkeää merenkulun turvallisuuden varmistamiseksi. Korostamalla huolellisen toiminnan tärkeyttä sanktioinnin pyritään luomaan huolellisuutta edistäviä toimintamalleja. Sääntely vahvistaisi jatkossakin merikuljetusturvallisuutta ylläpitävää asennetta yleisemmällä, moraalisemmalla tasolla. Jos sanktiot perustettaisiin yksinomaan toimijoiden tietoisuuden osoittamiseen, huomattava osa vakavistakin lain rikkomisista saattaisi jäädä rankaisematta. Tämä vaikuttaisi toimijoiden käsitteisiin siitä, onko sääntöjä ylipäätään tarpeen noudattaa. Esitettävän sanktiojärjestelmän tarkoitus on ylläpitää sääntöjen noudattamista. Tätä tavoitetta tukevat tarkkarajaiset ja täsmälliset sanktiosäännökset.

Seuraamusten kohteina olevien toimijoiden oikeusturvaa ja toisaalta perusoikeusrajoitusten oikeasuhtaisuutta edistetään ehdottamalla viranomaiselle nykyistä kattavammin erilaisia vaihtoehtoisia keinoja puuttua lainvastaiseen toimintaan. Peruuttamisen lisäksi henkilölupaa voitaisiin muuttaa tai rajoittaa. Viranomaiselta edellytettäisiin myös kohtuullisuusharkintaa. Tähän liittyen esimerkiksi säädettäisiin, että luvan peruuttaminen on mahdollista vain, jos lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä. Lisäksi seuraamusmaksun määräämistä tai määräämättä jättämistä koskevaan 69 §:ään sisältyvä viittaus kohtuuttomuuteen, samoin kuin 67 §:n mukainen sanamuoto ”voidaan määrätä” jättäisi viranomaiselle harkintavaltaa tehdä oikeasuhtaisuusarviota käytettävissä olevien keinojen välillä. Seuraamusmaksun tarvetta arvioitaessa viranomaisen tulisi ottaa huomioon myös muut käytettävissä olevat keinot ja valita niistä oikeasuhtaisin. Lähtökohdaksi on asetettavissa, että rangaistusluontoisen hallinnollisen sanktion, kuten seuraamusmaksun, tulee olla viimesijainen suhteessa muihin samasta rikkomuksesta määrättäviin hallinnollisiin seuraamuksiin, kuten esimerkiksi lupakirjan peruuttamiseen. Seuraamusjärjestelmän toimivuus ja oikeasuhtaisuus saattavat kuitenkin tapauskohtaisesti puoltaa seuraamusmaksun käyttöönottoa esimerkiksi henkilöluvun peruuttamista edeltävänä seuraamuksena. Viranomainen voisi myös jättää seuraamuksen kokonaan määräämättä.

Perusoikeusrajoitusten oikeasuhtaisuutta edistettäisiin myös sillä, että nykyisen luotsausrikkomuksen mukaisista teoista voitaisiin sakonuhkaisen rangaistuksen sijasta määrätä hallinnollinen seuraamusmaksu. Kriminalisoinnin purkamisen noudattaa rikosoikeuden viimesijaisuuden periaatetta. Seuraamussääntely olisi lisäksi nykyistä täsmällisemmin muotoiltu. Lisäksi muutoksenhaakua koskevia säännöksiä täsmennettäisiin nykyisestä, millä arvioidaan olevan myönteisiä vaikutuksia hallintopäätösten kohteiden oikeusturvan kannalta.

Oikeusturvan ja perusoikeuksien rajoitusedellytysten kannalta merkitystä on myös sillä, että toimijoiden velvoitteet ovat ehdotuksessa kirjattu nykyistä täsmällisemmin. Uudet tarkkarajaiset ja täsmälliset seuraamussäännökset kokonaisuutena parantaisivat huomattavasti lainsäädännön ymmärrettävyyttä ja sovellettavuutta. Tällä voisi olla myös oikeusturvaa parantava vaikutus.

Kokonaisuutena arvioiden seuraamussääntelyn kehittämisellä ehdotetuilla tavoilla arvioidaan olevan selviä oikeusturvan ja muiden perusoikeuksien toteutumista edistäviä vaikutuksia niin mahdollisten seuraamusten kohteina olevien toimijoiden kuin suojeltavan oikeushyvän, merenkulun turvallisuuden kannalta.

4.2.6.4 Perusoikeudet poikkeusoloissa

Perustuslain 23 §:n mukaan perusoikeuksista voidaan säätää lailla tai laissa erityisestä syystä säädetyn ja soveltamisalaltaan täsmällisesti rajatun valtuuden nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella sellaisia tilapäisiä poikkeuksia, jotka ovat välttämättömiä Suomeen kohdistuvan aseellisen hyökkäyksen samoin kuin muiden kansakuntaa vakavasti uhkaavien, laissa säädettyjen poikkeusolojen aikana ja jotka ovat Suomen kansainvälisten ihmisoikeusvelvoitteiden mukaisia. Lailla on kuitenkin säädettävä tilapäisten poikkeusten perusteet.

Luotsauslakiin ehdotettavilla asetuksenantovaltuuksilla olisi perusoikeuksia turvaavia vaikutuksia poikkeuksellisissa oloissa. Asetusmuutoksilla sekä ehdotettavalla varautumisvelvoitteella voitaisiin ehkäistä poikkeuksellisista tilanteista seuraavia rajoituksia elinkeinonvapaudelle niin luotsien, luotsausyhtiön muun henkilöstön sekä varustamojen henkilöstön kannalta. Merenkulun jatkuvuuden turvaamisella olisi positiivisia vaikutuksia laajemminkin yhteiskunnassa.

4.2.7 Muutetun ammattisääntelyn suhteellisuusarviointi

Ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarviointista annetussa valtioneuvoston asetuksessa (376/2020, jäljempänä *suhteellisuusarviointiasetus*) edellytetään oikeasuhtaisuuden arviointia ja selvityksen liittämistä säädöksiin ennen kuin säädetään uusia tai muutetaan voimassa olevia säänneltyjen ammattien harjoittamisen aloittamista, niiden harjoittamista tai jotakin niiden harjoittamisen muotoa rajoittavia lakeja, asetuksia tai viranomaisen määräyksiä. Suhteellisuusarviointia koskeva ilmoitusmenettely perustuu suhteellisuusarviointiasetuksen 6 §:ään, jolla pannaan täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/958¹³ 10 ja 11 artikla.

Suhteellisuusarviointiasetus edellyttää, että ammattisääntely voidaan perustella yleisen edun mukaisilla tavoitteilla. Sääntelyn valmistelusta vastaavan viranomaisen on erityisesti harkittava, voidaanko tähän liittyviä säädöksiä perustella objektiivisesti yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen tai kansanterveyteen liittyvillä syillä taikka yleiseen etuun liittyvillä, uuden ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarviointista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/958 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuilla syillä.

Luotsauslakiin sisältyvistä henkilölupavaatimuksista ei ole sitovaa kansainvälistä tai unionisääntelyä, vaan se on kansallisessa toimivallassa sen turvallisuuteen liittyvien erityispiirteiden vuoksi. Eri valtioiden merenkulkuolosuhteet vaihtelevat muun muassa talvimerenkulun ja rannikon erityispiirteiden vuoksi. Luotsausosaaminen myös perustuu vahvasti paikallistuntemukseen, joten eri väylille tai alueille myönnetyt henkilöluvat eivät ole suoraan yhteismitallisia edes saman viranomaisten myöntämien eri väylille koskevien henkilölupien kanssa, puhumattakaan eri valtioiden myöntämien henkilölupien suhteen. Myös Euroopan unionin toiminnasta tehty sopimus tunnustaa yleisen järjestyksen tai turvallisuuden vuoksi perustellut rajoitukset työntekijöiden vapaaseen liikkuvuuteen unionissa. Luotsausta koskeva ammattisääntely on siten yleisellä tasolla perusteltavissa merenkulun turvallisuuden varmistamiseen liittyvillä tarpeilla. Esityksessä ehdotetuilla muutoksilla luotsien ja varustamojen edustajien henkilölupiin tavoitellaan edelleen merenkulun turvallisuuden varmistamista.

¹³ Uuden ammatteja koskevan sääntelyn hyväksymistä edeltävästä suhteellisuusarviointista annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/958.

Ammattisääntelyn on oltava myös oikeasuhtaista. Säänneltyjä ammatteja koskevaa sääntelyä valmistellessaan viranomaisen on varmistettava, että säädökset ovat omiaan takaamaan asetetun tavoitteen saavuttamisen eivätkä ylitä sitä, mikä on tarpeen tavoitteen saavuttamiseksi. Esityksessä ehdotetut ammattisääntelyä koskevat muutokset liittyvät riittävän osaamistason varmentamiseen ja niitä valmisteltaessa tavoitteena on ollut luoda järjestelmä, jolla viranomainen voi mahdollisimman vähin toimijoihin ja viranomaisiin kohdistuvien rasittein varmistua siitä, että henkilöluvan haltijalla on riittävät edellytykset toimia turvallisesti henkilöluvan tarkoittamassa tehtävässä. Vaatimusten oikeasuhtaisuutta on arvioitu myös vertailemalla vaatimuksia eri lupakirjatyyppien välillä. Ehdotetut PEC-lupakirjan alueellista vapautusta koskevat vaatimukset olisivat nykyistä huomattavasti yhdenvertaisemmat muiden lupakirjojen edellytysten kanssa. Nykyistä tilannetta, jossa tietyn alusryhmän lupakirjavaatimukset eroavat toisista alusryhmistä, ei voida pitää perusteltuna. Lisäksi muutoksilla poistettaisiin ammattisääntelyyn kohdistuvia tarpeettomia rajoitteita, kuten PEC-lupakirjanhaltijoiden suomen ja ruotsin kielen taitovaatimus VTS-väylillä. Henkilöiden vapaata liikkuvuutta unionintasolla edistettäisiin lisäksi sisällyttämällä luotsauslakiin säännökset lupakirjan tunnustamisesta.

Valmistelussa on huomioitu, että henkilölupien edellytyksistä säättäminen ja säädösten kehittäminen on yksi keskeisimmistä keinoista edistää merenkulun turvallisuutta. Asianmukaiset osaamisvaatimukset myös merkittävästi vähentävät matkustajille ja ammattihenkilöille aiheutuvaa riskiä. Valmistelussa on arvioitu, että ehdotettavat muutokset ovat tarpeen merenkulun turvallisuuden varmistamiseksi, eikä turvallisuuden varmentamiseksi ja edistämiseksi ole mahdollista käyttää vähemmän rajoittavia keinoja. Ehdotetut säännökset ovat siten tarpeen ja oikeassa suhteessa yleiseen etuun nähden. Säännöksiä voidaan pitää asianmukaisina hyväksyttävä syy ja oikeasuhtaisuuden vaatimus huomioiden ja ne ovat siten omiaan saavuttamaan niiden tavoitteen.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Nykyinen luotsauslaki (940/2003) on todettu hajanaiseksi ja puutteelliseksi. Luotsauskoulutusryhmän raportin seurauksena Liikenne- ja viestintävirasto tarkasteli mahdollisuutta määräyksiä päivittämällä korjata suurimmat vajavaisuudet, mutta arvioinnissa havaittiin tarve luotsauslain laajalle uudistamiselle. Voimassa olevaa lakia on muutettu useaan kertaan sen antamisen jälkeen ja muutokset ovat olleet luonteeltaan pistemäisiä, mikä on ollut omiaan lisäämään lainsäädännön monitulkintaisuutta ja aukollisuutta. Lain rakenne ei vastaa nykyisiä laadukkaan lainsäädännön vaatimuksia ja toisaalta lain toimeenpanossa on havaittu puutteellisuuksia. Näistä syistä valmistelussa on päädytty lain kokonaisuudistukseen.

Lain seuraamuksien osalta on arvioitu nykyisen luotsausrikkomuksen ajantasaisuutta. Valmistelussa on arvioitu mahdollisuutta eriyttää nykyinen luotsausrikkomusta koskeva säännös siten, että osa tekemuodoista sanktioitaisiin hallinnollisessa menettelyssä ja osa rikosoikeudellisessa menettelyssä. Kriminalisointi on perusoikeuksiin puuttuvan luonteensa vuoksi keino, jota tulisi käyttää vasta viimeisenä mahdollisena vaihtoehtona. Valmistelussa on arvioitu, että hallinnollinen sanktiointi riittää seuraamussääntelyn tarkoituksen saavuttamiseksi, eikä rikkomusmenettelylle ole erityistä tarvetta.

Seuraamusmaksun määräämistoimivallan osalta on tarkasteltu vaihtoehtona Liikenne- ja viestintävirastossa tehtävälle päätöksenteolle sitä, että seuraamusmaksun määräisi tuomioistuimien. Määräämistoimivallan osoittamista tuomioistuimelle ei kuitenkaan voida pitää muutoksenhaun

yksiasteisuuden vuoksi lähtökohtaisesti perusteltuna. Virastossa tapahtua päätöksentekoa voidaan pitää myös hallinnon ja tuomioistuimen resurssit huomioiden tehokkaampana vaihtoehtona.

Lisäksi seuraamusmaksun määräämisen osalta on arvioitu sitä, että olisiko määrääminen annettava tehtäväksi yksittäiselle virkamiehelle vai monijäseniselle kollegiolle. Seuraamusmaksun oikeusturvan kannalta paremmaksi vaihtoehdoksi on arvioitu päätöksenteon altistamisen kollegion harkittavaksi. Lisäksi on arvioitu, olisiko seuraamusmaksukollegion päätöksenteolle altistaminen syytä sitoa viraston resurssit ja yhteensopivuus muiden lakien mukaisten seuraamusmaksujen määräämisperiaatteiden kanssa huomioiden vain euromääräisesti suurimpiin seuraamuksiin. Ehdotetussa seuraamusmaksusäätelyssä kyse voi kuitenkin olla etenkin enimmäistasoltaan suuresta ja ankaruudeltaan suhteellisen huomattavasta sanktiosta, joten määräämistoi- mivalta on arvioitu aiheelliseksi osoittaa kokonaisuudessaan kollegiaaliseen päätöksentekoon.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

5.2.1 Ruotsi

Suomen ja Ruotsin rannikot ovat samankaltaiset ja molempien maiden luotsattavat väylät ovat haastavia navigoida. Ruotsissa luotsit työskentelevät valtion Sjöfartsverketin alaisuudessa. Luotseja on noin 210 ja luotsauksia tehdään vuosittain noin 33 000. Sjöfartsverket myös vastaa luotsien koulutuksesta.

Ruotsissa luotsaukseen liittyvä sääntely sisältyy Transportstyrelsenin antamiin sääntöihin ja ohjeisiin (Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lotsning, TSFS 2017:88). Kyseisessä asiakirjassa määrätään, millä väylillä ja alueilla luotsin käyttö on pakollista. Lisäksi luotsinkäyttövelvollisuus kullakin väylällä ja alueella riippuu aluksen koosta ja lastityypistä.

Yleisperiaatteena on, että alukset ovat luotsinkäyttövelvollisia Ruotsin sisäisillä aluevesillä. Lisäksi suurimmille satamille on määritelty luotsausväylät. Näillä väylillä luotsinkäyttövelvollisuus määräytyy esimerkiksi alusten koon perusteella. Luotsausväyliä sisäänkäynnille on asetettu ns. luotsauslinja, josta alkaen alukset ovat luotsinkäyttövelvollisia.

Luotsinkäyttövelvollisuus Ruotsissa riippuu aluksen koosta ja lastista ja vaihtelee eri luotsausalueiden mukaan. Esimerkiksi Göteborgin Skandiahamniin saa säiliöalus kulkea ilman luotsia, jos sen pituus ei ylitä 100 metriä tai leveys 19 metriä. Sen sijaan esimerkiksi Tukholman Tjärvenin majakalta alkavalla alueella saa alus kulkea ilman luotsia, jos sen suurin pituus on 70 metriä, suurin leveys on 14 metriä tai syväys 4,5 metriä. Jollain väylillä syväysrajaa ei ole ja niillä väylillä, joilla syväysraja on, se vaihtelee 4,5 ja 5,5 metrin välillä. Pelkästään syväysrajan ylitys ei kuitenkaan laukaise hinaajan, työntöhuoneajan, kalastusaluksen tai jäänmurtajan luotsinkäyttövelvollisuutta. Ruotsissa hinausyhdistelmä on luotsinkäyttövelvollinen, jos hinattavan pituus on yli 70 metriä tai leveys yli 14 metriä.

Ruotsissa on käynnissä riskianalyysityö, jonka tarkoituksena on saada tietoa luotsauslainsäädännön uudistamiseksi. Selvitystä on tehty vuodesta 2016, ja sen tavoitteena on selvittää luotsinkäyttövelvollisuutta riskiperusteisesti. Ruotsissa on ollut myös pohdinnassa uuden koulutusjärjestelmän perustamisesta luotseille, koska Ruotsissa on ollut vaikeuksia saada riittävästi kokeneita merenkulkijoita hakeutumaan luotseiksi. Kokeneita merenkulkijoita, joilla olisi merikapteeninkirja, ei ole samoja määriä kuten esim. Suomessa.

Nykyisellään luotsiksi hakevalta edellytetään Ruotsin kansalaisuutta, merikapteenin pätevyyskirjaa sekä ruotsin ja englannin kielen taitoa. Lisäksi hakijan tulee olla suorittanut hyväksytysti

Sjöfartsverketin psykologisen soveltuvuustestin ja laivasimulaattorissa tehtävä laivan käsittelytestin.

Väliaikaisen tai väyläkohtaisen luotsinkäyttövapautuksen Ruotsissa myöntää Transportstyrelsen. Väyläkohtainen luotsinkäyttövapautus on voimassa kolme vuotta kerrallaan. Ensimmäistä lupaa varten hakijan tulee suorittaa teoria- ja käytännön koe sekä ns. informatiivinen matka valtion luotsin kanssa väylän molempiin suuntiin. Koeluotsausta ei vaadita. Luotsinkäyttövapautuksen voi uudistaa kolmeksi vuodeksi, jos hakijalla on riittävä kokemus navigoinnista kyseisellä väylällä viimeisen 12 kuukauden ajalta. Riittävää kokemusta ei ole määritetty. Vapautuksen uudistamiseksi ei edellytetä teoria- tai käytännönkokeita.

5.2.2 Tanska

Tanskassa luotsausta sääntelee Tanskan luotsauslaki. Tanskassa luotsauspalveluita tarjoaa valtionyhtiö DanPilotin lisäksi yksityiset toimijat. Luotsaus avattiin kilpailulle vuonna 2014. DanPilotilla työskentelee noin 180 luotsia ja he tekevät noin 90 % luotsauksista, mikä on yli 20 000 luotsausoperaatiota vuosittain.

Luotsinkäyttövelvollisuus Tanskassa riippuu aluksen lastista ja polttoaineen määrästä. Kansallinen viranomaisen Sjøfartsstyrelsen antaa tarkempia määräyksiä aluksen luotsinkäyttövelvollisuudesta ja myöntää luotsien lupakirjat. Luotsin sertifiointi ja luotsinkäyttövapautus ovat voimassa viisi vuotta kerrallaan ja ne voidaan uudistaa, jos hakija on suorittanut tietyn määrän luotsausmatkoja vuosittain. Uudistamiseen ei vaadita teoria- tai käytännönkokeita.

Luotsilta edellytetään merikapteenin pätevyyskirjan lisäksi vähintään kaksi vuotta kokemusta aluksen päällikkönä tai yliperämiehenä. Luotsin pätevyyden saadakseen hakijan tulee suorittaa teoria- ja käytännönharjoitukset sekä -kokeet.

5.2.3 Norja

Norjassa luotsausta sääntelee Norjan luotsauslaki. Luotsauspalveluita tarjoaa Kystverket, joka myös myöntää luotsien lupakirjat. Kystverketillä on noin 290 luotsia ja vuosittaisia luotsauksia noin 45 000.

Luotsinkäyttövelvollisuus Norjassa koskee lähtökohtaisesti kaikkia aluksia, jotka ovat yli 70 metriä pitkiä tai yli 20 metriä leveitä. Tarkempia määräyksiä luotsinkäyttövelvollisuudesta on aluksille, jotka kuljettavat vaarallista lastia, matkustajia tai hinaavat. Esimerkiksi matkustajialus, joka yli 50 metriä pitkä on luotsinkäyttövelvollinen.

Luotsinkäyttövelvollisuuden täyttääkseen aluksen on otettava luotsi tai komentosiltavahdista vastaavalla perämiehellä tulee olla luotsinkäyttövapautus. Yli 150 metriä pitkälle alukselle ei myönnetä luotsinkäyttövapautusta, ellei se liikennöi vähintään kahdesti kuukaudessa tiettyyn satamaan.

Luotsinkäyttövapautuksia on neljä erilaista ja ne ovat voimassa kahdesta viiteen vuoteen. Luotsinkäyttövapautuksen voi uudistaa, jos on tehnyt tietyn määrän matkoja voimassaolo aikana. Uudistamisessa ei vaadita teoria- tai käytännönkokeita.

Kystverket valitsee vuosittain uudet luotsioppilaat. Pääsyvaatimuksena on merikapteenintutkinto ja vähintään kolme vuotta käytännön meripalvelua sekä lisäksi soveltuvuustestit. Noin kuuden kuukauden oppilasajan jälkeen, joka sisältää kurssia navigoinnista, aluksen käsittelystä

ja erityiskursseja eri alustyypeille, luotsi saa ensimmäisen rajoitetun luotsausluvan. Kolmen vuoden palvelun jälkeen luotsilla on rajoittamaton aluksen koosta riippumaton luotsausoikeus.

Norjan lainsäädännössä ei ole määritelty luotsin sertifikaatin tai luotsinkäyttövapautuksen voimassaoloa.

6 Lausuntopalaute

Hallituksen esitysluonnos oli lausuttavana 1.6.2022–27.7.2022 välisenä aikana. Lausuntopyyntö lähetettiin yhteensä XX taholle ja lausuntoja annettiin yhteensä XX. Lisäksi XX tahoa ilmoitti, että heillä ei ole esityksestä lausuttavaa. Lausunnot ja lausuntoyhteenvedot ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunasta.¹⁴

Lainsäädännön arviointineuvosto antoi lausunnon hallituksen esitysluonnoksesta x.x.2022.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Luotsauslaki

1 luku. Yleiset säännökset

1 §. Lain tarkoitus. Pykälän *1 momentin* mukaan lain tarkoituksena olisi merenkulun turvallisuuden ja väylänavigointiosaamisen edistäminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäiseminen.

Pykälän *2 momentti* vastaisi nykyistä lakia.

2 §. Määritelmät. Ehdotetussa *2 pykälässä* säädettäisiin laissa käytettävistä määritelmistä.

Ehdotetun *1 kohdan* mukaan aluksella tarkoitettaisiin veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua vesikulkuneuvoa. Määritelmä vastaisi muualla merenkulun lainsäädännössä käytettyä määritelmää.

Ehdotetun *2 kohdan* mukainen alusyhdistelmän määritelmä vastaisi väylämaksulain (1122/2005) 2 §:n 4 a kohdan määritelmää.

Ehdotetun *3 kohdan* mukaan asiamiehellä tarkoitettaisiin henkilöä, jolla on valtuudet tai lupa toimittaa tietoja aluksen liikenteenharjoittajan nimissä. Asiamiehet toimivat tyypillisesti erilaisien meklariyritysten kautta ulkomaisten alusten edustajina niiden vieraillessa Suomessa.

Ehdotetun *4 kohdan* mukaan avustusrajoitus I C:llä tarkoitettaisiin rajoitusta, jonka mukaan väylällä kulkuun saa jäänmurtaja-avustusta ainoastaan vähintään tietyn kantavuuden alus, joka kuuluu vähintään alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetussa laissa (1121/2005) tarkoitettuun jääluokkaan I C.

¹⁴ Luotsauslain uudistaminen, valtioneuvoston hankeikkuna. <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM021:00/2021>.

Ehdotetussa *5 kohdassa* määriteltäisiin etäluotsaus. Etäluotsauksena pidettäisiin toimintaa, jossa luotsi luotsaa alusta muualla kuin luotsattavassa aluksessa. Etäluotsaus olisi yksi luotsaamisen muoto ja sidottu vain luotsin ammattinimikkeellä toimivan henkilön suorittamaan toimintaan.

Ehdotetun *6 kohdan* mukaan hinausyhdistelmällä tarkoitettaisiin vähintään kahdesta yksiköstä koostuvaa kokonaisuutta, jonka jollakin yksiköllä on omalla kuljetuskoneistolla kulkeva alus, ja joka ei ole *2 kohdassa* tarkoitettu alusyhdistelmä. Hinausyhdistelmiä olisivat siten kaikki kahden tai useamman aluksen yhdistelmät, paitsi ne, joissa kuljetuskoneistolla varustettu alus työntää yhteen liitettynä toista alusta edessään. Hinausyhdistelmiä olisivat myös sellaiset kokonaisuudet, kuten tukkiuutot, joissa yhdistelmään kuuluvista yksiköistä vain yksi tai osa on aluksia.

Ehdotettu *7 kohdan* mukainen määritelmä IMDG-säännöstöstä vastaisi muualla merenkulun lainsäädännössä käytettävää määritelmää.

Ehdotetun *8 kohdan* mukainen Itämeren määritelmä vastaisi muualla merenkulun lainsäädännössä sekä kansainvälisissä yleissopimuksissa käytettävää määritelmää.

Ehdotetun *9 kohdan* mukaan itämerenluotsauksella tarkoitettaisiin toimintaa, jossa henkilö, jolla on itämerenluotsin lupakirja, toimii merenkulullisena neuvonantajana Itämeren alueella Suomen tai muiden Itämeren valtioiden kansallisten luotsausalueiden ulkopuolella. Määritelmä vastaisi pääperiteissään kumottavan itämerenluotseista annetun asetuksen määritelmää.

Ehdotetun *10 kohdan* määritelmä laivanisännästä vastaisi muualla merenkulun lainsäädännössä käytettävää määritelmää.

Ehdotettu *11 kohdan* mukainen laivasimulaattorin määritelmä vastaisi muualla merenkulun lainsäädännössä käytettävää määritelmää.

Ehdotetun *12 kohdan* mukaan luotsauksella tarkoitettaisiin alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana. Luotsaus olisi siis sidottu vain luotsin ammattinimikkeellä suoritettavaan toimintaan. Tämän vuoksi kohdassa täsmennettäisiin, että itämerenluotsauksessa ei ole kyse luotsauksesta, sillä itämerenluotsina voi toimia myös muu merenkulun ammattilainen kuin luotsi.

Ehdotetun *13 kohdan* mukaan luotsausalue olisi rajattu vesialue, joka määritellään luotsausyhtiön toimintakäsikirjassa. Nykyisin luotsausalueita on Suomessa neljä kappaletta. Jatkossa luotsausalueet olisivat nykyistä pienempiä, jolloin luotsin olisi mahdollista ylläpitää osaamistaan kaikkien alueen väylien osalta. Koska luotsausalueet koskevat vain luotsausyhtiön toimintaa, on niiden tarkempi määrittely tarkoituksenmukaista jättää luotsausyhtiön tehtäväksi kuitenkin siten, että ne tulevat kuvatuksi toimivaltaisen viranomaisen hyväksymässä toimintakäsikirjassa.

Ehdotetun *14 kohdan* mukaan luotsauspalvelulla tarkoitettaisiin toimintaa, jossa toisen lukuun tarjotaan luotsausta alukselle Suomen luotsinkäyttöalueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella tai tähän toimintaan liittyviä tilaus- ja kuljettamispalveluita.

Ehdotetun *15 kohdan* mukainen luotsausyhtiön määritelmä vastaisi nykyistä lainsäädäntöä.

Ehdotetun *16 kohdan* mukaan luotsilla tarkoitettaisiin henkilöä, jonka Liikenne- ja viestintävirasto on luotsin lupakirjan myöntämällä hyväksynyt toimimaan luotsina Suomen vesialueella sekä jäljempänä määritellyllä Saimaan kanavan vuokra-alueella.

Ehdotetun *17 kohdan* mukainen luotsinkäyttöalue olisi uusi käsite. Luotsinkäyttöalueella tarkoitettaisiin aluetta, jolla alusten on noudatettava Suomen luotsinkäyttövelvollisuutta koskevia säännöksiä. Luotsinkäyttöaluetta ei merkittäisi merikarttoihin, vaan sen rajat ilmenisivät Liikenne- ja viestintäviraston asiaa koskevasta määräyksestä.

Ehdotetussa *18 kohdassa* määriteltäisiin luotsinkäyttölinja. Luotsinkäyttölinjalla tarkoitettaisiin VTS-väylällä olevaa kohtaa, jossa luotsinkäyttövelvollisen aluksen komentosillan olisi viimeistään oltava miehitetty luotsaavalla luotsilla tai tämän lain edellyttämällä luotsausvapautusten haltijoilla. Toisin sanoen luotsinkäyttölinja muodostaisi ehdottoman rajan ja sisimmän pisteen aluksen kululle tietyllä väylällä ilman tarvittavaa luotsausosaamista.

Ehdotetun *19 kohdan* mukaan luotsipaikalla tarkoitettaisiin karttaan merkittävää kohtaa, jonka läheisyydestä tai sen ja luotsinkäyttölinjan väliseltä alueelta luotsi nousee alukseen. Luotsipaikka olisi myös piste, jota varustamot voivat hyödyntää rahtaussopimuksissaan ja jonka perusteella voitaisiin arvioida luotsattavan matkan pituutta ja luotsauskustannuksia.

Ehdotuksen *20 kohdan* määritelmä MARPOL-yleissopimuksesta vastaisi muualla merenkulun lainsäädännössä käytettävää määritelmää.

Ehdotettu *21 kohdan* määritelmä merikapteeninkirjasta vastaisi muualla merenkulun lainsäädännössä, kuten liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) ja aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (508/2018), käytettävää määritelmää.

Ehdotetun *22 kohdan* mukaan meripalvelulla tarkoitettaisiin tarkoituksenmukaista laivaväkeen kuuluvana suoritettua palvelua aluksella, jossa 30 päivän ajanjakson aluksella lasketaan vastaa- van yhtä kuukautta. Kyseessä on yleisesti merenkulun viitekehyksessä käytettävä käsite.

Ehdotuksen *23 kohdan* mukaan meriympäristölle haitallisella irtolastilla tarkoitettaisiin MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisia öljyjä ja näihin ominaisuuksiltaan rinnastuvia muita hiilivetyjä silloin kun niitä kuljetetaan irtolastina, MARPOL-yleissopimuksen II liitteen luokkiin X, Y tai Z kuuluvia nestemäisiä irtolasteja, MARPOL yleissopimuksen V liitteen mukaisia meriympäristölle haitallisia aineita irtolastina (HME-aineet), SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A 1 osan 7 säännössä määriteltyä vaarallista kiinteää irtolastia sekä edellä mainittuja aineita sisältäviä seoksia. Määritelmä vastaisi merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) määritelmiä aineista, joita pidetään meriympäristölle haitallisina.

Ehdotetun *24 kohdan* mukaan PEC-lupakirjalla tarkoitettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää henkilölupaa, josta ilmenevät sen haltijan väylä- tai aluekohtaiset vapautukset luotsinkäyttövelvollisuudesta. Lupakirjalle merkittäisiin sekä vapautukset, että ne alukset, joita vapautukset koskevat.

Ehdotetussa *25 kohdassa* määriteltäisiin saattohinaajakoulutus, joka olisi jäljempänä määritelyn saattohinauksen harjoittelua sisältävää koulutusta joko aluksella tai laivasimulaattorissa. Toiminnan luonteesta johtuen saattohinausta voidaan ensisijaisesti kouluttaa hallitusti ja turvallisesti simulaattoriympäristössä, joskin on suotavaa, että hinaajaoperaattorit saavat turvallisissa avomeriolosuhteissa harjoitella saattohinausmetodeja myös oikeiden alusten perässä. Simulaattoriharjoituksissa harjoitellaan saattohinauksessa käytävää kommunikaatiota, kauppa-aluksen nopeuden vaikutusta hinaajan toimintaan, kauppa-aluksen erilaisten häiriötilanteiden kannalta kriittisiä toimenpiteitä kauppa-aluksessa sekä ulkoisten olosuhteiden vaikutusta hinaajien toimintakykyyn ja turvallisuuteen.

Ehdotetussa *26 kohdassa* määriteltäisiin saattohinaus. Saattohinauksella tarkoitettaisiin sellaista toimintaan soveltuvalla hinaajalla satama-alueen ulkopuolisilla väylillä tapahtuvaa kauppaluksen avustamista, jossa hinaaja on kytkettynä avustettavaan alukseen. Soveltuvana hinaajana voitaisiin pitää sellaista keulavinssillä varustettua kääntyväpotkurista hinaajaa, jonka vakavuus ja teho suhteessa avustettavaan alukseen ovat riittävät, jotta avustaminen on ensinnäkin turvallista ja toiseksi tuottaa todellista lisäarvoa avustettavan aluksen manoveeraukseen siten, että hinaaja pystyy välittömästi tuottamaan saatettavan aluksen ohjailuun tarvittavia ohjaavia ja jarruttavia voimia.

Ehdotetussa *27 kohdassa* määriteltäisiin Saimaan kanava. Määritelmä vastaisi muualla lainsäädännössä käytettävää määritelmää.

Ehdotetulla *28 kohdan* määritelmällä Saimaan vesialue täsmennettäisiin tarkoittamaan järvistä koostuvaa järvioluetta, jolla sijaitsee luotsinkäyttövelvollisuuden piiriin kuuluva Saimaan väylästä, lukuun ottamatta Saimaan kanavaa.

Ehdotetussa *29 kohdassa* määriteltäisiin Saimaan kanavan vuokra-alue. Määritelmä vastaisi muualla lainsäädännössä käytettävää määritelmää.

Ehdotettu *30 kohdassa* määriteltäisiin SOLAS-yleissopimus. Määritelmä vastaisi muualla merenkulun lainsäädännössä käytettävää määritelmää.

Ehdotetussa *31 kohdassa* määriteltäisiin STCW-yleissopimus. Määritelmä vastaisi muualla merenkulun lainsäädännössä käytettävää määritelmää.

Ehdotetun *32 kohdan* mukaan tilapäisellä luotsinkäyttölinjalla tarkoitettaisiin VTS-väylällä olevaa kohtaa, jonka Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt tilapäiseksi luotsinkäyttölinjaksi ja jossa luotsinkäyttövelvollisen aluksen komentosillan olisi viimeistään oltava miehitetty luotsaavalla luotsilla tai tämän lain edellyttämällä luotsausvapautuksen haltijoilla. Tilapäinen luotsinkäyttölinja olisi poikkeus luotsinkäyttölinjasta, joka määritetään pysyvästi jokaiselle väylälle.

Ehdotetun *33 kohdan* mukaan tilapäisellä luotsipaikalla tarkoitettaisiin muuta kohtaa kuin luotsipaikkaa, jossa luotsi nousee alukseen ja jonka Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt tilapäiseksi luotsipaikaksi. Tällainen paikka olisi käytössä ainoastaan määräjän.

Ehdotetussa *34 kohdassa* määriteltäisiin valtionalus. Määritelmä vastaisi vakiintunutta kansainvälistä määritelmää.

Ehdotetussa *35 kohdassa* määriteltäisiin kirjainyhdistelmä VTS, joka koostuu englannin kielen sanoista Vessel Traffic Services. Lyhenne on vakiintunut ammattikielessä, joten sen käyttöä lainsäädännössä voidaan pitää tarkoituksenmukaisena. VTS:llä tarkoitettaisiin alusliikenteen valvontaa ja ohjausta koskevaa järjestelmää ja toimintaa, jolla on valmiudet toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin.

Ehdotetussa *36 kohdassa* määriteltäisiin VTS-alue. Määritelmä vastaisi alusliikennepalvelulain määritelmää.

Ehdotetun *37 kohdan* mukaan VTS-keskuksella tarkoitettaisiin keskusta, jossa VTS-palveluntarjoaja ylläpitää alusliikennepalvelua.

Ehdotetun 38 kohdan mukaan VTS-palveluntarjoajalla tarkoitettaisiin alusliikennepalvelun tarjoajaa, josta on säädetty tarkemmin alusliikennepalvelulaissa.

Ehdotetun 39 kohdan mukainen VTS-väylä olisi lainsäädännössä uusi, mutta ammattikielessä vakiintunut käsite, jolla tarkoitettaisiin VTS-alueella sijaitsevaa kauppamerenkulun käyttämää yleistä kulkuväylää, jonka liikennettä valvoo ja ohjaa VTS-keskus.

Ehdotetun 40 kohdan mukainen öljyn määritelmä vastaisi kansainvälisen MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaista määritelmää.

3 §. Soveltamisala. Ehdotetun pykälän 1 momentti vastaa pääosin voimassa olevaa 3 §:ää. Pykälään kuitenkin ehdotetaan lisättäväksi viittaus luotsinkäyttövelvollisuuteen, koska ehdotettavan 2 §:n 12 kohdan mukaan termi luotsaus tarkoittaisi vain valtionyhtiön luotsien toimintaa. Momenttiin lisättäisiin selkeyden vuoksi myös viittaukset aluksilta edellytettävään luotsausosaamiseen ja laissa tarkoitettuihin tutkintojen vastaanottamiseen. Ehdotuksen mukaan lakia sovellettaisiin siten luotsinkäyttövelvollisuuteen, luotsaukseen ja aluksilta edellytettävään luotsausosaamiseen Suomen vesialueella sekä Saimaan kanavan vuokra-alueella. Lisäksi lakia sovellettaisiin luotsauspalveluja tarjoavaan luotsausyhtiöön ja tässä laissa tarkoitettuihin tutkintojen vastaanottamiseen.

Pykälän 2 momenttiin sisältyisi selkeyttävä säännös, jonka mukaan alusta koskevia tämän lain säännöksiä sovelletaan myös alusyhdistelmään, jolle erikseen muuta säädetä.

2 luku. Luotsinkäyttövelvollisuus

4 §. Velvollisuus käyttää luotsia. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi luotsinkäyttövelvollisuuden perusteista. Ehdotettu 1 momentti sisältäisi yleissäännöksen, jonka mukaan alukset ovat velvollisia käyttämään luotsia liikkeessaan Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella siten, kuin tässä laissa tai sen nojalla annetuissa säädöksissä tai määräyksissä säädetään. Tällä asetetaan lähtökohdaksi alusten luotsinkäyttövelvollisuus, jota tarkennetaan jäljempänä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin yleisestä luotsinkäyttövelvollisuudesta sellaisilla vesialueilla, joissa Suomi rantavaltiona arvioi alusliikenteen muodostavan riskin sen eduille, kuten meriympäristölle ja ihmisille. Momentissa säädettäisiin, että vähintään 50 metriset alukset olisivat lähtökohtaisesti veloitettuja käyttämään luotsia liikkeessaan Suomen luotsinkäyttöalueella. Luotsinkäyttöalue muodostuisi linjasta, joka Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä määritettäisiin Suomen rannikon edustalle. Linjan sisäpuoliset vesialueet olisivat sellaisia, joissa rantavaltion on tarpeen suojata etujaan vaatimalla alusten miehistöltä luotsausosaamista tai luotsin käyttöä. Momentin mukaan 50 metrin raja ei kuitenkaan koskisi VTS-väyliä, joissa sovellettaisiin määräyksellä annettavaa luotsinkäyttövelvollisuuden rajaa, joka voisi vaihdella riippuen väylän ominaisuuksista. Yleistä luotsinkäyttövelvollisuuden rajaa korkeampi luotsinkäyttövelvollisuuden raja ei aiheuttaisi väylillä sovellettaessa lisääntyneitä riskejä turvallisuudelle, sillä väyliä vesialueet ovat varmennettuja ja väyläalueella on navigointia helpottavia merenkulun turvalaitteita. Näin ollen aluksen navigointivirheestä aiheutuva riski on väyläalueen ulkopuolisia alueita vähäisempi.

Ehdotuksen arvioidaan myös ohjaavan kauppamerenkulun aluksia käyttämään VTS-väyliä, mitä voidaan pitää meriturvallisuuden kannalta perusteltuna. Näin voitaisiin ehkäistä ne harvinaiset tapaukset, joissa alus syystä tai toisesta pyrki käyttämään muuta kuin luotsattavaksi määriteltyä väylää ilman luotsia.

Pykälän 2 momentin lopussa todettaisiin, että alukset, jotka kuljettavat lastinaan SOLAS-yleis-sopimuksen VII luvun D osassa tarkoitettua lastia, joka sisältää säteilytettyä ydinpolttoainetta, plutoniumia tai eräitä radioaktiivisia jätteitä ja jota kuljetetaan IMDG-säännösten mukaisesti (eli ns. INF-lastit), olisivat koostaan riippumatta luotsinkäyttövelvollisia Suomen luotsinkäyttöalueella. Tämä vastaisi nykyistä sääntelyä. Sen sijaan nykyisin luotsinkäyttövelvollisiksi kaikissa olosuhteissa määritellyt alukset, jotka kuljettavat irtolastina öljyä, nesteytettyä kaasua tai haitallisia nestemäisiä aineita voisivat nykyisin saada vapautuksen luotsinkäyttövelvollisuudesta tietyin edellytyksin. Nykyisen lain 5 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaisesti luotsinkäyttövelvollisia ovat kaikki yli 15 metriset ulkomaiset valtionalukset. Tälle ei ole nähty perusteita meriturvallisuuden näkökulmasta, joten esitetään, että kyseisestä rajasta luovuttaisiin. Ulkomaiset valtionalukset muodostavat Suomen vesialueella samanlaisen riskin kuin vastaavan kaltainen kauppa-alue, joten ehdotetaan, että näitä aluksia koskisivat samat luotsinkäyttövelvollisuutta koskevat säännökset ja rajat. Ulkomaisten valtionalusten maahantulon edellytyksistä on säädetty erikseen aluevalvontalaissa (755/2000), joten niitä koskeva erityissääntely luotsauslaissa ei aluevalvonnan näkökulmasta ole tarpeen.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan luotsinkäyttövelvollisuutta VTS-väylillä täsmennettäväksi siten, että arvioinnissa voitaisiin ottaa huomioon väylä- ja aluskohtaiset erityispiirteet. Tarkoituksena olisi asettaa luotsinkäyttövelvollisuuden raja sellaiselle tasolle, että kunkin aluksen asettama riski kullakin väylällä olisi asianmukaisesti huomioitu. Käytännössä tämä tarkoittaisi, että Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä määritettäisiin numeraalinen luotsinkäyttövelvollisuuden raja, joka perustuisi väylän ominaisuuksiin ja aluksen muodostamaan riskiin tietyt ominaisuudet omaavalla väylällä. Aluksen kuljettama lasti voisi vaikuttaa luotsinkäyttövelvollisuuteen kyseiselle alukselle tietyllä väylällä tiukentavasti, jos sille olisi riskiperusteinen syy.

Nykyisin luotsinkäyttövelvollisuus on määritetty kaikilla luotsattavilla väylillä kiinteästi vähintään 70 metriä pitkille tai 14 metriä leveille aluksille. Aluksen lastilla ei pääsääntöisesti ole vaikutusta luotsinkäyttövelvollisuudelle. Jatkossa olisi mahdollista säätää luotsinkäyttövelvollisuudesta nykyistä joustavammin, siten, että tietyllä helpolla ja hyvin merkityllä väylällä luotsinkäyttövelvollisuus voisi olla hieman nykyistä korkeampi esimerkiksi pituuden osalta 80, 90 tai 100 metriä ja vastaavasti haastavammalla väylällä esimerkiksi 60 tai 70 metriä. Vastaavasti, jos alus kuljettaa erityisen vaarallista tai haitallista lastia tai esimerkiksi huomattavan määrän matkustajia, voisivat edellä esimerkinomaisesti mainitut pituusrajat olla tiukemmat kuin vaarantonta ja haitatonta lastia kuljettavalla, esimerkiksi 80 metrin sijaan 70 metriä.

Ehdotettavan 3 momentin mukaan luotsinkäyttövelvollisia olisivat sellaiset alukset, joiden kuljettama lasti tai koko suhteutettuna niiden kulloinkin käyttämän väylän kanssa muodostavat korostuneen riskin meriturvallisuudelle, ympäristölle tai ihmisten terveydelle ja hengelle. Arvioitaessa aluksen ja väylän riskiä olisi huomioitava aluksen pituus, leveys ja syväys suhteessa väylän ominaisuuksiin sekä aluksen kuljettaman lastin haitallisuus tai vaarallisuus. Luotsinkäyttövelvollisuuden rajojen riskiperusteisen määrittelemisen tueksi Väylävirasto on tilannut Aaltoyliopistolta selvityksen, johon sisältyy laskentamenetelmä erilaisten alusten muodostaman riskin määrittelemiseksi väyläkohtaisesti. Selvityksen tuloksia on kuvattu edellä luvussa 4.1.1.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan täsmennettävän paikkaa, jossa luotsinkäyttövelvollisuus alkaisi. Jos alus saapuu Suomen luotsinkäyttöalueelle sen ulkopuolelta VTS-väylää pitkin tai aikomuksenaan suoraan liittyä tällaiselle väylälle sen alkaessa, luotsinkäyttövelvollisuus alkaisi vasta kyseisen väylän luotsinkäyttölinjalta. Samoin aluksen poistuessa Suomen luotsinkäyttöalueelta VTS-väylää tai sen kuvitteellista jatketta pitkin luotsinkäyttövelvollisuus päättyisi sen käyttämän ulkomerelle johtavan VTS-väylän luotsinkäyttölinjalle. Tämä täsmentäisi ehdotuksessa 2 momentissa säädettyä ja varmistaisi sen, että alus ei olisi velvoitettu käyttämään luotsia

VTS-väylällä sijaitsevan luotsinkäyttölinjan ja Suomen luotsinkäyttöalueen rajan välisellä alueella, jos VTS-väylän luotsinkäyttölinja sijaitisi tai jopa koko väylä päättyisi ennen luotsinkäyttöalueen rajaa. Alusten kulkiessa luotsinkäyttöalueen sisällä on meriturvallisuuden sekä ympäristönsuojelun näkökulmasta perusteltua rajata niiden liikkumista varmennetuille väylä-alueille, jos aluksen komentosillalla ei ole luotsausosaamista. Toisaalta, ei ole perusteltua pitää aluksella luotsia tarpeettoman kauas ulkomerelle, jos sinne johtava väylä on väylätaltaan ja merkinnöiltään riittävä.

Pykälän 5 momentissa ehdotetaan säädettäväksi aluksista, joita 3 ja 4 momentin mukainen luotsinkäyttövelvollisuus ei koskisi. Momentin 1 kohdan mukaan luotsinkäyttövelvollisuus ei koskisi voimassa olevaa sääntelyä vastaten suomalaista valtionalusta. Käytännössä tällä tarkoitetaan Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen aluksia. Näissä organisaatioissa on korkea merenkulullinen osaaminen ja koulutusjärjestelmä, joten alusten luotsinkäyttöä ei ole pidettävä perusteltuna. Momentin 2 kohdan mukaan luotsinkäyttövelvollisuudesta olisi vapautettu myös liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §:n mukainen lautta silloin, kun se liikennöi osana maantietä. Tällä tarkoitetaan losseja ja lautta-aluksia silloin, kun niitä käytetään varsinaisessa käyttötarkoituksessaan. Kyseiset alukset liikkuvat hyvin rajatulla vesialueella säännöllisesti ja varsin tiuhaan, joten luotsausosaamisen edellyttämistä ei ole pidettävä tarkoituksenmukaisena. Sen sijaan niiden siirtyessä esimerkiksi telakkaan tai muutoin liikkuvan muualla kuin tavanomaisella reitillään, myös näiltä aluksilta edellytettäisiin luotsin käyttöä, jos ne ovat kooltaan luotsinkäyttövelvollisia niiden kulkemalla reitillä. Momentin 3 kohdassa olisi nykyistä lainsäädäntöä vastaavasti rajattu luotsinkäyttövelvollisuuden ulkopuolelle venäläinen alus sen liikennöidessä vain Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvalla osalla. Momentin 4 kohdan mukaan puutavaran uitto Saimaan vesialueella olisi luotsinkäytöstä vapaata. Tukkilauttoja hinaavat alukset ovat yleisesti kooltaan verrattain pieniä. Niiden perässään vetämä tukkilautta ei aiheuta vaaraa ympäristölle eikä lähtökohtaisesti ihmisille. Tukkiuuton mahdollisesti meriturvallisuudelle aiheuttavaa vaaraa lievennettäisiin muun muassa edellyttämällä kaikilta Saimaalla operoivilta luotsinkäyttövelvollisilta aluksilta luotsausosaamisen lisäksi myös suomen kielen taitoa näiden yhdistelmien kanssa kommunikoinniseksi.

Ehdotetut rajaukset aluksista, joita luotsinkäyttövelvollisuus ei koske eivät enää sisältäisi nykyisen lain 5 pykälän 2 momentin 2 kohdan mukaista jäänmurtajia koskevaa kirjausta. Jäänmurtajat ovat kooltaan lähtökohtaisesti luotsinkäyttövelvollisia eli on perusteltua edellyttää myös näiltä luotsausosaamista. Käytännössä tämä tarkoittaisi, että jäänmurtajat hankkisivat jatkossa päällystölleen tarvittavan määrän luotsausvapautuksia, jolloin voidaan varmistaa alusten häiriötön liikenne ja toisaalta, että aluksilla on paikalliset olosuhteet ja ympäristön tuntevaa henkilöstöä. Jäänmurtajien siirryttyä Arctia Oy:n omistukseen ei Liikenne- ja viestintävirastolla luotsausviranomaisena tai jäänmurrosta vastaavalla viranomaisella Väylävirastolla ole enää vaikutusmahdollisuutta alusten miehitykseen, jolloin on pidettävä perusteltuna, että lainsäädännössä edellytetään myös tältä alustyypiltä riittävää luotsausosaamista meriturvallisuuden varmistamiseksi. Koska kyse on Suomen viennin ja tuonnin sekä huoltovarmuuden kannalta keskeisestä toimijasta, olisi jäänmurtotehtäviä varten kuitenkin mahdollisuus saada poikkeus luotsinkäyttövelvollisuudesta ehdotetun lain 7 §:n mukaisesti.

Luotsinkäyttövelvollisuus ei siten koskisi 1) suomalaista valtionalusta; 2) liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §:n mukaista lauttaa; 3) venäläistä alusta sen liikennöidessä Venäjälle kuuluvalla osalla; ja 4) puutavaran uittoa Saimaan vesialueella.

Pykälän 6 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että Liikenne- ja viestintävirasto voi perustelluista turvallisuus- tai ympäristönsuojelullisista syistä päättää, että nimetyn päällikön tai tietyn aluksen on käytettävä luotsia. Ehdotus vastaa nykyisen lain 5 §:n 5 momenttia. Tämä mahdollistaisi muun muassa sen, että virasto voisi edellyttää luotsinkäyttöä esimerkiksi Saimaalla tai

muulla herkällä vesialueella sellaiselta alukselta, joka ei muutoin olisi kyseisellä vesialueella luotsinkäyttövelvollinen. Nykyistä 5 §:n 5 momenttia on sovellettu viimeisen 20 vuoden aikana joitakin yksittäisiä kertoja, eikä ehdotetun toimivaltaisen viraston harkintavaltaan perustuvan lainkohdan käyttöä pidetä tulevaisuudessakaan yleistyvänä. Mahdollisuus tähän on kuitenkin hyvä pitää viranomaisen keinovalikoimassa mahdollisia poikkeuksellisia tapauksia varten.

Pykälän 7 momentissa ehdotetaan säädettäväksi Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa tarkempia määräyksiä edellä 3 momentissa tarkoitettun korostuneen riskin arvioimisesta ja luotsinkäyttövelvollisuuden rajasta väyläkohtaisesti. Määräyksessä tulisi määritellä luotsinkäyttövelvollisuuden raja ja luotsinkäyttölinjat tai -linjat kullekin VTS-väylälle. Tarkoituksenmukaista olisi, että omaamalla väylävapautuksen tiettyyn satamaan lupakirjan haltijalla olisi käytettävissään kaikki ne vaihtoehdot reitit saapua satamaan, jotka kyseiselle alukselle voivat tulla kyseeseen. Tämä parantaisi meriturvallisuutta, kun alus ei olisi sidottu vain yhteen saapumis- tai poistumisreittiin satamasta, vaan voisi valita liikennetilanteen ja olosuhteet huomioiden tarkoituksenmukaisen väylän.

5 §. Vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi niistä perusteista, joiden nojalla alukselle voitaisiin myöntää vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän henkilölupakirjan nojalla. Henkilölupakirjaa koskevan vaatimuksen tarkoituksena on varmistaa aluksella olevan riittävä ammattitaito ja muu osaaminen merenkulun turvallisuuden varmistamiseksi.

Ehdotetussa 1 momentissa säädettäisiin niistä tilanteista, joissa erityyppisten alusten voitaisiin rantavaltion näkökulmasta hyväksyä kulkevan Suomen väylillä ilman luotsausyhtiön luotsia. Lupakirjalle merkityn vapautuksen haltijan edellytettäisiin läsnäolon lisäksi valvovan aluksen ohjailuun ja käsittelyyn liittyviä toimenpiteitä eli osallistuvan tosiasiallisesti aluksen ohjailuun luotsinkäyttöalueella ja siten toimivan aluksen turvallisen kulun kannalta vähintään luotsia vastaavassa roolissa. Lupakirjan haltijan ei edellytettäisi olevan aluksen päällikkö, joka vastaa viime kädessä aluksen ohjailusta.

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa säädettäisiin niistä tilanteista, joissa luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttamiseksi riittäisi, että aluksen komentosillalla on läsnä vähintään yksi henkilö, jolla on Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta kyseiselle alukselle ja väylälle. Kohdan *a-alakohdan* mukaan tällaisia aluksia olisivat alukset, joiden kuljettaman meriympäristölle haitallisen irtolastin ja aluksella olevien polttoöljyjen tai muiden hiilivetyjen yhteenlaskettu määrä ei ylitä 3 000 tonnia. Pienen aluksen lastin määrä voi olla vastaava kuin suuren aluksen polttoainemäärä, jolloin niiden muodostama riski meriympäristölle vastaa pitkälti toisiaan. Näin ollen on perusteltua, että näitä aluksia koskisivat samat ehdot luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttamiseksi. Ehdotettu 3 000 tonnin määrä mahdollistaisi tavomaisten vaarattomia lasteja kuljettavien alusten operoinnin yhdellä PEC-lupakirjalla, sillä näiden alusten polttoainetankin koko ei ylitä 3 000 tonnin ehdotettua rajaa. Kuitenkin vastaavasti, jo verrattain pienet meriympäristölle haitallisia irtolasteja kuljettavat alukset olisivat sellaisia, että ne eivät lastissa lukeudu tämän kohdan piiriin. Sen sijaan purettuaan lastinsa myös nämä alukset tyyppillisesti kuuluisivat tämän alakohdan soveltamisalaan.

Ehdotetun 1 momentin 1 kohdan *b alakohdassa* huomioitaisiin a alakohtaa vastaavalla logiikalla myös irtolastina tai aluksella käytettäväksi tarkoitettuna polttoaineena nesteytettyjä kaasuja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevan Kansainvälisen merenkulkujärjestön säännösten 19 luvussa tarkoitettuja aineita ja niihin rinnastettavia nesteytettyinä kuljetettavia kaasuja kuljettavat alukset, eli IMO:n IGC-säännösten soveltamisalaan kuuluvat alukset. Myös näiden alusten osalta huomioitaisiin sekä aluksella lastina oleva että käytettäväksi tarkoitettu polttoaine.

Ehdotetun 1 momentin 1 kohdan *c alakohdan* mukaan sellainen matkustaja-alus, joka kuljettaa enintään 400 matkustajaa voisi saada vapautuksen luotsinkäyttövelvollisuudesta, jos sen komentosilta on miehitetty vähintään yhdellä henkilöllä, jolla on PEC-lupakirjalle merkitty vapautus kyseiselle alukselle ja väylälle. Tätä suurempien matkustaja-alusten kuljettama henkilömäärä on niin suuri, että näiltä aluksilta vaadittaisiin ehdotetun 1 momentin 3 kohdan mukaisesti vahvennettua luotsausosaamista.

Ehdotetun 1 momentin 2 *kohdassa* edellytettäisiin vahvennettua luotsausosaamista sellaisilta aluksilta, jotka tavanomaisissa olosuhteissa saattohinataan satamasta tai satamaan. Näiden alusten komentosillalla tulisi luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttamiseksi olla vähintään kaksi henkilöä, jotka omaavat luotsausvapautuksen kyseiselle alukselle ja väylälle. Lisäksi edellytettäisiin, että vähintään toinen näistä on käynyt myös erillisen saattohinaajakoulutuksen. Nämä alukset ovat tyypillisesti suurimpia Suomessa vierailevia aluksia, kuten öljytankkereita tai suuria risteilijöitä, jolloin meriturvallisuuden ja rantavaltion etujen suojaamisen vuoksi on perusteltua edellyttää vahvennettua luotsausosaamista. Lisäksi säännöksellä pyritään varmistamaan, että aluksella on tarvittava osaaminen turvalliseen operointiin ja yhteistyöhön aluksia avustavien saattohinaajien kanssa. Esimerkiksi Sköldvikin jalostamolla Neste on vaatinut jo nykyisin, että Sköldvikiin luotsaavat luotsit ovat käyneet sataman edellyttämän saattohinaajakoulutuksen. Vastaava vaatimus olisi perusteltu myös muualla, missä tällaisia aluksia liikennöi, joten asiasta olisi perusteltua säätää lainsäädännön tasolla.

Pykälän 1 momentin 3 *kohdassa* säädettäisiin säännöllisessä reittiliikenteessä olevan aluksen luotsinkäyttövelvollisuudesta koskevasta vapautuksesta. Säännöksen tarkoituksena olisi, että aluksella, joka kuljettaa suurta määrää matkustajia, olisi vahvennettu luotsausosaaminen verrattuna momentin 1 kohdan mukaisiin aluksiin. Kuitenkaan tällaiselta alukselta ei olisi turvallisuuden kannalta perusteita edellyttää 4 kohdan mukaisesti kahden PEC-lupakirjan haltijan läsnäoloa komentosillalla, sillä säännöllisessä reittiliikenteessä olevan aluksen kansipäällystöllä voidaan katsoa olevan liikenteen luonteesta johtuvaa väylätuntemusta reitiltä. Lisäksi edellytys päällikön PEC-lupakirjasta mahdollistaisi luotsausosaamisen vahventamisen väylän haastavilla osuuksilla tai muutoin tarvittaessa. Näin ollen luotsinkäyttövelvollisuudesta ehdotetaan vapautettavaksi sellainen säännöllisessä reittiliikenteessä oleva alus, joka kuljettaa yli 1000 matkustajaa, jonka päälliköllä on PEC-lupakirja, jossa on kyseistä väylää ja alusta koskeva vapautus. Lisäksi aluksen komentosilta tulee olla miehitetty vähintään kahdella muulla kansipäällystön jäsenellä, joista vähintään toisella on PEC-lupakirja, jossa on kyseistä väylää ja alusta koskeva vapautus. Lisäksi edellytettäisiin, ettei aluksen kuljettaman meriympäristölle haitallisen irtolastin ja aluksella olevien polttoöljyjen tai muiden hiilivetyjen yhteenlaskettu määrä ylitä 3 000 tonnia.

Pykälän 1 momentin 4 *kohdassa* säädettäisiin niistä aluksista, jotka voisivat saada vapautuksen luotsinkäyttövelvollisuudesta, jos niiden komentosilta on miehitetty vähintään kahdella kyseiselle alukselle ja väylälle PEC-lupakirjalle merkityn luotsausvapautuksen omaavalla henkilöllä, joiden on valvottava aluksen ohjailuun ja käsittelyyn liittyviä toimenpiteitä. Tällaisia aluksia olisivat kaikki ne alukset, jotka eivät lukeudu 1 tai 2 kohdan mukaisiin aluksiin. Näitä olisivat siis suuremmat meriympäristölle haitallisia irtolasteja kuljettavat alukset, suuremmat kaasutankkerit sekä sellaiset matkustaja-alukset, jotka kuljettavat enemmän kuin 400 matkustajaa. Suomen tavanomaisesta liikenteestä tällaisia aluksia olisivat nykytilanteessa osa Ruotsiin ja Vieroon suuntautuvasta matkustaja-autolauttaliikenteestä sekä risteilyalukset. Näistä risteilyalukset käyvät Suomessa harvakseltaan, joten ne käyttäisivät jatkossa luotsia. Matkustaja-autolauttojen osalta olisi niiden kuljettaman matkustajamäärän vuoksi perusteltua edellyttää vahvennettua luotsausosaamista. Tämä vastaisi myös osan toimijoista jo nykyisin soveltamaa varustamon sisäistä käytäntöä. Matkustaja-alusten osalta ei jatkossa enää edellytettäisi muita aluksia korke-

ampaa matkamäärää vapautuksen saamiseksi. Turvallisuuden kannalta on tarkoituksenmukaisempaa lisätä luotsausosaamisen omaavien määrää komentosillalla kuin edellyttää yhdeltä henkilöltä laajempaa osaamisnäyttöä vapautuksen saamiseksi.

Pykälän 2 *momentissa* ehdotetaan rajoitusta, jonka mukaan vapautusta luotsinkäyttövelvollisuudesta ei voitaisi kuitenkaan myöntää alukselle, joka kuljettaa lastinaan SOLAS-yleissopimuksen VII luvun D osassa tarkoitettua lastia, joka sisältää säteilytettyä ydinpolttoainetta, plutoniumia tai eräitä radioaktiivisia jätteitä ja jota kuljetetaan IMDG-säännösten mukaisesti. Säännös vastaisi nykyistä oikeustilaa. Ydinmateriaalia sisältävien lastien on katsottava olevan niin vaarallisia, ettei Suomi rantavaltion ominaisuudessa voisi sallia niiden kuljettamista luotsinkäyttöalueellaan ilman virkavastuulla toimivaa luotsausyhtiön luotsia.

Pykälän 3 *momentin* mukaan vapautuksen myöntämisen edellytyksenä olisi lisäksi, että väylän mitoitus on sellainen, että aluksen turvallinen navigointi väylällä on mahdollista. Liikenne- ja viestintävirasto voisi näin ollen olla myöntämättä luotsausvapautusta aluksen henkilöstöön kuuluvalla hakijalle sellaiselle väylälle, jolla aluksen turvallinen navigointi ei ole mahdollista. Tällainen tilanne olisi käsillä ainakin silloin, jos hakemuksen kohteena oleva alus olisi mitoiltaan suurempi kuin väylän suunnitteluun käytetty mitoitusalus.

Pykälän 4 *momentissa* säädettäisiin alusten velvollisuudesta ilmoittaa, jos ne eivät ehdotetun 1 momentin nojalla käytä luotsia. Aluksen päällikön tai asiamiehen tulisi tällöin ilmoittaa tästä sähköistä merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttäen tai muulla tavalla asianomaiselle VTS-keskukselle ennen kuin alus saapuu Suomen vesialueelle. Ilmoitukseen olisi liitettävä komentosillalla aluksen ohjailuun ja käsittelyyn liittyviin toimenpiteisiin osallistuvien tai sitä valvovien PEC-lupakirjan haltijoiden lupakirjojen numerot. Alukset ovat velvollisia ilmoittamaan saapumisestaan suomalaisen satamaan ennakkoon Portnet-järjestelmää käyttäen ja ilmoituksen luotsinkäyttövapautuksesta voisi hoitaa samassa yhteydessä. Vaihtoehtoisesti sellaiset alukset, jotka käyttävät tiuhaan kyseisen VTS-alueen väyliä voisivat myös ilmoittaa etukäteen pidemmän ajanjakson osalta aluksella ohjailu-, käsittely- tai niihin liittyvissä toimenpiteissä toimivien henkilöiden lupakirjojen numerot.

6 §. Poikkeus luotsinkäyttövelvollisuudesta satama-alueella. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi satamahallinnolle myönnettävästä luotsinkäyttöpoikkeuksesta. Pykälän 1 *momentin* mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi hakemuksesta myöntää satamahallinnolle luvan, jonka nojalla satamahallinnon hyväksymä henkilö voisi harjoittaa satama-alueella alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa henkilö toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana. Säännös vastaa nykyisen lain 4 §:n 4 momenttia sillä erotuksella, että satamahallinto tarvitsisi toiminnalle Liikenne- ja viestintäviraston luvan ennen kuin se voisi antaa momentissa mainittuja hyväksyntöjä. Lisäksi lupa olisi rajattu vain hakemuksessa tarkoitettun alueen sisäiseen alusten ohjailuun liittyvään toimintaan, jossa alus kulkee laituri- tai ankkuripaikkojen välillä. Lupavaatimuksen tarkoituksena on selvittää nykyisin vallitsevaa epäselvyyttä siitä, mikä katsotaan satama-alueeksi luotsauksen näkökulmasta ja näin poistaa suuret satamakohtaiset tulkintaerot.

Lupamenettelyssä määriteltävällä alueella varmistettaisiin, että pykälän tarkoittamassa toiminnassa olisi kyse nimenomaisesti satamaluotsauksesta, joka liittyy alusten siirtelyyn laituri- tai ankkuripaikkojen välillä. Momentin mukaan satamahallinto voisi hyväksyä henkilön harjoittamaan satama-alueella alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa henkilö toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana. On huomattava, että satamahallinto voisi nimetä tällaiseksi henkilöksi myös aluksen päällikön itse. Tällaiseen henkilöön ei

sovellettaisi luotsilta tai PEC-lupakirjalliselta edellytetyjä osaamisvaatimuksia, vaan satamahallinto voisi itsenäisesti määrittää esimerkiksi satamasäännössään edellytyksiä tässä tehtävässä toimimiselle.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi edellytyksistä, joiden täytyessä lupa olisi myönnettävä. Ehdotetaan, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi myönnettävä 1 momentissa tarkoitettu lupa, jos toiminta ei aiheuta vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle tai ympäristölle ja luotsinkäyttövelvollisuutta koskevien säännösten noudattaminen olisi ilmeisen tarkoituksetonta tai kohtuuttoman hankalaa. Säännöksen tarkoitus on tuoda satamatoimintoihin ja -kuljetuksiin joustoa sellaisissa tilanteissa, joissa luotsauksenomainen toiminta ilman voimassaolevaa luotsin lupakirjaa tai PEC-lupakirjaa voidaan kohtuudella katsoa turvalliseksi.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi luvan voimassaoloajasta. Ehdotetaan, että lupa olisi voimassa toistaiseksi, mutta satamahallinnon olisi haettava uutta lupaa, jos luvassa tarkoitettua alueen satamarakenteisiin tehdään olennaisia muutoksia. Näin varmistettaisiin, että luvassa määritelty alue rakenteineen säilyy ajantasaisena.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan säädettäväksi satamahallinnon korvausvastuusta asiallisesti nykyisen lain 4 c §:ää vastaavasti. Satamahallintoon sovellettaisiin, mitä säädetään luotsausyhtiön korvausvastuusta ja sen enimmäismäärästä, jos 1 momentissa mainittu satamahallinnon tehtävään hyväksymä henkilö on joku muu kuin satama-alueella siirrettävän aluksen miehitykseen kuuluva.

7 §. Muu poikkeus luotsinkäyttövelvollisuudesta. Pykälässä säädettäisiin niistä tilanteista, joissa Liikenne- ja viestintävirasto voisi joko omasta aloitteistaan tai hakemuksesta myöntää aluksille tai alusten päälliköille poikkeuksia velvollisuudesta käyttää luotsia. Pykälään sisältyisi soveltuvin osin nykyisen lain 21 §:n 3 momentissa säädetty tilanteet, joissa Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää poikkeuksia velvollisuudesta käyttää luotsia. Poikkeuksista olisi lain rakenteen kannalta tarkoituksenmukaisempaa säätää samassa yhteydessä luotsinkäyttövelvollisuuden ja siitä vapauttamisen kanssa. Säännös eroaisi nykyisestä säännöksestä siten, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi myös omasta aloitteistaan myöntää poikkeuksia. Tämä on osoittautunut tarpeelliseksi nykyisen lain voimassaolon aikana, sillä välillä on tarkoituksenmukaisempaa myöntää poikkeus esimerkiksi laajemmin tietyn alueen aluksille yksittäisten alusten sijaan. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää poikkeuksen joko aluksille tai niiden päälliköille. Edellytyksenä olisi, kuten nykyisin, ettei alusturvallisuutta ja ympäristöä vaaranneta ja että luotsinkäyttövelvollisuutta koskevien säännösten noudattaminen olisi ilmeisen tarkoituksetonta tai kohtuuttoman hankalaa. Liikenne- ja viestintäviraston tulisi siis päätöksenteossaan ensi vaiheessa toimivaltaisen liikenteen turvallisuusviranomaisen ominaisuudessa arvioida paitsi turvallisuusnäkökohtia myös sitä, olisiko lain velvoitteiden noudattaminen tosiasiallisesti ilmeisen tarpeetonta ja kohtuuttoman hankalaa. Hakemus olisi evättävä perusteettomana, jos näin ei ole.

Ehdotetun pykälän 2 momentissa listattaisiin 11 tapausta, joissa Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää poikkeuksen luotsinkäyttövelvollisuudesta. Listan 12:ssa kohdassa säädettäisiin, että poikkeuksen luotsinkäyttövelvollisuudesta voisi myöntää myös muuta vastaavaa toimintaa varten. Näin ollen listaa ei ole tarkoitettu tyhjettäväksi.

Momentin 1 kohdan mukaan poikkeus luotsinkäyttövelvollisuudesta voitaisiin myöntää erityisten sää- tai jääolosuhteiden vuoksi. Erityisesti talvisin voi olla luotsien turvallisuuden vuoksi välttämätöntä siirtää luotsin otto- ja jättöpaikkaa luotsinkäyttölinjaa sisemmäksi äkillisestikin muuttuneiden jääolosuhteiden vuoksi. Näin ollen tarvitaan poikkeusmahdollisuus luotsinkäyt-

tövelvollisuudesta, jotta alukset eivät syyllisty luotsinkäyttövelvollisuuden laiminlyöntiin navigoidessaan ilman luotsia väylällä siihen kohtaan, josta luotsi poikkeuksellisesti nousee alukseen ja aloittaa luotsauksen. Lakiin ehdotetun 59 §:n mukainen mahdollisuuden tilapäisen luotsinkäyttölinjan asettamiseksi arvioidaan vähentävän tarvetta tämän lainkohdan soveltamiseen.

Momentin 2 kohdassa säädettäisiin poikkeuksesta öljy- tai kemikaalivahinkojen torjuntatoimien suorittamiseksi ja 3 kohdassa pelastustoimien tai rajaturvallisuustehtävien suorittamiseksi. Nämä poikkeusmahdollisuudet ovat välttämättömiä tilanteissa, joissa aluksia tai meriympäristöä uhkaa välitön vaara. Vastaava poikkeusmahdollisuus löytyy myös likipitäen kaikista merenkulkua koskevista kansainvälisistä sopimuksista. On selvää, ettei luotsin puute voisi olla esteenä välttömiin pelastustoimiin ryhtymisessä.

Momentin 4 kohdassa valtuutettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto myöntämään poikkeuksia luotsinkäyttövelvollisuudesta alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetun lain (1121/2005) 10 a §:n tarkoittamien jäänmurtopalvelujen hoitamista varten. Lähtökohtaisesti jäänmurtajien miehistön odotetaan hankkivan itselleen tarvittavan luotsausosaamisen alueellisen PEC-lupakirjan muodossa. Koska kyseessä on kuitenkin Suomen meriliikenteen sujuvuuden kannalta keskeinen tehtävä, olisi perusteltua, että poikkeuksellisissa tilanteissa tähän tehtävään voitaisiin myöntää tarvittaessa poikkeus luotsinkäyttövelvollisuudesta, jotta välttyttäisiin häiriöiltä kauppamerenkulun liikennöinnissä. Poikkeus voisi tulla kyseeseen esimerkiksi tilanteissa, jossa luotsausosaamisen tietyille alukselle omaavaa henkilöstöä siirretään sellaiselle alukselle, jolle nämä eivät omaa PEC-lupakirjaa, tai jos tietty jäänmurtaja, jonka miehistöllä on laajasti luotsausosaamista jollekin VTS-alueelle jouduttaisiin pikaisesti siirtämään avustustehtäviin sellaiselle VTS-alueelle, jolle henkilöstöllä ei ole lupakirjoja.

Momentin 5 kohdan poikkeusmahdollisuuden piiriin sisältyisivät viranomaisten väliset tai kansainväliseen yhteistyöhön liittyvät harjoitukset ja 6 kohdan piiriin kilpailut. Näissä tilanteissa luotsinkäyttövelvollisten alusten määrä voisi olla huomattava ja toiminta tapahtua myös osittain kauppamerenkulun väylien ulkopuolella, missä luotseilla ei välttämättä ole luotsausosaamista. Viranomaisen tulisi näissä tilanteissa tarkkaan harkita erityisesti sitä, vaarantuuko alusturvallisuus tai ympäristö kyseisestä toiminnasta, eli voidaanko poikkeusta luotsinkäyttövelvollisuudesta myöntää. Päätökseen lieneekin useimmiten tarpeen asettaa lisämääreitä aluksilta edellyttävästä luotsausosaamisesta. Esimerkiksi saattueluotsaus voisi tulla näissä tapauksissa kysymykseen.

Momentin 7 kohtaan sisältyisivät väyläalueella tai sisäisillä aluevesillä tapahtuvalla vesirakennustyömaalla tehtävät työt, 8 kohtaan väyläalueella tai sisäisillä aluevesillä tapahtuva putken, kaapelin tai muun sellaisen laskeminen ja 9 kohtaan tietyllä vesialueella suoritettava tutkimustoiminta. Näissä yhteyksissä ei välttämättä olisi tarkoituksenmukaista edellyttää aluksilta luotsinkäyttöä. Tämä ei lähtökohtaisesti tarkoittaisi, että alukset saisivat poikkeuksen luotsinkäyttövelvollisuudesta matkalle satamasta toimenpidealueelle, vaan säännökset olisivat tarkoitettuja ennen kaikkea varsinaisen lainkohdassa kuvatun toimenpiteen aikaiseen alusten liikehdintään Suomen luotsinkäyttöalueella.

Momentin 10 kohdassa asetettaisiin mahdollisuus myöntää poikkeuksia luotsinkäyttövelvollisuudesta saariston kehityksen edistämisestä annetun lain 5 §:ssä tarkoitettujen liikenne- ja kuljetuspalvelujen turvaamiseksi harjoitettavaa liikennettä varten. Momentin 11 kohdassa puolestaan asetettaisiin mahdollisuus myöntää poikkeuksia luotsinkäyttövelvollisuudesta kotimaanliikenteen liikennealueella II sijaitsevalla nimetyllä ja rajatulla alueella harjoitettavaa liikennöintiä varten. Nämä alukset saattaisivat olla osalla väylästä luotsinkäyttövelvollisia, mutta tällä säännöksellä voitaisiin harkinnanvaraisesti joustaa aluksilta edellytetystä luotsausosaamisesta. Säännöstä ei kuitenkaan ole tarkoitettu myönnettävän automaattisesti kaikille hakijoille, vaan

joissain tapauksissa voisi olla perusteltua edellyttää myös näiltä aluksilta luotsausosaamista. Osa näistä aluksista on verrattain suuria suhteessa niiden käyttämään väylätilaan, minkä lisäksi alukset voivat kuljettaa huomattavia määriä matkustajia sekä vaarallisia aineita. Säännös kuitenkin mahdollistaisi poikkeuksen luotsinkäyttövelvollisuudesta sellaisissa tapauksissa, joissa se olisi ilmiselvästi tarpeetonta. Tällaisia tilanteita voisivat olla esimerkiksi tiettyä verrattain lyhyttä reittiä säännöllisesti operoivat saariston yhteysalukset tai esimerkiksi tietyn rannikko- tai sisävesialueen sisäiset rahtikuljetukset.

Momentin kohtien 1-4 tilanteet on arvioitu sellaisiksi, jotka syntyvät tai vähintään voivat syntyä äkillisesti ja vaativat välitöntä päätöksentekoa. Näissä tilanteissa Liikenne- ja viestintävirasto voisi tehdä päätöksen luotsinkäyttövelvollisuutta koskevasta poikkeuksesta itsenäisesti. Sen sijaan momentin 4-12 kohdissa kuvatut tilanteet ovat luonteeltaan sellaisia, että ne ovat toimijoilla tiedossa hyvissä ajoin etukäteen. Näissä tilanteissa ehdotetun pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle kuulemisvelvoitteesta ennen päätöksentekoa.

Pykälän 4 *momentissa* ehdotetaan säädettäväksi 2 momentin nojalla myönnetyn poikkeuksen voimassaoloajasta. Lähtökohtaisesti poikkeukset olisivat voimassa enintään 6 kuukautta sen myöntämisestä. Kuitenkin 1 momentin 10 ja 11 kohdan mukainen poikkeus voitaisiin myöntää toistaiseksi voimassaolevana, sillä kyseisten kohtien mukainen toiminta on lähtökohtaisesti vaikiintunutta tai jatkuvaksi tarkoitettua.

Pykälän 5 *momentissa* säädettäisiin pääosin nykysääntelyä vastaavasti, että puolustusvoimat voisi vapauttaa velvollisuudesta käyttää luotsia ulkomaisen valtionaluksen, joka osallistuu Puolustusvoimien isännöimään koulutukseen, harjoitukseen tai muuhun puolustusyhteistyöhön taikka on muutoin Puolustusvoimien isännöimänä Suomen vesialueella olevalla luotsinkäyttöalueella. Erona voimassa olevaan sääntelyyn, momentissa säädettäisiin vastaavasta mahdollisuudesta myös Rajavartiolaitokselle, jolla voi olla pykälässä säädettyä vastaavaa toimintaa.

3 luku. Luotsausyhtiö ja luotsauspalvelut

8 §. Oikeus luotsaukseen. Pykälä vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 4 §:n 1 momentin sisältöä sillä erolla, ettei pykälässä erikseen mainittaisi etäluotsausta. Säännöksen mukaan luotsauspalveluja ei saisi tarjota muu kuin luotsausyhtiö eikä luotsausta harjoittaa muu kuin luotsausyhtiön palveluksessa oleva luotsi. Etäluotsaus kuuluu määritelmällisesti luotsauspalveluihin ja sisältyy siten luotsausyhtiön ja luotsien tehtäviin, eikä sitä ole tarpeen erikseen mainita ehdotetussa pykälässä. Luotsausyhtiöllä tarkoitettaisiin 2 §:n mukaan osakeyhtiötä, joka on perustettu Luotsausliikelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi annetulla lailla.

9 §. Velvollisuus tarjota luotsauspalvelua. Pykälän 1 *momentti* vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 4 §:n 3 momenttia. Luotsausyhtiön olisi tarjottava tässä laissa tarkoitettuja luotsauspalveluja alueilla, joilla luotsia on käytettävä 4 §:n mukaan.

Pykälän 2 *momentissa* ehdotetaan säädettäväksi asiasisällöltään voimassa olevan lain 21 §:n 4 momenttia vastaavasti, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää luotsausyhtiölle poikkeuksia velvollisuudesta tarjota luotsauspalveluja, jos velvollisuutta tarjota palvelua olisi pidettävä ilmeisen tarkoituksettomana tai kohtuuttoman hankalana. Tällaisilla tilanteilla tarkoitetaan muun muassa erityisiä sää- tai jääolosuhteita, öljy- tai kemikaalivahinkojen torjuntatoimia ja torjunnan harjoittamista, pelastustoimia tai rajaturvallisuustehtäviä sekä erilaisia vesirakennustyömaalla tehtäviä töitä tai muita huoltotoimenpiteitä. Poikkeus voitaisiin myöntää myös esimerkiksi kansainväliseen yhteistyöhön liittyvien, rajatulla alueella toteutettavien harjoitusten

vuoksi tai kilpailujen, pelastustoimien tai rajaturvallisuustehtävien suorittamiseksi tai tietyllä vesialueella suoritettavaa tutkimustoimintaa varten.

Pykälän *3 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi, että luotsia käyttävän aluksen laivanisäntä on velvollinen suorittamaan luotsausmaksua siten kuin tässä laissa säädetään. Säännös vastaisi voimassa olevan lain 6 §:n 1 momenttia.

Pykälän *4 momenttiin* ehdotetaan sisällytettäväksi voimassa olevan lain 12 §:n 3 momentin mukainen säännös siitä, että luotsausyhtiön on varmistettava, että sen palveluksessa olevilla luotseilla on tehtävissään tarvitsemansa voimassa olevat luotsin lupakirjat. Säännöksen tarkoitus on mahdollistaa luotsausyhtiön tietojensaantioikeus viranomaiselta.

Pykälän *5 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi, että luotsausyhtiön olisi varmistettava, että tämän lain 8 luvussa tarkoitettuja tutkintoja vastaanottavia henkilöitä on riittävä määrä tutkintojen vastaanottamisen sujuvaksi järjestämiseksi.

10 §. Luotsausmaksu. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi luotsausmaksusta pääosin voimassa olevan lain 6 §:n 2–4 ja 6 momentteja vastaavasti. Erona voimassa olevaan sääntelyyn, pykälästä poistettaisiin nykyisen 6 momentin maininta, jonka mukaan uudet hinnat voivat tulla voimaan aikaisintaan hintojen muutosilmoitusta seuraavan kalenterivuoden alusta. Hintojen muuttamismahdollisuutta ehdotetaan kuitenkin rajattavaksi siten, että uudet hinnat voisivat tulla voimaan aikaisintaan kuusi kuukautta hintojen muutosilmoituksesta. Muutoksella mahdollistettaisiin hinnoittelun muuttaminen enintään kahdesti vuodessa, kun nykyisin muutokset on voitu tehdä vuodeksi kerrallaan.

Muutoksen tavoitteena on helpottaa yhtiön toimintaa nykyisissä vaikeasti ennakoitavissa ja jatkuvasti muuttuvissa tilanteissa. Covid-19-pandemia ja muutokset geopoliittisessa tilanteessa ovat johtaneet luotsausyhtiön paineeseen sopeuttaa toimintaansa ja hinnoitteluaan lakisääteistä velvoitteista selviämiseksi. Mahdollistamalla hintojen muuttaminen kahdesti vuodessa nykyisen vuosittain tapahtuvan tarkastelun sijasta yhtiö voisi hinnoitella palvelunsa paremmin todellista tarvetta vastaavasti. Luotsausyhtiön olisi kuitenkin edelleen nykyistä lakia vastaavasti neuvoteltava luotsauspalveluja käyttävien kanssa luotsausmaksujen tasosta sekä tarvittaessa tarjottavan palvelun laadusta. Luotsausyhtiön olisi myös nykytilaa vastaavasti toimitettava neuvotteluja varten ehdotukset luotsausmaksujen muuttamiseksi sekä ehdotettujen muutosten syyt viimeistään kolme kuukautta ennen muutosten voimaantuloa.

11 §. Alennetun yksikköhinnan korvaaminen. Pykälässä säädettäisiin alennetusta yksikköhinnasta luotsausyhtiölle aiheutuvien tulonmenetysten korvaamisesta ja korvauserusteista.

Pykälän *1 momentin* mukaan palveluvelvoitteen mukaisesta alennetulla yksikköhinnalla tuotettavasta luotsauksesta luotsausyhtiölle aiheutuvat tulonmenetykset korvattaisiin osin tai kokonaan valtion talousarviossa tarkoitukseen otetusta määrärahasta liikenne- ja viestintäministeriön päätöksen mukaisesti.

Pykälän *2 momentti* vastaisi nykytilannetta, jonka mukaan alennetusta yksikköhinnasta luotsausyhtiölle aiheutuvien tulonmenetysten korvauksen maksuperusteena käytettäisiin ensisijaisesti alennetulla yksikköhinnalla toteutuneiden luotsaussuoritteiden varsinaisen yksikköhinnan ja alennetun yksikköhinnan erotusta.

Pykälän *3 momenttiin* ehdotetaan säädettäväksi tilanteista, joissa toteutuneiden luotsaussuoritteiden määrä Saimaan kanavalla ja Saimaan vesistöalueilla laskee olennaisesti ajankohdan ta-

vanomaisesta määrästä luotsausyhtiöstä riippumattomista syistä. Tällöin liikenne- ja viestintäministeriö voisi korvata alennetulla yksikköhinnalla toteutuneiden luotsaussuoritteiden varsinaisen yksikköhinnan ja alennetun yksikköhinnan erotuksen lisäksi myös muita palveluvelvoitteen mukaisen palvelun tuottamiseksi välttämättömiä kustannuksia siltä osin kuin kyseessä olevan palveluvelvoitteen mukaisen luotsaustoiminnan järjestämisestä aiheutuvat kustannukset ylittäisivät myyntituottojen määrän. Poikkeuksen tarkoituksena olisi turvata palveluvelvoitteen mukaisen luotsaustoiminnan ja -osaamisen ylläpitämistä Saimaan kanavalla ja Saimaan vesistöalueilla myös poikkeustilanteissa ja niiden jälkeen. Pykälään ei säädettäisi yksityiskohtaisia laskentaperusteita korvausmäärästä, koska tilanteet voivat olla vaikeasti ennakoitavia ja kustannusten erittely etukäteen haastavaa. Luotsausyhtiön tulisi kuitenkin osoittaa palveluvelvoitteen mukaisen luotsaustoiminnan ja siihen liittyvän osaamisen ylläpitämisen kannalta välttämättömät kustannukset.

Luotsausyhtiöllä olisi velvoite eritellä Saimaan alueella alennetulla yksikköhinnalla tuotettavan luotsaustoiminnan ja -osaamisen ylläpitämisen osuus alueen yleisistä kustannuksista osana tuen laskutusta.

Pykälän *4 momentin* mukaan liikenne- ja viestintäministeriö vahvistaisi avustuspäätöksessä avustuskelpoisten kustannusten ja valtionavustuksen enimmäismäärän sekä laskentaperusteet. Avustuskelpoiset kustannukset laskettaisiin ilman arvonlisäveroa ilmoitetuista kustannuksista. Avustuksen enimmäismääränä olisi korkeintaan valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattu määräraha.

12 §. Ennakoilmoitus luotsaustarpeesta. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi aluksen päällikön tai tämän tehtävään valtuuttaman henkilön velvollisuudesta tehdä ennakoilmoitus luotsaustarpeesta. Ennakoilmoitusvelvollisuuden tarkoituksena on edistää merenkulun turvallisuutta. Vastaavaa velvoitetta ei sisälly voimassa olevaan lakiin, mutta Finnpiilot on edellyttänyt ennakoilmoituksen tekemistä palveluehdoissaan. Lain tasolla säätäminen parantaisi toiminnan läpinäkyvyyttä ja selkeyttäisi käytänteitä.

Ennakoilmoitus tulisi ehdotetun pykälän *1 momentin* mukaan antaa sekä luotsinvälitykselle että asianomaiselle VTS-keskukselle. Ilmoitus olisi annettava 24 tuntia ja 12 tuntia ennen aluksen saapumista luotsipaikalle, kuitenkin viimeistään heti kun se on mahdollista. Samassa yhteydessä olisi ilmoitettava myös arvioitua aluksen lähtöaika satamasta. Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin vastaavasta velvoitteesta niille aluksille, jotka lähtevät satamasta. Tällöin ilmoitukset olisi annettava 12 ja 6 tuntia ennen aluksen lähtöä satamasta. Yöaikaan sijoittuvat ilmoitukset olisi kuitenkin mahdollista antaa edellisenä iltana sekä tarvittaessa päivittää seuraavana aamuna. Ehdotetun *3 momentin* mukaan yli tunnin muutoksesta aluksen lähtö- tai saapumisajassa olisi ilmoitettava viipymättä luotsinvälitykseen. Velvoite vastaisi nykyistä käytäntöä, joka perustuu luotsausyhtiön palveluehtoihin. Toiminnan yhdenmukaisuuden, turvallisuuden ja sujuvuuden vuoksi olisi kuitenkin perusteltua säätää asiasta lain tasolla.

Ehdotetun pykälän *4 momentissa* listattaisiin ne tiedot, jotka ilmoitukseen olisi sisällytettävä. Näitä olisivat aluksen nimi, määräsatama, laituripaikka, arvioitu saapumisaika luotsipaikalle tai lähtöaika satamasta, saapuvan aluksen arvioitu lähtöaika satamasta, luotsaukseen vaikuttavat tekniset puutteet, aluksen syväys luotsauksen alkaessa, kulkukorkeus, mahdollinen hinaajatilauksella sekä muut luotsauksen tai luotsin turvallisuuden kannalta olennaiset seikat. Nämä tiedot ovat oleellisia turvallisuuden luotsauksen suorittamiseksi sekä luotsausyhtiön ja luotsausyhtiön luotsauksen turvallisuutta koskevaa arviointia varten.

Pykälän 5 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että luotsausyhtiöllä ei olisi velvollisuutta tarjota luotsauspalvelua normaalin palvelutasotavoitteen mukaisesti, jos ennakoilmoitus toimitetaan myöhemmin kuin 1 momentissa edellytettyä 24 tuntia ja 12 tuntia ennen aluksen luotsipaikalle saapumista tai 2 momentissa edellytettyä 12 tuntia ja 6 tuntia ennen satamasta lähtöä. Ennakoilmoituksen yhtenä tarkoituksena on, että luotsausyhtiö voi ennakoida luotsaustarvetta ja oikea-aikaisesti tarjota palvelua. Jos ennakoilmoitus tulee myöhään, ei luotsausyhtiön voitaisi edellyttää pystyvän tarjoamaan luotsauspalvelua tarvittavaan aikaan.

13 §. Toimintakäsikirja. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi luotsausyhtiön velvollisuudesta laatia ja ylläpitää toimintakäsikirjaa suurelta osin voimassa olevan lain 4 d §:ää vastaavasti. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan, että jatkossakin toimintakäsikirjassa tulisi kuvata luotsauspalvelujen tarjoaminen, menettelyt, joilla varmistetaan luotsille tässä laissa säädettyjen oikeuksien ja velvollisuuksien noudattaminen, luotsauksia koskeva tiedonvaihto ja yhteistoiminta VTS-palveluntarjoajan kanssa sekä toiminta onnettomuus- ja poikkeustilanteissa. Listauksen uudeksi 2 kohdaksi ehdotetaan lisättäväksi velvoitetta kuvata palvelutasotavoite ja siihen liittyvät menettelyt. Tällä tarkoitetaan sen kuvaamista, miten kullakin alueella luotsaustoiminta järjestetään ja mikä on palveluvaste.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että toimintakäsikirja olisi toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hyväksyttäväksi ennen kuin se otetaan käyttöön ja jokaisen päivityksen jälkeen. Ehdotus eroaa voimassa olevasta laista, jonka mukaan riittäisi, että toimintakäsikirja toimitetaan viranomaiselle tiedoksi ennen käyttöönottoa ja jokaisen päivityksen jälkeen. Liikenne- ja viestintäviraston olisi hyväksyttävä toimintakäsikirja, mikäli edellä 1 momentissa kuvatut asiat olisi kuvattu yksityiskohtaisesti. Tarvittaessa virasto voisi ennen hyväksymistä edellyttää luotsausyhtiötä täydentämään toimintakäsikirjaa siltä osin, kuin 1 momentin kohtia ei ole kuvattu viraston arvion mukaan riittävän seikkaperäisesti. Toimintakäsikirjan olisi oltava sellainen asiakirja, jossa on kuvattu seikkaperäisesti kaikki luotsausyhtiön kannalta olennaiset vastuut ja velvollisuudet sekä niiden toteuttamiseksi luodut menettelyt. Käsikirjan tekstistä olisi ilmeistä, kenelle nämä vastuut ja velvollisuudet kuuluvat ja mitä toimenpiteitä niiden toteuttaminen edellyttää. Lisäksi toimintakäsikirjasta olisi käytävä ilmi luotsausyhtiön asiakkaiden toiminnan kannalta olennaiset tiedot luotsauspalvelujen tarjoamiseen liittyvistä menettelyistä samoin kuin toiminta mahdollisissa onnettomuus- ja hätätilanteissa. VTS-palveluntarjoajan ja luotsausyhtiön yhteistoiminnan ja siten meriturvallisuuden edistämiseksi edellytettäisiin myös kuvattavan tiedonvaihto ja yhteistoiminta VTS-palveluntarjoajan kanssa.

Ehdotettu säännös olisi yhdenmukainen alusliikennepalvelulain VTS-palveluntarjoajan ylläpitämisen toimintakäsikirjaa koskevien vaatimuksien kanssa. Toimintakäsikirja on keskeinen luotsausyhtiön toimintaa ohjaava asiakirja, joten hyväksymisvaatimus olisi tarpeen viranomaisen valvonnan tehostamiseksi.

14 §. Luotsausyhtiön oikeus kieltäytyä luotsauksesta. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi edellytyksistä, joiden nojalla luotsausyhtiöllä olisi oikeus tilapäisesti keskeyttää luotsaustoiminta sekä kieltäytyä luotsauspalvelun tarjoamisesta. Pykälän 1 momentin mukaan luotsausyhtiöllä 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. Ehdotuksen tarkoituksena olisi selkeästi todeta lain tasolla, että luotsausyhtiöllä olisi oikeus myös olla luotsaamatta, jos se on tarpeen perusteltujen syiden vuoksi. Perusteltuja syitä voivat olla sellaisia, joiden vallitessa luotsaustoiminnan ja muu merenkulun turvallisuudesta huolehtiminen edellyttää toiminnan tilapäistä keskeyttämistä, kuten esimerkiksi poikkeukselliset sääolosuhteet.

Pykälän 2 *momentin* mukaan luotsausyhtiöllä olisi lisäksi oikeus kieltäytyä aluskohtaisesti luotsauspalvelun tarjoamisesta, jos aluksen tai aluksen edustajan luotsausmaksua koskevia velvoitteita on merkittävästi laiminlyöty.

Pykälän 3 *momentin* mukaan luotsausyhtiön olisi välittömästi ilmoitettava kieltäytymisen tai keskeyttämisen perusteet aluksen päällikölle sekä ilmoitettava luotsauspalvelun tarjoamisen kieltäytymisestä tai luotsaustoiminnan keskeyttämisestä VTS-palveluntarjoajalle ja Liikenne- ja viestintävirastolle. Ehdotuksen tarkoituksena on parantaa toiminnan ennakoitavuutta sekä läpinäkyvyyttä asiakkaan suuntaan sekä edistää toimijoiden välistä tiedonvaihtoa.

15 §. Henkilöstöä koskeva turvallisuusselvitysvelvollisuus. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi luotsausyhtiön velvollisuudesta varmistaa palvelukseen ottamansa henkilöstön nuhteettomuus ja luotettavuus turvallisuusselvityslainsa (726/2014) tarkoitetulla turvallisuusselvityksellä tai turvallisuusselvitystodistuksella. Luotsausyhtiön henkilöstön turvallisuusselvitys on tarpeen, sillä luotseja koulutetaan navigoimaan ja ohjailemaan aluksia myös valmiusväylillä, jotka ovat salassa pidettävää tietoa. Samoin osa muustakin henkilöstöstä voi työssään saada pääsyn tietoon, jonka väärinkäyttämällä voi merkittäväällä tavalla vahingoittaa muun muassa yhteiskunnan toimivuuden kannalta välttämättömän infrastruktuurin toimivuutta tai kriittisen tuotannon jatkumista.

Voimassa olevaan lakiin ei sisälly velvoitteita turvallisuusselvityksen tekemiseen, mutta yhtiöllä on nykyiselläänkin mahdollisuus harkintansa mukaan hakea selvityksen tekoa turvallisuusselvityslain sallimissa tilanteissa. Kyseinen mahdollisuus ehdotetaan säädettäväksi luotsausyhtiötä velvoittavaksi. Valmiusväyliä koskevan tiedon väärinkäyttämällä voi merkittäväällä tavalla vaarantaa valtion turvallisuutta, maanpuolustusta, kansainvälisiä suhteita, poikkeusoloihin varautumista, väestönsuojelua tai yhteiskunnan elintärkeitä toimintoja taikka mainittujen etujen suojaamiseksi toteutettuja turvallisuusjärjestelyjä sekä muuten vahingoittaa yhteiskunnan toimivuuden kannalta välttämättömän infrastruktuurin toimivuutta tai kriittisen tuotannon jatkumista.

Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin, että luotsausyhtiön on varmistettava palvelukseen ottamansa henkilön nuhteettomuus ja luotettavuus turvallisuusselvityslainsa tarkoitetulla turvallisuusselvityksellä tai turvallisuusselvitystodistuksella, jos henkilöstä voidaan mainitun lain 19 §:n 1 momentin 1 tai 4 kohdan mukaan tehdä turvallisuusselvitys. Turvallisuusselvityslain 19 §:ssä säädetään perusmuotoisen henkilöturvallisuusselvityksen piiriin kuuluvista tehtävistä. Lisäksi ehdotetaan, että turvallisuusselvityksen osana olisi selvitettävä henkilön ulkomaansidonnaisuudet, jos selvitys laaditaan turvallisuusselvityslain 19 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua tehtävää varten.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin, että turvallisuusselvityksen tulee olla tehty ennen kuin henkilölle annetaan pääsy turvallisuusselvityslain 19 §:n 1 momentin 1 tai 4 tarkoitettuun tietoon taikka ennen henkilön osallistumista kyseisissä lainkohdissa tarkoitettuun toimintaan.

16 §. Varautuminen. Pykälässä säädettäisiin luotsausyhtiön varautumista koskevista velvoitteista. Voimassa olevaa varautumisvelvoitetta, jonka mukaan luotsausyhtiön pitää varautua hoitamaan tehtäviään myös poikkeusoloissa sen mukaan kuin liikenne- ja viestintäministeriö erikseen määrää täsmennettäisiin ja yhdenmukaistettaisiin hallinnonalan muiden toimijoiden vastaavien velvoitteiden kanssa.

Pykälän *1 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi, että luotsausyhtiön on varauduttava valmiuslaissa (1552/2011) tarkoitettuihin poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa. Valmiussuunnittelu voisi tarkoittaa luotsausyhtiön oman toiminnan jatkuvuuden lisäksi myös toimijan asiakkailleen tarjoaman palvelun jatkuvuuden varmistamista ja siihen liittyvää ennakkosuunnittelua. Valmiussuunnitelman osalta tavoite olisi, että se ohjaisi ja hyödyttäisi luotsausyhtiön jokapäiväistä toimintaa. Valmiussuunnitelma voisi sisältää esimerkiksi seuraavia asiakokonaisuuksia: toiminnan kuvaus normaalioloissa; poikkeusolojen vaikutukset toimintaan; varautumisen ja valmiussuunnittelun vastuut ja organisointi; toimintavarmuusuhkat ja -riskit; ja toimenpiteet riskien hallitsemiseksi. Valmiussuunnittelussa tulisi huomioida myös muu yhteistoiminta sidosryhmien, alihankkijoiden ja kumppaneiden kanssa.

Luotsausyhtiö osaa itse parhaiten arvioida toimintansa riskit ja kohdistaa siten toimintansa jatkuvuutta edistävää valmiussuunnittelua kriittiseen toimintansa osaan. Velvoitteen olisi tarkoitus olla suhteellisen kevyt niin, ettei se aiheuttaisi kohtuuttomia kustannuksia luotsausyhtiölle tai valvovana viranomaisena toimivalle Liikenne- ja viestintävirastolle.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että luotsausyhtiön on sen lisäksi, mitä *1 momentissa* säädetään, varauduttava huolehtimaan siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa. Kyse olisi eräänlaisesta riskienhallintaprosessista, jossa tunnistetaan toimintavarmuusuhkat ja arvioitaisiin niiden aiheuttamia riskejä. Tämä tarkoittaisi sen arvioimista, millaisia seurauksia kukin tunnistettu uhka voisi aiheuttaa ja miten todennäköistä uhan aiheuttaman riskin toteutuminen olisi. Tällöin luotsausyhtiön riskienhallintatyö voitaisiin tehokkaasti kohdentaa ja siten ennaltaehkäistä erilaisia häiriötilanteita, jotka voisivat aiheuttaa merkittäviä toimintahäiriöitä tai luotsaustoiminnan keskeytymisiä.

Pykälän *3 momentissa* ehdotetaan säädettävän valtuudesta antaa tarkempia säännöksiä poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä sekä valmiussuunnitelman laadinnasta ja tarkemmasta sisällöstä.

Pykälän *4 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi, että Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä, jotka koskevat valmius- ja varautumissuunnitelman tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

4 luku. Luotsaustoimintaa koskevat vastuut ja velvollisuudet

17 §. Päällikön vastuu ja velvollisuudet. Ehdotetun pykälän *1 momentti* vastaisi asiasisällöltään voimassa olevan lain 7 §:n *1 momenttia*.

Pykälän *2 momentissa* ehdotetaan täsmennettäväksi voimassa olevan lain 7 §:n *2 momenttiin* sisältyvää päällikön tiedonantovelvollisuutta siten, että siinä erikseen todettaisiin tiedonantovelvollisuuden koskevan 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. Täsmennys on tarpeen, jotta toimijoille olisi selvää tietojen antamisvelvollisuus kaikissa luotsitilaukseen ja luotsaukseen liittyvissä vaiheissa. Ennakoilmoituksen lisäksi päällikön olisi annettava luotsille tiedot myös ennakoilmoituksen jälkeen ilmenneistä, sekä ennen varsinaisen luotsauksen aloittamista, että luotsauksen aikana ilmenneistä seikoista. Ennakoilmoitusvelvollisuudesta säädettäisiin 12 §:ssä. Tietojenantovelvollisuus kohdistuisi kaikkiin merkittäviin tietoihin, joita voisivat olla esimerkiksi päällikön ennakkotieto reitistä ja ajantasaisesti matkan aikana muuttuvat reittitiedot, kompassisuunnat, salattu poikkeama sekä veden syvyys.

18 §. Luotsin vastuut ja velvollisuudet. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi luotsin vastuista ja velvollisuuksista pääosin voimassa olevan lain 8 §:ää vastaavasti. Pykälään ei sisällytettäisi voimassa olevan lain 8 §:n 3 ja 4 momentteihin sisältyviä velvoitteita, sillä niistä ei ole tarpeen erikseen säätää lain tasolla. Tarkemmat menettelysäännökset matkojen kirjauksista sisältyisivät 40 ja 41 pykälien nojalla annettavaan määräykseen. Luotsin vastuusta etäluotsauksessa ei ole erikseen tarpeen säätää, sillä etäluotsaus sisältyisi luotsauksen määritelmään ja siihen noudatetaan soveltuvin osin vastaavia säännöksiä, kuin komentosillalla tehtävään luotsaukseen.

19 §. Luotsausyhtiön korvausvastuu. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 4 a §:ää sillä poikkeuksella, että viittaus korvausvastuun enimmäismäärästä säätämiseen 4 b §:ssä poistettaisiin tarpeettomana.

20 §. Korvausvastuun enimmäismäärä. Pykälä vastaisi voimassa olevan lain 4 b §:ää.

21 §. Luotsauksen alkaminen ja päättyminen. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi luotsauksen alkamisesta ja päätymisestä sekä niihin liittyvistä ilmoitusvelvoitteista. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että luotsaus alkaa ja päättyy luotsin ilmoituksesta aluksen päällikölle. Satamaan luotsatessa luotsaus tulisi aloittaa viimeistään luotsinkäyttölinjalla ja päättää, kun alus on ankuroitu tai kiinnitetty laituriin. Satamasta luotsatessa luotsaus tulisi aloittaa, kun alus lähtee laiturista tai ankkuripaikalta ja päättää aikaisintaan aluksen ylittäessä luotsinkäyttölinjan. Luotsi voisi nousta alukseen tai poistua siitä muuallakin kuin luotsipaikalla, jos sää- tai jääolosuhteet sitä edellyttävät.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi luotsin velvollisuudesta ilmoittaa VTS-keskukselle paikka, jossa luotsi nousee alukseen tai poistuu siltä sekä luotsauksen alkaminen ja päättyminen. Alusliikennettä valvovan VTS-keskuksen on tärkeää tietää mahdollisten vaaratilanteiden ehkäisemiseksi alueilla tapahtuvista toimenpiteistä.

22 §. Kahden luotsin käyttö. Ehdotettu pykälä vastaisi suurelta osin voimassa olevan lain 10 §:ää. Erona voimassa olevaan säännökseen, pykälän 1 momentissa säädettäisiin lisäksi luotsausyhtiön velvollisuudesta tehdä arvio tarpeesta kahden luotsin käytölle sekä tarvittaessa otettava luotsausmatkalle toinen luotsi, jos luotsattava alus kuljettaa yli 400 matkustajaa tai sen kuljetaman meriympäristölle haitallisen lastin ja aluksella olevien polttoöljyjen tai muiden hiilivetyjen yhteenlaskettu määrä ylittää 3 000 tonnia. Kahden luotsin käyttöä voisivat vaatia esimerkiksi aluksen suuri koko käytettävissä olevaan väylätilaan verrattuna, näkyvyyttä rajoittava kansilasti tai lastauslaitteet, lastin erityinen vaarallisuus tai useamman hinaajan käyttö. Säännöksen tarkoituksena on varmistaa merenkulun turvallisuus tarvittavin osin vastaavalla tavalla, kuin 5 §:n 1 momentin 2 kohdassa säädetään vaatimuksesta kahden PEC-lupakirjan haltijalle luotsinkäyttövelvollisuuden vapautumisen perusteena. Muutoksen tarkoituksena on tältä osin selkeyttää käytänteitä.

23 §. Luotsauksesta kieltäytyminen. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi perusteista, joiden vallitessa luotsin olisi kieltäydyttävä luotsauksesta. Voimassa olevan lain 11 §:n mukaan luotsilla on nyt ehdotettua asiallisesti vastaavin perustein *oikeus* kieltäytyä luotsauksesta. Nykyistä velvoittavamman säännöksen tarkoitus on selkiyttää niitä tilanteita, joissa luotsaus olisi keskeytettävä tai sen aloittamisesta kieltäydyttävä meriturvallisuuden varmistamiseksi. Ilman riittävän velvoittavaa säännöstä luotsausta saatettaisiin jatkaa tarpeettomalla riskillä sellaisissa tilanteissa, joissa aluksen ominaisuudet tai sääolosuhteet tosiasiallisesti edellyttäisivät luotsauksen keskeyttämistä. Luotsin olisi ehdotuksen mukaan kieltäydyttävä luotsauksesta tai keskeytettävä luotsaus, jos hän 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. Tällaisia tilanteita voisi ilmetä esimerkiksi, jos aluksella havaitaan vakavia teknisiä tai merikelpoisuuteen liittyviä puutteita taikka sää- tai väyläolosuhteista johtuu, että kieltäytyminen on tarpeen merenkulun turvallisuuden varmistamiseksi. Lisäksi ehdotetaan, että luotsin olisi kyseisissä tilanteissa välittömästi ilmoitettava kieltäytymisen tai keskeyttämisen perusteet aluksen päällikölle sekä ilmoitettava luotsauksesta kieltäytymisestä tai sen keskeyttämisestä VTS-palveluntarjoajalle.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan selkeyden vuoksi säädettäväksi, että 1 momentissa säädettävän estämättä luotsin olisi välittömissä hätätilanteissa luotsin avustettava aluksen pääsemisessä turvasatamaan. Avustaminen voisi tapahtua eri tavoin ja se olisi toteutettava kunkin tilanteen olosuhteiden mukaan. Tavanomaisen komentosillalla tapahtuvan luotsauksen sijaan avustamiseen voisi sisältyä ohjeiden antamista esimerkiksi radiopuhelimitse, jos alukselle nouseminen ei ole turvallista.

5 luku. Etäluotsaus

24 §. Etäluotsauksen luvanvaraisuus. Ehdotettu pykälä vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 16 a §:ää. Pykälää koskevat perustelut sisältyvät hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi luotsauslain muuttamisesta (HE 225/2018 vp). Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan tehtävän selkeyttävä muutos, sillä luotsinkäyttövollisuus koskisi koko Saimaan kanavan vuokra-aluetta.

25 §. Lupa etäluotsaukseen. Ehdotettu pykälä vastaisi voimassa olevan lain 16 b §:ää. Pykälää koskevat perustelut sisältyvät hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi luotsauslain muuttamisesta (HE 225/2018 vp).

26 §. Etäluotsausta koskevat ehdot. Ehdotettu pykälä vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 16 c §:ää. Pykälään tehtäisiin viittausteknisiä muutoksia sekä kielellinen muutos lisäämällä sana ”ja” 2 momentin 6 ja 7 kohtien väliin. Pykälää koskevat perustelut sisältyvät hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi luotsauslain muuttamisesta (HE 225/2018 vp).

27 §. Etäluotsausta koskevan luvan muuttaminen. Ehdotettu pykälä vastaisi voimassa olevan lain 16 d §:ää. Pykälää koskevat perustelut sisältyvät hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi luotsauslain muuttamisesta (HE 225/2018 vp).

28 §. Etäluotsausta koskevat olennaiset tiedot. Ehdotettu pykälä vastaisi asiallisesti voimassa olevan lain 16 f §:ää. Pykälää koskevat perustelut sisältyvät hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi luotsauslain muuttamisesta (HE 225/2018 vp). Pykälään ehdotetaan viittausteknisiä ja käsitteiden ajantasaistamiseen liittyviä muutoksia. Tietojen luovuttamistapaa koskevaa mainintaa ”tietojärjestelmään luodun yhteyden kautta (rajapinta)” muutettaisiin niin, että säännöksen mukaan tiedot voitaisiin toimittaa rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti. Rajapinnalla tarkoitetaan voimassa olevaa lakia vastaavasti tietojärjestelmään luotua yhteyttä. Uusi ilmaus olisi yhdenmukainen liikenteen palveluista annetun lain mukaisen käsitteistön kanssa.

29 §. Etäluotsausta koskevia erinäisiä säännöksiä. Ehdotettu pykälä vastaisi voimassa olevan lain 16 g §:n 1 momenttia. Pykälää koskevat perustelut sisältyvät hallituksen esitykseen eduskunnalle laiksi luotsauslain muuttamisesta (HE 225/2018 vp). Mainitun pykälän 2 ja 3 momentteja ei erikseen sisällytettäisi lakiin, sillä luotsauksen määritelmää ehdotetaan tarkennettavaksi niin, että sen mukaiseen toimintaan voidaan entistä selvemmin katsoa sisältyvän myös etäluotsauksen. Näin ollen etäluotsauksen osalta ei tarvitse erikseen viitata luotsin oikeuteen kieltäytyä

luotsauksesta tai keskeyttää luotsaus taikka säätää luotsausyhtiön, satamahallinnon, luotsin ja päällikön vastuusta etäluotsauksessa.

6 luku. Luotsin lupakirja

30 §. Luotsausoikeus. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi luotsin oikeudesta luotsata sen luotsausalueen väylillä, joihin Liikenne- ja viestintävirasto olisi hänelle myöntänyt luotsin lupakirjan. Luotsin lupakirja myönnettäisiin luotsausalueittain. Luotsausalueet määriteltäisiin Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymässä luotsausyhtiön toimintakäsikirjassa. Voimassaolevassa lainsäädännössä luotsille myönnetään väyläkohtaisia ohjauskirjoja. Luotsin ohjauskirja termi muuttuisi luotsin lupakirjaksi, joka kuvaisi selkeämmin sen tarkoitusta.

31 §. Luotsin lupakirjan myöntäminen. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi luotsin lupakirjan myöntämisen edellytyksistä. Pykälän *1 momentin* 1 kohdan mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva STCW-yleissopimuksen säännön II/2 mukainen merikapteenin pätevyyskirja, joka oikeuttaa toimimaan aluksen päällikkönä kansainvälisen liikenteen aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 3 000. *Momentin 2 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan aluksen kansihenkilökunnassa. Tällä varmistetaan, että hakijalla on työn turvallisesti suorittamiseksi riittävä terveydentila, kuten esimerkiksi navigointitehtävien edellyttämä näkökyky. Lääkärintodistuksella tarkoitettaisiin laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain (1171/2010) 9 §:n mukaista todistusta. *Momentin 3 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla todistus hyväksytysti suoritetusta luotsausyhtiön koulutusjärjestelmän oppilasjaksosta. Todistuksen hakijalle myöntäisi luotsausyhtiö. *Momentin 4 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla todistus hyväksytysti suoritetusta luotsaustutkinnosta, joka koostuu kirjallisesta osasta ja käytännön osasta. *Momentin 5 kohdan* mukaan hakijalta edellytettäisiin suomen tai ruotsin kielen hyvää suullista ja kirjallista taitoa sekä toisen kielen tyydyttävää suullista taitoa. Kielitaito varmennettaisiin luotsaustutkinnon yhteydessä. *Momentin 6 kohdan* mukaan hakijalta edellytettäisiin englannin kielen taitoa, joka vastaisi vähintään yleisistä kielitutkinnoista annetussa laissa (964/2004) tarkoitettua yleisen kielitutkinnon taitotasoa neljä. Hakija voisi osoittaa vaadittavan englannin kielen taidon STCW-säännösten A-II/2 säännön mukaisen merikapteenin koulutukseen sisältyvillä englannin kielen opinnoilla ja luotsaustutkinnon yhteydessä suoritettavissa englannin kielisissä osuuksissa. Voimassaolevassa lainsäädännössä ei ole edellytyksenä englannin kielen taitoa, mutta englanti on merenkulussa laajasti käytössä oleva kieli ja kommunikointi komentosillalla aluksen päällikön sekä muun henkilökunnan kanssa tapahtuu englanniksi. Samoin myös Suomen rannikon VTS-alueilla ensisijainen kieli on englanti.

Pykälän *2 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa tarkempia määräyksiä luotsin lupakirjan hakemiseen liittyvistä menettelytavoista sekä vahvistaa hakemuslomakkeet.

32 §. Luotsausyhtiön koulutusjärjestelmä. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi luotsausyhtiön koulutusjärjestelmästä. Luotsausyhtiö käytännössä perehdyttää nykyään uuden luotsin tehtäviin sekä kouluttaa luotseja esimerkiksi erikoiskoulutuksella hinaajien kanssa toimimiseen ja saattohinaukseen. Uuden luotsin perehdytyksestä ja koulutuksesta ei ole säädetty voimassa olevassa laissa. Merenkulun turvallisuuden kannalta olisi perusteltua, että luotsausyhtiön koulutusjärjestelmästä olisi säädetty laissa ja se hyväksyttäisiin määräajoin viranomaisen toimesta. Pykälän *1 momentin* mukaan luotsausyhtiön olisi laadittava ja ylläpidettävä luotsausyhtiön koulutusjärjestelmä, jossa määriteltäisiin uuden luotsin oppilasjakson sisältö ja luotsin jatkuvan osaamisen ylläpitämistä koskeva koulutus.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyisi luotsausyhtiön koulutusjärjestelmän ennen sen käyttöönottoa ja jokaisen päivityksen jälkeen. Koulutusjärjestelmän hyväksyntä olisi voimassa kolme vuotta ja se voitaisiin uudistaa Liikenne- ja viestintäviraston toimesta.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa tarkempia määräyksiä luotsausyhtiön koulutusjärjestelmän asiakokonaisuuksien sisällöistä ja sen hyväksyntämenettelyistä.

33 §. Luotsin oppilasjakso. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi luotsin oppilasjakson sisällöstä. Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan oppilasjakson tulisi sisältää perehdytyskoulutus luotsina toimiseen ja tehtävään liittyviin vastuisiin ja velvollisuuksiin sekä muuhun luotsin tehtäviin liittyvään sääntelyyn. Momentin 2 kohdan mukaan oppilasjakson tulisi sisältää perehdytys luotsausalueen väylästä. Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymässä luotsausyhtiön koulutusjärjestelmässä tulisi määrittää vähimmäismäärä, kuinka paljon luotsioppilaan tulisi suorittaa harjoittelua kunkin luotsausalueen väylästä. Voimassa olevan luotsauksesta annetun valtioneuvoston asetuksen (1385/2016) mukaan ensimmäisen luotsin ohjauskirjan myöntämisen edellytyksenä on, että hakija on suorittanut vähintään 25 matkaa haettavan väylän molempiin suuntiin tai vähintään viisi matkaa väylän molempiin suuntiin, jos hakija on jo aiemmin saanut ohjauskirjan jollekin toiselle väylälle. Ei ole perusteltua, että ensimmäisen väyläkohtaisen luotsin ohjauskirjan osalta vaaditaan 25 matkaa ja seuraavien väylien osalta viisi matkaa. Luotsilta edellytettävien harjoittelumatkojen määrää tarkasteltaisiin luotsausaluekohtaisesti ja luotsi perehtyisi kattavasti koko luotsausalueen väylästä, jolla hän tulisi työskentelemään. Luotsi suoritaisi perehtymisen erityyppisten luotsausalueella toimivien alusten ohjailuun toisen kokeen luotsin valvonnassa ja opastuksella. Momentin 4 kohdan mukaan luotsin oppilasjakson sisältäisi alusten ohjailua erilaisissa olosuhteissa ja häiriötilanteissa, joka suoritettaisiin laivasimulaattorissa. Momentin 5 kohdan mukaan luotsin oppilasjakso sisältäisi alusten ohjailua jääolosuhteissa, joka suoritettaisiin aluksella jääolosuhteissa. Momentin 6 kohdan mukaan luotsin oppilasjakso sisältäisi koulutuksen erilaisten navigointilaitteiden käyttöön, jolla varmennettaisiin luotsin osaaminen eri valmistajien navigointilaitteista. Momentin 7 kohdan mukaan luotsin oppilasjakso sisältäisi koulutuksen toimimisesta hinaajien kanssa, joka suoritettaisiin laivasimulaattorikoulutuksella. Koulutuksella varmennettaisiin luotsin osaaminen toimia tilanteissa, joissa alus käyttää hinaajaa satama-alueella. Momentin 8 kohdan mukaan luotsin oppilasjakso sisältäisi saattohinaajakoulutuksen, jos luotsi toimii sellaisella alueella, jossa liikennöi aluksia, jotka tavanomaisissa olosuhteissa saattohinattaisiin satamaan tai satamasta. Saattohinaajakoulutus järjestettäisiin laivasimulaattorissa. Momentin 9 kohdan mukaan luotsin oppilasjakso sisältäisi viestintätaitokoulutuksen, joka suoritettaisiin laivasimulaattorissa. Momentin 10 kohdan mukaan luotsin oppilasjakso sisältäisi luotsausyhtiön pelastautumiskurssin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että luotsausyhtiö antaisi todistuksen suoritetusta luotsausyhtiön koulutusjärjestelmän oppilasjaksosta henkilölle, joka suorittaisi hyväksytysti 1 momentissa kuvatun luotsausyhtiön oppilasjakson. Todistuksesta tulisi nimenomaisesti ilmetä, että henkilö olisi suorittanut kunkin 1 momentissa eritellyn osa-alueen. Hylätystä suorituksesta luotsausyhtiön olisi annettava päätös, josta ilmenee hylkäyksen perusteet.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että luotsin lupakirja myönnettäisiin rajoitettuna luotsausoikeuteen luotsausalueen väylästä avovesiolosuhteisiin, jos henkilö ei olisi suorittanut 1 momentin 5 kohdan mukaista oppilasjakson osa-alueen alusten ohjailusta jääolosuhteissa. Rajoitettu luotsin lupakirja olisi voimassa enintään kaksi vuotta sen myöntämisestä ja henkilön tulisi sen kahden vuoden aikana suorittaa 1 momentin 5 kohdan mukainen oppilasjakson osa-alue alusten ohjailusta jääolosuhteissa.

34 §. Luotsin jatkuvan osaamisen ylläpitäminen. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi luotsin jatkuvan osaamisen ylläpitämisestä, jolla varmennettaisiin luotsin luotsausosaamisen ja tehtävän edellyttämien muiden tietojen sekä taitojen ylläpitäminen. Jatkuvan osaamisen ylläpitämisen osion tulisi sisältää *1 kohdan* mukaan luotsaustutkinnon kirjallisen osan selainpohjainen teoria- koe sääntelystä. *Kohdan 2* mukaan luotsin tulisi suorittaa vuosittaisia luotsausmatkoja vähintään 50 lupakirjan alueen väylästä, joista osan voisi korvata laivasimulaattoriharjoittelulla. Luotsausmatkojen määrä täyttyy normaalissa luotsin työtehtävien aikana, mutta poikkeuksellisissa tilanteissa voisi matkoja korvata laivasimulaattoriharjoittelulla. *Kohdan 3* mukaan luotsin tulisi suorittaa lupakirjan voimassaolon aikana vähintään yksi luotsaus lupakirjan väylällä, jonka arvioisi ja vastaanottaisi luotsaustutkintoja vastaanottava henkilö. Tutkintoja vastaanottavasta henkilöstä säädettäisiin tarkemmin 8 luvussa. *Kohdan 4* mukaan luotsin tulisi suorittaa alusten ohjailua jääolosuhteissa luotsin lupakirjan voimassaolon aikana esimerkiksi osallistumalla Perämeren alueella alusten ohjailuun jääolosuhteissa, jos luotsin omalla alueellaan ei jääolosuhteita ole ollut. *Kohdan 5* mukaan luotsin tulisi suorittaa koulutus PEC-perehdytysmatkojen vastaanottamiseen ja siihen liittyvät vastuut luotsin lupakirjan voimassaolon aikana uudistaessaan ensimmäistä kertaa luotsin lupakirjaansa. Kun luotsi olisi työtehtävissään suorittanut PEC-perehdytysmatkojen vastaanottamisia, riittäisi nämä suoritukset edellytyksenä luotsin lupakirjan uudistamiseen. *Kohdan 6* mukaan luotsin tulisi suorittaa luotsausyhtiön pelastautumiskurssi kerran luotsin lupakirjan voimassaolon aikana.

35 §. Luotsaustutkinto. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että luotsaustutkinto koostuisi kirjallisesta osasta ja käytännön osasta. Pykälän *2 momentin* mukaan kirjallisen osan teoriakoe tulisi suoritetaan ennen 33 §:n mukaisen oppilasjakson alkamista. Kirjallisen osan väylätuntemuskoe voitaisiin suorittaa sen jälkeen, kun hakija on suorittanut 33 §:n mukaisen luotsin oppilasjakson. Käytännön osan tutkintoajat ja laivasimulaattorikoe tulisi suorittaa sen jälkeen, kun hakija on suorittanut hyväksytysti luotsin oppilasjakson ja kirjallisen osan.

36 §. Kirjallinen osa. Pykälässä säädettäisiin luotsaustutkinnon kirjallisesta osasta, joka koostuisi selainpohjaisesta teoriakokeesta ja väylätuntemuskokeesta. Pykälän *2 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi, että teoriakoe koostuisi kysymyksistä, jotka koskisivat luotsin tehtäviin liittyvää sääntelyä ja muita viranomaisohjeita sekä luotsin tehtävää ja aluksen ohjailua yleisesti.

Pykälän *3 momentin* mukaan väylätuntemuskokeella mitattaisiin hakijan väylätuntemusta, kykyä hahmottaa käytettävissä olevaa väylätilaa erilaisissa alueelle tyypillisissä olosuhteissa ja hakijan kykyä laatia luotsaussuunnitelma. Väylätuntemuskoe suoritettaisiin sen jälkeen, kun hakija olisi suorittanut luotsin oppilasjakson. Väylätuntemuskoe suoritettaisiin kullekin haettavan luotsausalueen väylällä.

Pykälän *4 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi, että väylätuntemuskokeen vastaanottaisi Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä luotsaustutkintoja vastaanottava henkilö. Tutkintoja vastaanottavasta henkilöstä säädettäisiin tarkemmin 8 luvussa.

Pykälän *5 momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa tarkempia määräyksiä väylätuntemuskokeen koejärjestelyistä, kokeen sisällöstä ja arvioinnista sekä suorituksen hyväksymisen ja hylkäämisen edellytyksistä.

37 §. Käytännön osa. Pykälässä säädettäisiin luotsaustutkinnon käytännön osasta, joka koostuisi aluksella suoritettavista tutkintoajoista ja laivasimulaattorissa suoritettavasta kokeesta. *Momentin 1 kohdan* mukaan hakijan olisi osoitettava hallitsevansa aluksen ohjailtavuuden pienillä nopeuksilla. *Kohdan 2* mukaan hakijan olisi osoitettava käytännön osassa hallitsevansa aluksen käsittelyn väylällä vallitsevissa erilaisissa sääolosuhteissa. *Momentin kohdan 3* mukaan hakijan olisi osoitettava hallitsevansa aluksen ohjailtavuus hidastettaessa ja kiihdyttäessä. *Kohdan 4*

mukaan hakijan olisi osoitettava hallitsevansa väylän kapeikkojen ja matalikkojen hydrodynaaminen vaikutus alukseen. Momentin *kohdan 5* mukaan hakijan olisi osoitettava hallitsevansa väylän virtausolosuhteet ja vedenkorkeudet sekä niiden hydrodynaaminen vaikutus alukseen. Momentin *kohdan 6* mukaan hakijan olisi osoitettava hallitsevansa erilaisten sääolosuhteiden vaikutus aluksen luotsaukseen väylällä. Momentin *kohdan 7* mukaan hakijan olisi osoitettava hallitsevansa erilaisten näkyvyysolosuhteiden vaikutus aluksen luotsaukseen väylällä. *Kohdan 8* mukaan hakijan olisi osoitettava hallitsevansa toimia muun liikenteen kanssa väylällä, sata-massa ja sen läheisyydessä sekä muun liikenteen kanssa yhdenpito. Momentin *kohdan 9* mukaan hakijan olisi osoitettava hallitsevansa yhteydenpidon VTS:n kanssa luotsauksen aikana sekä ennen luotsausta ja luotsauksen jälkeen. Momentin *kohdan 10* mukaan hakijan olisi osoitettava hallitsevansa vaativat liikennetilanteet ja aluksen turvalliseen kuljettamiseen liittyvien järjestelmien häiriöt luotsauksen aikana. Momentin *kohdan 11* mukaan hakijan olisi osoitettava hallitsevansa luotsaussuunnitelman hyödyntäminen luotsauksen aikana.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että aluksella suoritettavat tutkintoajat tulisi suorittaa ennen laivasimulaattorissa suoritettavaa koetta. Aluksella suoritettavat tutkintoajat olisi suoritettava vähintään kahdella eri alustyyppillä ja luotsausaluekohtaisesti tarkoituksen mukaisilla väylillä, jotka määritettäisiin aluekohtaisesti Liikenne- ja viestintäviraston antamalla määräyksellä.

Pykälän *3 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi, että laivasimulaattorikokeessa olisi mitattava hakijan kykyä ohjata erityyppisiä aluksia poikkeuksellisissa olosuhteissa ja häiriötilanteissa. Laivasimulaattorissa tehtävän osuuden tulisi sisältää ohjailua vähintään kolmella eri aluksella luotsausaluekohtaisesti tarkoituksenmukaisilla väylillä. Laivasimulaattorissa tehtävässä osuudessa käytettävät alusmallit tulisi vastata luotsausalueella tyypillisesti liikennöiviä aluksia ja simulaatioissa käytettävät alusmallit tulisivat vastata mahdollisimman tarkasti alusten todellisia ominaisuuksia. Laivasimulaattorikokeen tulisi sisältää suoritteita niiltä luotsausalueen väyliltä, joilta hakija ei olisi suorittanut aluksella suoritettavia tutkintoajoja. Laivasimulaattorikokeessa olisi mitattava myös ne *1 momentissa* mainitut asiakokonaisuudet, joita ei olisi mitattu aluksilla suoritettavissa tutkintoajoissa.

Pykälän *4 momentissa* säädettäisiin, että luotsaustutkinnon käytännön osa arvosteltaisiin yhtenä kokonaisuutena käyttämällä Liikenne- ja viestintäviraston laatimia arviointikriteerejä. Käytännön osan aluksilla suoritettavien tutkintoajojen ja laivasimulaattorissa suoritettavan kokeen tulisi täydentää toisiaan ja muodostaa yhtenäinen kokonaisuus. Tutkintoajat ja laivasimulaattorikokeen vastaanottaisi Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä tutkintoja vastaanottava henkilö.

Pykälän *5 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi, että luotsaustutkinnon käytännön osan suorituksen voisi uusida kerran, jos suoritus hylättäisiin. Jos uusintasuoritus hylättäisiin, hakijan suoritteet mitätöitäisiin ja hakijaa kohdeltaisiin uutena hakijana, jolloin hän suorittaisi luotsin oppilasjakson edellyttämät asiat uudelleen.

Pykälän *6 momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa tarkempia määräyksiä luotsaustutkinnon käytännön osan arviointimenettelyistä, tutkintoajojen ja laivasimulaattorikokeen sisällöstä sekä luotsausaluekohtaisesti tarkoituksenmukaisina pidettävistä väylistä.

38 §. Luotsin lupakirjan voimassaolo ja uusiminen. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi luotsin lupakirjan voimassaolosta ja uusimisesta. Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että luotsin lupakirja myönnettäisiin enintään viideksi vuodeksi ja se voitaisiin hakemuksesta uudistaa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin edellytyksistä, joilla luotsin lupakirja voitaisiin uudistaa. Momentin 1 kohdan mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva laivaväen lääkärintarkastuksesta annettava lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa. Lääkärintodistuksella tarkoitettaisiin laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain 9 §:n mukaista lääkärintodistusta. Lisäksi hakijalta edellytettäisiin joko 2 kohdan mukaista todistusta luotsausyhtiön koulutusjärjestelmän mukaisesti suoritetusta jatkuvan osaamisen ylläpitämisestä tai 3 kohdan mukaista todistusta alle 12 kuukautta sitten suoritetusta luotsaustutkinnosta. Vaihtoehtoinen 3 kohdan mukainen todistus olisi tarpeen esimerkiksi, jos hakija olisi ollut pois luotsin tehtävistä pidemmän aikaan johtuen esimerkiksi sairaslomasta.

7 luku. Vapautukset luotsinkäyttövelvollisuudesta.

39 §. PEC-lupakirja. Ehdotetussa pykälässä kuvattaisiin PEC-lupakirjan rakenne ja sisältö. Ehdotetun 1 momentin mukaan PEC-lupakirjaa haettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolta samassa yhteydessä, kuin hakija hakee ensimmäistä luotsausvapautustaan. Henkilökohtaiselle PEC-lupakirjalle merkittäisiin kaikki ne väyläkohtaiset väylävapautukset sekä VTS-aluekohtaiset alueelliset vapautukset, joita henkilöllä on. Samoin lupakirjalle merkittäisiin kaikki ne alukset, joita lupakirjalle merkityt vapautukset koskevat. Toisin sanoen lupakirjalta ilmenisivät kootusti kaikki ne väylät ja alukset, joilla kyseinen henkilö on oikeutettu luotsausvapautukseen. Lupakirja säilyisi voimassa automaattisesti, jos lupakirjalla olevista vapautuksista vähintään yksi on voimassa. Uudistuksella mahdollistettaisiin se, että olisi aiempaa selvemmin ilmaistu mille väylälle ja aluksille tietyllä henkilöllä on luotsausvapautus. Samassa yhteydessä olisi myös mahdollista uudistaa järjestelmiä siten, että tietyn henkilön PEC-lupakirjan tunnistenumero säilyisi samana koko lupakirjan elinkaaren ajan. Nykyisin tunnistenumerot ovat kirjakohtaisia, mikä on koettu käytännössä hankalaksi järjestelyksi.

Pykälän 2 momentissa todettaisiin, että PEC-lupakirja voisi olla joko rajoitettu tai rajoittamaton. Momentin mukaan rajoitettu PEC-lupakirja ei vapauttaisi luotsinkäyttövelvollisuudesta sellaisella väylällä, jolla olisi voimassa alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetun lain mukainen avustusrajoitus I C tai tätä tiukempi. Tällä varmistettaisiin se, että vapautuksen luotsinkäyttövelvollisuudesta rannikollemme tyypillisissä jääolosuhteissa voisi saada vain sellainen henkilö, joka ehdotetun 3 momentin mukaisesti on osoittanut hallitsevansa myös jääolosuhteissa aluksen ohjailun ja turvallisen navigoinnin.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin niistä edellytyksistä, joita rajoittamattoman PEC-lupakirjan saamiseksi edellytettäisiin. Yleisten vapautusta koskevien edellytysten lisäksi rajoittamattoman lupakirjan saaminen edellyttäisi, että hakija on suorittanut jäljempänä tässä laissa säädetyntä kaltaisen perehdytysmatkan millä tahansa suomalaisella väylällä sellaisissa olosuhteissa, joissa väylälle asetettu avustusrajoitus on vähintään I C sekä laivasimulaattorikokeen jääolosuhteita koskevat osuudet. Lähtökohtaisesti toimijan kannattaa suorittaa simulaattorin jääolosuhteita koskevat osuudet heti varsinaisen laivasimulaattorikokeen yhteydessä, jos tarkoitus on hakea rajoittamatonta PEC-lupakirjaa, vaikka sen saamisen edellytykset eivät jäänavigoinnin osalta heti täytyisikään. Toisaalta voi olla mahdollista, että toimijalla ei ole tarkoitustakaan hakea rajoittamatonta PEC-lupakirjaa, jolloin ei ole perusteita edellyttää tältä jääolosuhteita koskevien osuuksien suorittamista simulaattorikokeen yhteydessä. Ehdotetaan, että tällainen ns. jääperehdytysmatka voitaisiin hyväksi lukea osaksi jäljempänä edellytettyä väyläkohtaista tai alueellista kokemusta, jos kyseinen matka suoritetaan sillä väylällä tai VTS-alueella, jota koskevaa vapautusta hakija hakee. Hakijan tulisi lisäksi osoittaa vapaamuotoisella selvityksellä omaavansa aiempaa kokemusta jääolosuhteissa navigoinnista. Jos hakija ei kykene antamaan luotettavaa selvitystä aiemmasta kokemuksesta jääolosuhteissa navigoimisesta, ehdotetaan, että rajoitta-

mattoman PEC-lupakirjan saamiseksi hakijan tulisi suorittaa tämän lain mukaisia perehdytysmatkoja toisistaan eroavissa jääolosuhteissa vähintään kolme kappaletta. Olosuhteet voitaisiin katsoa toisistaan eroaviksi esimerkiksi sen suhteen, mikä avustusrajoitus on voimassa, kiintojään tai jäärännin osuuden suhteen tai muulla aluksen ohjailuun merkittävästi vaikuttavalla tavalla.

Ehdotuksella varmistetaan, että rajoittamattoman PEC-lupakirjan haltijoilla on riittävät tiedot ja taidot turvalliseen väylänavigointiin myös talvikaudella. Vaikka tarjolla on erilaisia tapoja osoittaa teoreettinen osaaminen jääolosuhteista, on arvioitu, että rantavaltion etujen suojaamiseksi rajoittamattoman PEC-lupakirjan haltijan tulisi osoittaa myös käytännön kokemusta jäänavigoinnista. Vastaava edellytys on asetettu myös luotsin tehtävässä talvikaudella toimiville. Kun henkilö on suorittanut tämän momentin mukaiset suoritteet, merkitään PEC-lupakirja rajoittamattomaksi, jolloin henkilö on oikeutettu toimimaan ilman jäissäkulkuun liittyviä rajoituksia kaikilla niillä aluksilla ja väylillä, jotka tämän lupakirjalle on merkitty.

Ehdotetun pykälän *4 momentin* mukaan rajoitettuna myönnetty PEC-lupakirja voitaisiin hakemuksesta muuttaa rajoittamattomaksi, jos lupakirjan haltija suorittaisi 3 momentin mukaiset suoritteet. Tämä mahdollistaisi, että lupakirja voidaan myöntää heti vapautuksen saamisen edellytysten täytyessä rajoitettuna, vaikka vapautuksen edellyttämät matkat eivät sisältäisi jäänavigointia. Joissain tapauksissa toimija voi myös tietoisesti hakea vain rajoitettua PEC-lupakirjaa ja vapautusta, jos tämä operoi Suomeen esimerkiksi vain kesäkaudella tai sellaiseen suomalaiseen satamaan, jossa avustusrajoituksia ei ole voimassa tyypillisesti talvikaudellakaan pitkiä ajanjaksoja. Näissä tapauksissa toimija voisi käyttää luotsausyhtiön luotsia, jos väylällä on voimassa avustusrajoitus tai kohtuullisen vaivattomasti täydentää rajoitetun PEC-lupakirjansa rajoittamattomaksi.

40 §. Väyläkohtainen vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi väyläkohtaisen vapautuksen myöntämisen edellytyksistä. Pykälän *1 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva STCW-yleissopimuksen mukainen kansipäällystön pätevyyskirja, joka oikeuttaa hakemuksen kohteena olevan aluksen ohjailuun. Momentin *2 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan aluksen kansihenkilökunnassa. Lääkärintodistuksella tarkoitettaisiin laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain 9 §:n mukaista lääkärintodistusta. Vaatimuksen tarkoituksena on varmistaa, että hakijalla on navigointitehtävien edellyttämä terveys, kuten riittävä näkökyky. Momentin *3 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla todistus suoritetusta 43 §:n mukaisesta perehdytysmatkasta. Momentin *4 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla todistus riittävästä kokemuksesta aluksen navigoinnista ja ohjailusta hakemuksen kohteena olevalla väylällä. Momentin *5 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla todistus hyväksytysti suoritetusta PEC-tutkinnosta, joka koostuu kirjallisesta osasta ja käytännön osasta. Momentin *6 kohdan* mukaan hakijalta edellytettäisiin riittävää englannin kielen taitoa ja, jos hakemuksen kohteena oleva väylä sijaitsee Saimaan vesialueella, tarvittavaa suomen ja ruotsin kielten taitoa. Kielitaito varmennettaisiin PEC-tutkinnon yhteydessä.

Pykälän *2 momentissa* ehdotetaan säädettäväksi 1 momentin 4 kohdan mukaisen riittävän kokemuksen määritelmät, joista yhden olisi täyttyvä. Momentin *1 kohdan* mukaan riittävän kokemuksen katsotaan täyttyvän, jos hakijalla on vähintään 6 kuukautta meripalvelua kyseisen aluksen ohjailutehtävissä ja jos 10 edestakaista matkaa hakemuksen kohteena olevalla väylällä luotsinkäyttövelvollisella tai siitä vapautetulla aluksella. Momentin *2 kohdan* mukaan riittävän kokemuksen katsotaan täyttyvän, jos hakijalla on vähintään 30 kuukautta meripalvelua päällikönä toimimisesta aluksella, jonka pituus on vähintään 50 metriä ja vähintään 10 edestakaista matkaa hakemuksen kohteena olevalla väylällä luotsinkäyttövelvollisella tai siitä vapautetulla aluksella. Momentin *3 kohdan* mukaan riittävän katsotaan täyttyvän, jos hakijalla on vähintään

15 edestakaista matkaa aluksen ohjailutehtävissä hakemuksen kohteena olevalla väylällä luotsinkäyttövelvollisella tai siitä vapautetulla aluksella.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että edellä 2 momentissa tarkoitetuista matkoista vähintään kaksi tulisi ajaa päivänvalossa ja vähintään kaksi pimeässä. Tämän lisäksi todennettujen matkojen olosuhteiden tulisi vastata alueen tyypillisiä navigointiolosuhteita eri vuodenaikoina. Jos hakijan aluksella suoritettavat matkat eivät kokonaan täyty, voidaan matkoista korkeintaan yksi kolmasosa korvata laivasimulaattorissa suoritetuilla matkoilla.

Pykälän 4 momentissa ehdotettaisiin säädettäväksi hakijan ilmoitusvelvollisuudesta. Hakijan tulisi ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle aikeistaan suorittaa PEC-lupakirjalle merkittävä väylävapautus ennen kuin tämä suorittaisi PEC-harjoitusmatkan tai alkaisi suorittamaan vaadittavia väyläajoja. Tällä kirjauksella halutaan varmistaa edellä mainituille matkoille asetettujen vaatimusten tehokkaampi täytyminen.

Pykälän 5 momentissa säädetään väyläkohtaisen vapautuksen voimassaolosta. Luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttava väyläkohtainen vapautus olisi voimassa viisi vuotta.

Pykälän 6 momentissa säädetään Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa tarkempia määräyksiä PEC-lupakirjan ja ensimmäisen väylävapautuksen liittyvistä menettelytavoista sekä vahvistaa hakemuslomakkeet.

41 §. Alueellinen vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi VTS-aluekohtaisen vapautuksen myöntämisen edellytyksistä. Tässä pykälässä tarkoitettu alueellinen vapautus tulisi koskemaan kunkin VTS-alueen kaikkia VTS-väyliä. Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva STCW-yleissopimuksen mukainen kansipäällystön pätevyyskirja, joka oikeuttaa hakemuksen kohteena olevan aluksen ohjailuun. Momentin 2 kohdan mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan aluksen kansihenkilökunnassa. Lääkärintodistuksella tarkoitettaisiin laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain 9 §:n mukaista lääkärintodistusta. Vaatimuksen tarkoituksena on varmistaa, että hakijalla on navigointitehtävien edellyttämä terveys. Momentin 3 kohdan mukaan hakijalla tulisi olla todistus hyväksytysti suoritetusta 45 §:n mukaisesta selainpohjaisesta teoriakokeesta. Momentin 4 kohdan mukaan hakijalla tulisi olla suoritettuna PEC-perehdytysmatka vähintään yhdeltä alueen VTS-väylältä sekä perehdytyskeskustelu kaikista alueen VTS-väylistä. Momentin 5 kohdan mukaan hakijalla tulisi olla todistus laajasta kokeuksesta luotsinkäyttövelvollisen tai siitä vapautetun aluksen ohjailusta hakemuksen kohteena olevan VTS-alueen väylästä ja vähintään kuusi kuukautta meripalvelua lupakirjalle merkitävän aluksen ohjailutehtävissä. Momentin 6 kohdan mukaan hakijalla tulisi olla suoritettuna 46 §:n mukainen tutkintoajo yhdeltä alueen väylältä, alueen VTS-väyliltä laadittu laivasimulaattorikoe sekä väylätuntemuskoe kaikilta hakemuksen kohteena olevilta alueen VTS-väyliltä. Momentin 7 kohdan mukaan hakijalta edellytettäisiin riittävää englannin kielen taitoa ja, jos alueellista vapautusta haetaan Saimaan VTS-alueelle, tarvittavaa suomen ja ruotsin kielten taitoa. Kielitaito varmennettaisiin PEC-tutkinnon yhteydessä.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi rajoituksista eri alustyypeille koskien alueellisen lupakirjan myöntämistä. Alueellista vapautusta luotsinkäyttövelvollisuudesta ei voida kuitenkaan myöntää alukselle, joka kuljettaa matkustajia tai lastinaan meriympäristölle haitallista irtolastia.

Pykälän 3 momentissa säädetään alueellisen vapautuksen voimassaolosta. Luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttava alueellinen vapautus on voimassa viisi vuotta.

Pykälän 4 momentissa säädetään Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa tarkempia määräyksiä edellä 1 momentin 4 kohdassa edellytetyistä PEC-perehdytysmatkan väylistä ja perehdytyskeskustelusta sekä 5 kohdassa edellytetystä laajasta VTS-aluekohtaisesta kokemuksesta tai sen kerryttämisestä laivasimulaattoriharjoittelulla. Määräyksessä asetetuilla vaatimuksilla tulisi varmistaa, että hakijan kokemus ja osaaminen alueella ovat niin laajoja, että meriturvallisuus ei vaarannu.

42 §. Muiden kuin VTS-väylien lisääminen alueelliselle PEC-lupakirjalle. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi edellytyksistä, joilla Liikenne- ja viestintävirasto voisi eri hakemuksesta lisätä voimassa olevalle alueelliselle vapautukselle myös muita kuin alueen VTS-väyliä. Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan aluksen toistuvasti liikennöimä reitti tulisi lyhentyä huomattavasti kyseistä väylää käyttämällä, aluksella tulisi olla säännöllinen tai toistuva kuljetustarve kyseisen väylän varrella sijaitsevaan satamaan tai hakijalla tulisi olla muu perusteltu syy väylän lisäämiseksi alueelliselle vapautukselle. Momentin 2 kohdan mukaan hakijalla tulisi olla kokemusta lupakirjalle merkittyjen alusten navigoinnista ja ohjailusta hakemuksen kohteena olevalla väylällä tai hänen tulisi suorittaa laivasimulaattorikoe hakemuksen kohteena olevalla väylällä. Momentin 3 kohdan mukaan hakijalla tulisi olla tarvittava suomen tai ruotsin kielen taito.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi rajoituksesta muun kuin VTS-väylän lisäämiseksi alueelliselle vapautukselle. Muu kuin VTS-väylä voitaisiin lisätä alueelliselle vapautukselle vain, jos väylän mitoitus olisi sellainen, että lupakirjalle merkityn aluksen turvallinen navigointi väylällä olisi mahdollista.

43 §. PEC-perehdytysmatka. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi PEC-perehdytysmatkaan liittyvistä menettelyistä. Pykälän 1 momentin mukaan PEC-perehdytysmatka tulisi suorittaa ennen väylällä ajettavia harjoitusmatkoja. Liikenne- ja viestintävirasto voisi erillisestä kirjallisesta hakemuksesta hyväksyä korkeintaan kaksi viidesosaa matkoista suoritetuksi ennen PEC-perehdytysmatkaa, jos tähän on erityinen perusteltu syy. Erityiseksi perustelluksi syyksi voitaisiin lukea esimerkiksi rahtaussopimuksessa tapahtuneet muutokset.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi PEC-perehdytysmatkan tilaukseen liittyvästä ilmoitusvelvollisuudesta. Momentin mukaan luotsausvapautusta hakevan tai tämän asiamiehen olisi ilmoitettava luotsausyhtiölle vähintään 24 tuntia etukäteen sellaisesta luotsausyhtiön suorittamasta luotsausmatkasta, joka toimisi myös luotsausvapautuksen saamiseksi edellytettynä harjoittelumatkana. Jos perehdytysmatkasta ei olisi ilmoitettu etukäteen, ei luotsausmatkaa voitaisi hyväksyä perehdytysmatkaksi.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi PEC-perehdytysmatkan opastajana toimivan henkilön vaatimuksista, velvollisuuksista sekä vastuista. Momentin mukaan PEC-perehdytysmatkan opastajana voisi toimia sellainen luotsausyhtiön luotsi, joka olisi suorittanut luotsausyhtiön koulutusjärjestelmän mukaisen koulutuksen PEC-perehdytysmatkojen vastaanottamiseen ja siihen liittyviin vastuisiin tai joka olisi toiminut luotsin tehtävässä vähintään viisi vuotta. Perehdytysmatkaa luotsaava luotsi olisi velvollinen opastamaan parhaan kykynsä mukaan selaista PEC-perehdytysmatkaa suorittavaa henkilöä, joka toimisi aluksen ohjailutehtävissä tällaisella matkalla. Tällöin luotsi olisi tavanomaiseen tapaan vastuussa aluksen luotsauksesta, vastuun aluksen ohjailusta ollessa aluksen päälliköllä.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan säädettäväksi PEC-perehdytysmatkan tavoitteisiin sekä palautteen antamiseen liittyvistä menettelyistä. Momentin mukaan ennen luotsauksen aloittamista luotsin ja PEC-perehdytysmatkaa ajavan olisi käytävä suullisesti läpi kyseiselle matkalle asete-

tut tavoitteet, jotka olisi määritelty Liikenne- ja viestintäviraston toimesta. Luotsauksen päättymisen jälkeen luotsi olisi velvollinen antamaan kirjallisen palautteen PEC-perehdytysmatkaa ajavalle kohtuullisen ajan kuluessa, sekä kuittaamaan kirjallisesti matkan suoritetuksi.

Pykälän 5 momentissa ehdotetaan säädettäväksi PEC-perehdytysmatkan opastajana toimivan PEC-lupakirjallisen henkilön vaatimuksista. Jos kyseisen aluksen päälliköllä tai aluksen miehitukseen kuuluvalla muulla navigointihenkilöllä olisi voimassa oleva PEC-lupakirja kyseiselle väylälle sekä vähintään 12 kuukautta ja vähintään 10 matkaa kokemusta kyseiseltä väylältä PEC-lupakirjalla ajamisesta, voisi tämä toimia 3 ja 4 momenteissa tarkoitetun luotsin sijaan PEC-perehdytysmatkaa suorittavan opastajana.

Pykälän 6 momentissa ehdotetaan säädettäväksi Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa tarkempia määräyksiä PEC-perehdytysmatkan tavoitteista ja PEC-perehdytysmatkaa ajavalle annettavan palautteen antamismenettelyistä.

44 §. PEC-tutkinto. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi PEC-tutkinnon rakenteesta. Pykälän mukaan PEC-tutkinto koostuisi kirjallisesta osasta ja käytännön osasta.

45 §. PEC-tutkinnon kirjallinen osa. Pykälässä säädettäisiin luotsausvapautuksen saamiseksi edellytettävän PEC-tutkinnon kirjallisen osan sisällöstä. Pykälän 1 momentin mukaan PEC-tutkinnon kirjallinen osa koostuisi yhtäältä selainpohjaisesta teoriakokeesta ja toisaalta väylätuntemuskokeesta. Pykälän 2 momentin mukaan edellytettäisiin, että selainpohjainen teoriakoe tulisi suorittaa ennen kuin hakija suorittaa PEC-harjoitusmatkan. Näin teoriakoe toimisi eräänlaisena perehdytyksenä ja ennakkokarsintana PEC-lupakirjaa ja luotsausvapautuksia hakevalle. Teoriakokeen sisältö koostuisi kysymyksistä joilla varmistettaisiin henkilön edellytykset toimia luotsausvapautetulla aluksella luotsausosaamista edustavana tahona. Kysymykset koskisivat lainkohdan mukaan relevanttia sääntelyä ja muita viranomaisohjeita sekä PEC-lupakirjallisen henkilön tehtäviä. Lisäksi teoriakokeessa voitaisiin mitata henkilön kykyä ja osaamista aluksen yleisestä ohjailusta.

Ehdotetun pykälän 3 momentin mukaan väylätuntemuskokeella mitattaisiin hakijan väylätuntemusta, kykyä hahmottaa käytettävissä olevaa väylätilaa erilaisissa alueelle tyypillisissä olosuhteissa sekä kykyä laatia luotsaussuunnitelma. Väylätuntemuskokeen tarkempi sisältö määritettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Koe voisi koostua esimerkiksi ennakkokysymyksistä, joilla varmistetaan hakijan tuntevan kyseessä olevan väylän keskeiset ominaisuudet sekä luotsausosaamisen kannalta keskeiset seikat väylällä. Lisäksi kokeessa laadittaisiin luotsaussuunnitelma kyseiselle väylälle, joka voisi pitää sisällään myös osittaisen peitepiirroksen laatimista kyseisen väylän haastavista kohdista. Luotsaussuunnitelmaa voitaisiin hyödyntää tutkinnon käytännön osassa. Hakijan laadittua luotsaussuunnitelman voisi tutkinnon vastaanottaja vielä täydentää koetta esimerkiksi täydentävillä suullisilla kysymyksillä. Keskeistä olisi kuitenkin, että Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä täsmennettävä koe olisi vaativuudeltaan ja sisällöltään yhdenmukainen ja siten tasapuolinen kaikille luotsausvapautusta hakeville. Tämän vuoksi lainsäätäjä on jättänyt väylätuntemuskokeen tarkemman sisällön toimivaltaisen viranomaisen määrittettäväksi. Määräyksellä kyettäisiin määrittämään kokeen sisältö ja vaatimukset huomattavasti lakia tarkemmin, mitä voidaan pitää myös toiminnan luonne huomioiden tarkoituksenmukaisempana. Väylätuntemuskoe suoritettaisiin kaikilta niiltä väyliltä, joille hakija hakee luotsausvapautusta. Näin varmistettaisiin, että hakija tosiasiallisesti on perehtynyt kaikkiin niihin väyliin, joihin hän saa luotsausvapautuksen. Koska väylätuntemuskokeen keskeisimpänä elementtinä on luotsaussuunnitelman laatiminen, ei koetta tule nähdä ylivoimaisen työllistävänä, sillä henkilön olisi joka tapauksessa laadittava luotsaussuunnitelma väylälle viimeistään silloin, kun hän väylällä operoi. Tutkinnon johdonmukaisuuden ja eri osa-alueiden keskinäisten

tavoitteiden vuoksi säädettäisiin, että väylätuntemuskokeen voisi suorittaa sen jälkeen, kun hakija on suorittanut selainpohjaisen teoriakokeen PEC-perehdytysmatkan sekä edellytetyt matkat.

Pykälän 4 momentin mukaan väylätuntemuskokeen vastaanottaisi Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä PEC-tutkintoja vastaanottava henkilö. Tämän henkilön kelpoisuusvaatimuksista ja roolista säädettäisiin jäljempänä lain 8 luvussa. Tällä lisättäisiin tutkintojen yhdenmukaisuutta sekä joustavuutta tutkintotilaisuuksien järjestämisessä. Koe suoritettaisiin ja arvosteltaisiin kuitenkin Liikenne- ja viestintäviraston määräämällä tavalla, mikä olisi omiaan lisäämään hakijoiden oikeusturvaa ja tasavertaista kohtelua.

46 §. PEC-tutkinnon käytännön osa. PEC-tutkinnon käytännön osa koostuisi tutkintoajosta ja laivasimulaattorikokeesta, jotka arvosteltaisiin yhtenä kokonaisuutena. Käytännön osassa hakijan olisi osoitettava hallitsevansa keskeiset alukseen ja väylään liittyvät asiat, jotka olisi listattu pykälän 1 momentissa. Lista vastaisi täydennettynä nykyisin koeluotsauksessa tarkasteltavia asiakokonaisuuksia. Pykälän 2 momentin mukaan aluksella suoritettava tutkintoajo tulisi suorittaa ennen laivasimulaattorikoetta. Näin simulaattoriympäristössä voitaisiin varmistaa, että kaikki ne 1 momentin osa-alueet, jotka eivät tulleet mitatuiksi tutkintoajossa voidaan pätevästi mitata simulaattorikokeessa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tutkintoajon tarkemmasta tavoitteesta. Sen mukaan tutkintoajon tarkoituksena olisi mitata hakijan kykyä ohjailta ja navigoida alusta hakemuksen kohteena olevalla väylällä turvallisesti. Koska tutkinnon suorittanut saa oikeuden kulkea suomalaisella väylällä ilman luotsia, on rantavaltion etujen varjelemiseksi välttämätöntä, että rantavaltio varmistuu tällaisen henkilön pätevydestä ja siitä, että tämä todella osaa jokaisen väylän, jolle vapautuksen saa. Tämän vuoksi edellytettäisiin, että hakija ohjailee hakemuksen kohteena olevan väylän kokonaisuudessaan sillä aluksella, joka merkitään lupakirjalle.

Ehdotetun 4 momentin mukaan laivasimulaattorikokeen ensisijainen tavoite olisi puolestaan mitata hakijan kykyä ja taitoa ohjailta ja navigoida lupakirjalle merkittävää alusta hakemuksen kohteena olevalla väylällä tai väylillä ennen kaikkea poikkeuksellisissa olosuhteissa ja tilanteissa. Lisäksi momentissa säädettäisiin, että laivasimulaattorikokeessa mitattaisiin myös ne 1 momentin listan osa-alueet, jotka eivät tulleet mitatuiksi tutkintoajon yhteydessä. Näin varmistettaisiin, että kaikki lain edellyttämät osa-alueet tulevat mitatuiksi jommassakummassa käytännön osan osuudessa.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin suorittamisjärjestyksestä. Sen mukaan käytännön osa suoritettaisiin osa-alueista viimeisenä, toisin sanoen hakijan suoritettua teoriakokeen, perehdytysmatkan, harjoitusmatkat sekä väylätuntemuskokeen.

Pykälän 6 momentissa säädettäisiin PEC-tutkinnon käytännön osan uusintasuorituksesta. Sen mukaan hylätyn PEC-tutkinnon käytännön osan suoritus voitaisiin uusia kerran. Jos uusintasuoritus hylättäisiin, hakijan suoritteet mitätöitäisiin ja hakijaa kohdeltaisiin uutena hakijana.

Pykälän 7 momentissa valtuutettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto laatimaan arviointikriteerit, joita käytettäisiin PEC-tutkinnon käytännön osan arvosteluun. Tutkintoajo ja simulaattorikoe muodostaisivat eheän kokonaisuuden sekä suorituksena että sen arvosteluna. Arvostelun yhtenäisyyden vuoksi olisi tarkoituksenmukaista, että mahdollisuuksien mukaan sekä tutkintoajon että laivasimulaattorikokeen vastaanottaisi sama henkilö.

47 §. Väylä- tai aluevapautusten lisääminen voimassaolevalle PEC-lupakirjalle. Pykälässä ehdotettaisiin säädettäväksi edellytyksistä millä voimassaolevalle PEC-lupakirjalle voitaisiin lisätä väylä- tai aluevapautus.

Pykälän *1 momentissa* ehdotettaisiin säädettäväksi väylävapautuksen lisäämisen edellytyksistä. Momentin *1 kohdan* mukaan edellytettäisiin hakijan suorittaneen PEC-perehdytysmatkan. Momentin *2 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla 40 §:n 1 momentin 4 kohdan mukainen todistus riittävästä kokemuksesta. Momentin *3 kohdan* mukaan hakijan tulisi suorittaa 45 §:n mukainen väylätuntemuskoe. Momentin *4 kohdan* mukaan hakijan tulisi suorittaa 46 §:n mukainen käytännön osa. Simulaattorikoe suoritettaisiin siltä osin, kuin haettavan väylän ominaisuudet eroaisivat olennaisesti ensimmäisen väylän ominaisuuksista. Väylätuntemuskoe ja tutkintoajo suoritettaisiin kuten ensimmäistä väylävapautusta haettaessa.

Pykälän *2 momentissa* ehdotettaisiin säädettäväksi aluevapautuksen lisäämisen edellytyksistä. Haettaessa voimassaolevalle PEC-lupakirjalle sille jo merkittyjä seuraavia alueellisia vapautuksia edellytettäisiin hakijan suorittaneen 41 §:n 1 momentin 4-6 kohdissa edellytetyt vaatimukset. Mainitun 41 §:n 1 momentin 6 kohdan laivasimulaattorikoe suoritettaisiin haettavan VTS-alueen haastavien väyläkohtien koosteena. Väylätuntemuskoe ja tutkintoajo suoritettaisiin kuten ensimmäistä alueellista PEC-kirjaa haettaessa.

48 §. Uuden aluksen lisääminen voimassa olevalle PEC-lupakirjalle. Pykälässä ehdotettaisiin säädettäväksi uuden aluksen lisäämisen edellytyksistä voimassa olevalle PEC-lupakirjalle.

Pykälän *1 momentin* mukaan voimassa olevalle väyläkohtaiselle vapautukselle voitaisiin lisätä uusi alus, jos PEC-lupakirjan haltija suorittaisi 46 §:ssä tarkoitetun tutkintoajon sekä laatisi tätä varten kyseisen aluksen ominaisuudet huomioon ottavan päivitetyn luotsaussuunnitelman. Päivitetty luotsaussuunnitelma esitettäisiin tutkinnon vastaanottajalle tutkintoajon yhteydessä.

Pykälän *2 momentin* mukaan voimassa olevalle aluekohtaiselle vapautukselle voitaisiin lisätä uusi alus, jos PEC-lupakirjan haltija suorittaisi 46 §:ssä tarkoitetun tutkintoajon yhdelle alueen väylälle sekä laatisi kyseisen aluksen ominaisuudet huomioon ottavan päivitetyn luotsaussuunnitelman kaikilta alueen VTS-väyliltä. Päivitetty luotsaussuunnitelmat esitettäisiin tutkinnon vastaanottajalle tutkintoajon yhteydessä.

Pykälän *3 momentissa* ehdotettaisiin säädettäväksi lisävaatimuksesta, mikäli uudella aluksella olisi käytössä eri ISM-järjestelmä. Tässä tapauksessa uuden aluksen lisääminen edellyttäisi, että lupakirjan haltijalla olisi ohjailukokemusta vähintään kaksi erillistä matkaa lupakirjalle merkityillä väylillä ja 20 meripäivää palvelua kyseistä ISM-järjestelmää käyttävältä alukselta.

Pykälän *4 momentissa* säädettäisiin kuitenkin tilanteesta, jossa PEC-lupakirjalle lisättävä alus vastaisi ominaisuuksiltaan täysin lupakirjalle jo merkittyä tai haettavaa alusta. Momentin mukaan sen estämättä, mitä edellä 1-2 momenteissa säädetään, voitaisiin PEC-lupakirjalle lisätä suoraan hakemuksesta sellainen samaa ISM-järjestelmää käyttävä alus, joka on rakennettu samalla telakalla ja samoin suunnitelmin, kuin toinen PEC-lupakirjalle jo merkitty tai haettava alus. Tämä tarkoittaa, että alukset olisivat rakennettu samoin piirustuksin, jolloin niiden runko ja kansirakenteet vastaavat täysin toisiaan. Lisäksi aluksilla olisi oltava yhtenevät propulsiojärjestelmät, koneistot, komentosillat ja keskeiset järjestelmät. Säännös vastaisi IMO:n kiertokirjeen MSC/Circ.1158 määritelmää sisäraluksesta. Näin ollen PEC-lupakirjalle voitaisiin käytännössä lisätä yhdellä hakemuksella kaikki saman varustamon samaa laivasarjaa olevat sisäralukset.

49 §. Väyläkohtaisen vapautuksen uusiminen. Pykälässä ehdotettaisiin säädettäväksi väyläkohtaisen vapautuksen uusimisen edellytyksistä sekä hakemusmenettelyistä.

Pykälän *1 momentin* mukaan PEC-lupakirjalle merkityt väylävapautukset voitaisiin hakemuksesta uudistaa. Vanhentuneen PEC-lupakirjan väylävapautukset voitaisiin uudistaa kuten voimassa olevan lupakirjan väylävapautukset, jos vanhentumisesta olisi kulunut enintään 12 kuukautta. Momentin *1 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva luotsinkäyttövelvollisuudesta vapautetun aluksen ohjailuun oikeuttava kansipäällystön pätevyyskirja. Momentin *2 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa. Momentin *3 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla kokemusta aluksen ohjailusta PEC-lupakirjalla vähintään 2 edestakaista matkaa vuosittain tai yhteensä vähintään 15 matkaa kirjan voimassaoloaikana kirjalle merkityn väylän molempiin suuntiin. Momentin *4 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla suoritettuna käytännön osan tutkintoajo, jos 3 kohdassa tarkoitettu vuosittainen matkamäärä olisi vähemmän kuin 5 matkaa tai kirjan voimassaoloajaksolla matkoja olisi vähemmän kuin 50.

Pykälän *2 momentin* mukaisesti rajoittamattomalle PEC-lupakirjalle merkityn väylävapautuksen uusiminen edellyttäisi, että väylävapautuksen voimassaoloaikana hakija olisi suorittanut vähintään viisi tai edellisen 12 kuukauden aikana vähintään kaksi yhdensuuntaista matkaa jääolosuhteissa millä tahansa lupakirjalle merkityllä väylällä, jossa voimassa oleva avustusrajoitus olisi ollut vähintään IC.

Pykälän *3 momentissa* ehdotettaisiin, että jos edellä 1 momentin 3 kohdassa edellytetyt matkoja olisi kertynyt kirjan voimassaoloaikana enintään viisi, rinnastettaisiin tämä tilanteeseen, jossa hakija hakee kyseiselle väylälle ensimmäistä vapautusta. Jos matkoja olisi yli viisi, mutta alle 1 momentin 3 kohdassa edellytetyt, voisi puuttuvat matkat korvata 46 §:n mukaisella käytännön osan laivasimulaattorikokeella.

Pykälän *4 momentissa* ehdotettaisiin, että jos uudistettavan lupakirjan voimassaolon päättymisestä olisi yli 12 kuukautta ja enintään 5 vuotta, tulisi hakijan suorittaa 44 §:n mukainen PEC-tutkinto. Jos voimassaolon päättymisestä olisi yli 5 vuotta, tulisi hakijan suorittaa 43 §:n mukainen PEC-perehdytysmatka sekä 44 §:n mukainen PEC-tutkinto.

Pykälän *5 momentin* mukaan kaikki ne väylävapautukselle merkityt alukset, joilla PEC-lupakirjan haltija olisi uudistettavan vapautuksen voimassaoloaikana suorittanut aluksen ohjailutehtävissä joko vähintään kaksi erillistä matkaa lupakirjalle merkityillä väylillä tai palvelut vähintään 20 meripäivää merkittäisiin uudistettavalle lupakirjalle.

50 §. Alueellisen vapautuksen uusiminen. Pykälässä ehdotettaisiin säädettäväksi alueellisen vapautuksen uusimisen edellytyksistä sekä hakemusmenettelyistä.

Pykälän *1 momentin* mukaan PEC-lupakirjalle merkitty alueellinen vapautus voitaisiin hakemuksesta uudistaa. Vanhentuneen alueellisen vapautuksen voisi uudistaa kuten voimassa olevan vapautuksen, jos vanhentumisesta olisi kulunut enintään 12 kuukautta. Momentin *1 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva luotsinkäyttövelvollisuudesta vapautetun aluksen ohjailuun oikeuttava kansipäällystön pätevyyskirja. Momentin *2 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa. Momentin *3 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla todistus laajasta kokemuksesta hakemuksen kohteena olevan alueen väylästä uusittavan lupakirjan voimassaoloaikana. Momentin *4 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla suoritettuna käytännön osan tutkintoajo, jos 3 kohdassa edellytetty laaja kokemus ei täyty.

Pykälän 2 *momentin* mukaisesti rajoittamattomalle PEC-lupakirjalle merkityn aluekohtaisen vapautuksen uusiminen edellyttäisi, että vapautuksen voimassaoloaikana hakija olisi suorittanut vähintään viisi tai edellisen 12 kuukauden aikana vähintään kaksi yhdensuuntaista matkaa jääolosuhteissa millä tahansa lupakirjalle merkityllä väylällä, jossa voimassa oleva avustusrajoitus olisi ollut vähintään IC.

Pykälän 3 *momentissa* ehdotettaisiin, että jos uudistettavan lupakirjan voimassaolon päättymisestä olisi kulunut yli 12 kuukautta ja enintään 5 vuotta, tulisi hakijan suorittaa 41 §:n 1 momentin 6 kohdan mukaiset suoritukset. Jos voimassaolon päättymisestä olisi kulunut yli 5 vuotta, tulisi hakijan suorittaa 41 §:n 1 momentin 4 kohdan tarkoittama perehdytysmatka ja perehdytyskeskustelu sekä 41 §:n 1 momentin 6 kohdan mukaiset suoritukset.

Pykälän 4 *momentin* mukaan kaikki ne alueelliselle vapautukselle merkityt alukset, joilla PEC-lupakirjan haltija olisi uudistettavan vapautuksen voimassaoloaikana suorittanut aluksen ohjailutehtävissä joko vähintään kaksi erillistä matkaa lupakirjalle merkityillä väylillä tai palvelut vähintään 20 meripäivää merkittäisiin uudistettavalle lupakirjalle.

Pykälän 5 *momentin* mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa määräyksiä edellä 3 momentin 3 kohdassa edellytetystä laajasta kokemuksesta hakemuksen kohteena olevan alueen väylästä uusittavan alueellisen vapautuksen voimassaoloaikana. Määräyksessä asetetuilla vaatimuksilla tulisi varmistaa, että hakijan kokemusta ja osaamista alueella on vapautuksen voimassaolon aikana ylläpidetty siinä laajuudessa, että meriturvallisuus ei vaarannu.

luku. Tutkintoja vastaanottava henkilö.

51 §. Luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja vastaanottava henkilö. Ehdotuksen 8 luvussa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymästä luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja vastaanottavasta henkilöstä, tehtävän hoitamisen edellytyksistä, tehtävänkuvasta sekä vastuista ja velvollisuuksista. Ehdotetun 51 §:n 1 *momentin* mukaan luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja saisi jatkossa vastaanottaa Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä, erikseen tehtävään koulutettu henkilö. Nykyisin tehtävässä ovat toimineet koeluotsauksen osalta Liikenne- ja viestintäviraston virkamiehet sekä kirjallisten osioiden ja simulaattorikokeen osalta merenkulun koulutuksenjärjestäjät. Sitomalla tutkintojen vastaanotto jatkossa tiettyihin hyväksytyihin henkilöihin parannettaisiin toiminnan johdonmukaisuutta sekä korostettaisiin tehtävän edellyttämää vastuuta ja velvollisuuksia. Jatkossa koko tutkinnon voisi myös vastaanottaa sama henkilö, jonka osaltaan katsotaan parantavan toiminnan laatua ja tutkintojen vastaanottamisen arvostelun kokonaisvaltaisuutta. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin myös tällaisen tutkinnon vastaanottajan osaamisvaatimuksista. Henkilön tulisi momentin 1 *kohdan* mukaan ensinnäkin omata vähintään viisi vuotta kokemusta luotsina tai PEC-lupakirjalla toimimisesta. Tällä varmistettaisiin, että henkilöllä on tehtävään ryhtyessään riittävä käytännön kokemus siitä tehtävästä, jonka lupakirjojen saamiseen hänen tekemänsä päätökset vaikuttavat. Momentin 2 *kohdassa* edellytettäisiin, että henkilö on suorittanut kaksi harjoitusmatkaa yhdessä toisen tutkintoja vastaanottavan henkilön kanssa sekä puoltolauseet näiltä henkilöiltä. Säännös vastaisi pääpiirteissään ilmailun puolella tarkastuslentäjiltä edellytettyä vaatimusta. Harjoitusmatkoilla henkilö saisi toimessa toimivilta tahoilta opastusta siihen, mitä tehtävän menestyksekkäs hoitaminen edellyttää. Puoltolauseet puolestaan toimisivat osaltaan viranomaisen suuntaan vakuutena siitä, että henkilö on soveltuva tehtävään.

Momentin 3 *kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva luotsin lupakirja tai PEC-lupakirja niille väylille ja niille aluksille, joille hän saisi myös vastaanottaa luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja. Näin varmistettaisiin, että hakijalla on kattava ja ajantasainen tietämys niistä

väylistä, joilla hän tutkintoja vastaanottaa. Lisäksi varmistettaisiin, että PEC-lupakirjalla tehtävään hakeutunut henkilö ei ottaisi vastaan tutkintoja sellaisilta aluksilta tai alustyypeiltä, joita hän ei tunne. Tätä on pidettävä tarkoituksenmukaisena turvallisuuden varmistamisen näkökulmasta. Luotsausyhtiön luotsien koulutukseen ja siten erityisosaamiseen puolestaan kyky hallita erilaisia aluksia, minkä vuoksi luotsin lupakirjalla tehtävään hakeutuva olisi oikeutettu ottamaan tutkintoja vastaan miltä alukselta tahansa sillä väylästä, jolle hänellä on lupakirja.

Momentin 4 kohdassa säädettäisiin niistä erityisvaatimuksista, joita tutkintojen vastaanottaminen edellyttää. Tällä varmistettaisiin tutkinnon vastaanottojen laatu, jolla osaltaan on suuri merkitys meriturvallisuuden varmistamiseksi. Henkilön edellytettäisiin lainkohdan mukaan hyväksytysti suorittaneen Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymät tehtävään valmentavan teoriakokeen sekä kouluttajakoulutuksen, kommunikaatiokoulutuksen ja simulaattorikoulutuksen. Teoriakoe olisi laajempi ja syventävä versio edellä luotsaustutkinnon ja PEC-tutkinnon osalta kuvattua teoriakokeesta. Kouluttajakoulutus sisältäisi pedagogisia elementtejä ja soveltuvien osin osuuksia esimerkiksi IMO:n mallikursseista 6.09 "Training Course For Instructors" ja 3.12 "Assessment, Examination & Certification of Seafarers". Kommunikaatiokoulutus sisältäisi sekä aluksen sisäistä, että ulkoista kommunikaatiota ja komentosiltatyöskentelyä koskevia elementtejä, jolla varmistettaisiin, että henkilö osaisi pätevästi arvioida hakijan komentosiltakieltä ja kommunikointia alukselta ulospäin muiden alusten ja VTS-keskuksen kanssa. Simulaattorikoulutuksessa varmistettaisiin, että hakijalla on syvälinen osaaminen aluksen ohjailusta haastavissa olosuhteissa, jotta tällä olisi varmasti myös valmiudet arvioida asiaa tutkintotilaisuuksissa. Tutkintojen vastaanottamisen siirtyessä kokonaan pois viranomaisten käsistä olisi äärimmäisen keskeistä varmistaa, että tehtävää suorittavat ovat pätevöityneitä tehtävään. Osaltaan tämä varmistettaisiin ehdotetun 5 kohdan mukaisella Liikenne- ja viestintäviraston perehdytyskeskustelulla. Keskustelussa olisi myös mahdollista tarkentaa tehtävän kuvausta ja henkilön roolia ja siten edesauttaa hyväksytyjen henkilöiden yhdenmukaisia toimintatapoja ja kokonaisarvostelua. Momentin 6 kohdassa säädettäisiin vielä kielitaitovaatimuksesta, jonka mukaan henkilön tulisi osata molempia kotimaisia kieliä, joista toista hyvin ja toistas tyydyttävästi, sekä näiden lisäksi englantia tasolla, joka vastaisi vähintään yleisistä kielitutkinnoista annetussa laissa (964/2004) tarkoitetun yleisen kielitutkinnon taitotasoa neljä. Tällä varmistetaan, että henkilöllä on riittävä kielitaito ohjeistaa ja antaa palautetta hakijalle joko kotimaisilla kielillä tai merenkulussa yleisesti käytetyllä englannin kielellä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tilanteista, joissa henkilö voisi saada luvan vastaanottaa tutkintoja myös sellaisille väylille, joille tällä ei ole toimeen ryhtyessään voimassa olevaa luotsin lupakirjaa tai PEC-lupakirjalle merkittyä vapautusta. Tämä olisi ehdotuksen mukaan mahdollista, mikäli henkilö suorittaisi 43 §:n mukaisen perehdytysmatkan sekä 45 §:n mukaisen väylätuntemuskokeen sille väylälle, jolle tämä haluaa saada tutkinnon vastaanotto-oikeuden. Tällöin voidaan katsoa, että henkilön kokemus sekä edellisen momentin lisäkoulutus yhdessä tämän momentin vaatimusten kanssa osoittavat henkilön omaavan riittävät kyvyt tutkintojen vastaanottamiseksi myös sellaiselta väylältä, jolle tällä ei ole kokemusta operatiivisesta toiminnasta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjan voimassaolosta, jonka ehdotettaisiin olevan muita merenkulun pätevyys- ja lupakirjoja vastaavasti viisi vuotta sen myöntämisestä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin määräysenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle. Virasto voisi antaa tarkempia ja yksityiskohtaisempia vaatimuksia määräyksellä 1 momentin 4 kohdassa edellytettyjen koulutusten sisällöstä sekä hyväksyntämenettelyistä. Näiden koulutusten sisällöstä ei ole tarkoituksenmukaista säätää lain tasolla yksityiskohtaisesti, vaan toimival-

taisen ja hyväksyvän viranomaisen olisi katsottava olevan oikea taho asettamaan tarkempia sisällöllisiä vaatimuksia koulutuksille. Lupakirjan myöntämisen edellytyksistä on kuitenkin säädetty riittävän tarkkarajaisesti edellä 1 momentissa.

52 §. *Tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjan uusiminen.* Lain 52 §:ssä säädettäisiin niistä edellytyksistä, joilla tutkintoja vastaanottava henkilö voisi ylläpitää ja uudistaa oikeuden vastaanottaa luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja. Lupakirja voitaisiin uudistaa korkeintaan 12 kuukautta sen vanhenemisen jälkeen. Pykälän *1 momentin 1 kohdan* mukaan olisi uudistamisen edellytyksenä ensinnäkin, että henkilö olisi suorittanut luotsaustutkinnossakin edellytetyt selainpohjaisen teoriakokeen korkeintaan 12 kuukautta ennen lupakirjan uudistamista. Tällä varmistettaisiin, että tutkintoja vastaanottavien henkilöiden tietämys luotsausta koskevasta sääntelystä olisi ajantasaista. *Momentin 2 kohdan* mukaan tutkinnon vastaanottajan tulisi laatia ajantasaiset luotsaussuunnitelmat tutkintojen vastaanottoon oikeutetulta väylästä. Tämä puolestaan varmistaisi osaltaan, että tutkinnon vastaanottajan väylätuntemus on ajantasaista ja huomioi mahdolliset muutokset väylällä. Luotsaussuunnitelmat voisi kuitenkin laatia yhteistyössä muiden tutkintoja vastaanottavien henkilöiden kanssa. Tämän oletetaan lisäävän tutkintojen vastaanottajien välistä vuoropuhelua ja näin edistävän tutkintojen laatua ja yhdenmukaisuutta. Luotsaussuunnitelmille ei olisi säädetty erillistä verifiointia toimivaltaisen viranomaisen toimesta, vaan virkavastuulla toimivan tutkinnon vastaanottajan allekirjoitus riittäisi vakuudeksi sille, että henkilö on päivittänyt omat luotsaussuunnitelmansa.

Momentin 3 kohdassa säädettäisiin lupakirjan uudistamiseksi edellytettävästä praktiikasta. Lupakirjan uudistaminen edellyttäisi, että henkilö olisi suorittanut lupakirjan voimassaoloaikana vähintään yhden seuraavista: 5 tutkintomatkaa tutkinnon vastaanottajana, 10 harjoitusmatkaa tutkinnon vastaanottajana luotsausta suorittavan luotsin tai PEC-lupakirjan haltijan kanssa, 10 matkaa luotsina tai PEC-lupakirjan haltijana tai 10 harjoittelukertaa simulaattorissa. Myös näiden vaihtoehtojen yhdistelmä voitaisiin hyväksyä riittäväksi praktiikaksi. Käytännössä tällä varmistettaisiin, että henkilö on toiminut joko operatiivisissa tehtävissä luotsina tai PEC-lupakirjan haltijana tai vastaanottanut säännöllisesti luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja. Viimesijaisesti henkilö voisi ylläpitää tai täydentää praktiikkaansa myös laivasimulaattoriharjoittelulla.

Momentin 4 kohdassa edellytettäisiin, että henkilö on suorittanut uusittavan lupakirjan voimassaoloaikana vähintään viisi tutkintoajon vastaanottoa tai simulaattorissa suoritettavan osuuden vastaanottoa. Tällä varmistetaan henkilön viimeaikainen kokemus tutkintojen vastaanottamisesta. Käytännössä 4 kohdan vaatimus voisi täytyä samoilla matkoilla kuin 3 kohdan vaatimus, mikäli henkilö on ottanut vastaan vähintään viisi tutkintoajoa.

Momentin 5 kohdassa edellytettäisiin henkilöllä olevan tehtävän edellyttämä terveys ja kunto. Henkilön tulisi olla kykenevä liikkumaan turvallisesti alukselta ja alukseen sekä aluksella, etenkin, mikäli tämä toimii tutkinnon vastaanottajana sellaisilla aluksilla, joissa tutkinnon vastaanottoa varten olisi noustava luotsipaikalta alukseen tai alukselta. Toisaalta toimessa voisi toimia myös olosuhteissa, joissa henkilön ei tarvitse kyetä poistumaan tai nousemaan alukseen, jolloin tätä ei ole edellytettävä lakisääteisesti kaikilta. Henkilöllä ei myöskään uusiessaan lupakirjaansa edellytettäisi enää olevan voimassa olevaa merikapteeninkirjaa, merimieslääkärin todistusta eikä luotsin lupakirjaa tai vapautuksia niille väylille, joille tällä on tutkintojen vastaanottamiseen oikeus. Uudistettavalle lupakirjalle merkittäisiin siten samat väylät tai alueet sekä alukset kuin alkuperäiselle lupakirjalle.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tilanteesta, jossa uudistettava lupakirja on vanhentunut yli 12 kuukautta sitten. Tällöin tulisi edellä kuvattujen 1 momentin edellytysten lisäksi suorittaa alkuperäistä tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjaa varten edellytetyt 51 §:n 1 momentin

2 kohdan mukaiset harjoitusmatkat sekä saman momentin 4 kohdassa tarkoitettu simulaattori-koulutus. Tämä toimisi varmistuksena henkilön käytännön osaamisesta tilanteessa, jossa henkilö on lupakirjan vanhenemisen jälkeen ollut muissa tehtävissä kuin tutkinnon vastaanottajana.

Pykälän 3 momentissa valtuutettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto toimivaltaisena viranomaisena antamaan tarkempia määräyksiä tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjan uusimiseen liittyvistä tarkemmista menettelyistä. Määräys mahdollistaisi muun muassa edellä 1 momentin 3 kohdassa edellytettyjen matkojen tarkemman määrittelyn.

53 §. Tutkintoja vastaanottavan henkilön vastuut ja velvollisuudet. Pykälän 1 momentin mukaan tutkintoja vastaanottava henkilö vastaisi luotsin tutkintoja tai PEC-tutkintoja vastaanottaessaan siitä, että hakija täyttää tässä laissa edellytetyt vaatimukset. Tehtävä pitäisi siis sisällään julkisen vallan käyttöä, sillä tutkinnon vastaanottajan hyväksynnän perusteella henkilö voisi hakea lupakirjaa toimivaltaiselta viranomaiselta.

Pykälän 2 momentissa tarkennettaisiin tutkinnon vastaanottajan vastuuta. Tämän allekirjoitus toimisi vakuutena siitä, että hän on kunkin tutkinnon osa-alueeseen liittyvän todistuksen allekirjoittaessaan varmistunut siitä, että tutkinnon suorittanut hakija hallitsee edellytetyt tiedot ja taidot siten, ettei meriturvallisuus vaarannu. Lisäksi säädettäisiin, että tutkintoja vastaanottava henkilö vastaisi siitä, että tämän tutkintoja koskeviin asiakirjoihin kirjaamansa seikat ovat totuudenmukaisia. Momentin sisältö on osin informatiivinen, mutta sen tarkoituksena on ennen kaikkea korostaa tutkinnon vastaanottajan tehtävän merkitystä ja vastuuta, joten on nähty tarkoituksenmukaiseksi sisällyttää säännös lakiehdotukseen.

Pykälän 3 momentin mukaan tutkintoja vastaanottavan henkilön olisi annettava hylätystä suorituksesta päätös, jos tutkintoon osallistuva sitä pyytää. Säännöksen tarkoituksena on varmistaa valituskelpoisen päätöksen saaminen ja sitä kautta varmistaa hakijan oikeusturva.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin toimivaltaisen liikenteen turvallisuusviranomaisen oikeudesta valvoa tutkintojen vastaanottamista. Momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston luotsausasioista vastaavalla virkamiehellä olisi oikeus osallistua tutkintoja vastaanottavan henkilön vastaanottamaan tutkintotilaisuuteen arvioidakseen tämän tehtävässä suoriutumista. Momentissa säädettäisiin lisäksi lakisääteiseksi velvoitteeksi tarkastaa jokaisen tutkintoja vastaanottavan henkilön tutkintotilaisuus vähintään kerran kunkin lupakirjan voimassaolon aikana sekä lisäksi, mikäli tarkastukseen on painava syy. Tällä varmistettaisiin, että toimivaltaisella viranomaisella olisi riittävät mahdollisuudet oma-aloitteisesti seurata järjestelmän ja tutkintojen vastaanottamisen sujuvuutta. Lisäksi viranomaisella olisi puuttua mahdollisesti havaitsemiinsa epäkohtiin sekä toisaalta yhdenmukaistaa tutkintojen vastaanottajien käytännössä muodostumia toimintatapoja tarvittaessa.

54 §. Tutkintojen vastaanottamisen hinnoittelu. Pykälässä säädettäisiin rajoituksista tutkintojen vastaanottamisen hinnoitteluksi, jotta kustannukset toimijoille säilyvät kohtuullisina lupakirjojen ja vapautusten hakemiseksi. Pykälän mukaan, jos tutkintojen vastaanottamisen hinnoittelua koskeva hintakehitys osoittaisi, etteivät tutkinnoista perittävät hinnat ole kohtuullisia, Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa niille enimmäishinnan. Kohtuullinen hinta olisi hinta, joka on kohtuullinen ottaen huomioon tehokkaan toimijan kustannukset palvelun tuottamisesta. Enimmäishinnan tulisi olla kustannusperusteinen siten, että se sisältää kohtuullisen tuoton. Enimmäishinta voitaisiin asettaa enintään vuodeksi kerrallaan. Tällä tarkoitettaisiin lain voimaan tullessa sitä, että kustannukset eivät voisi olennaisesti poiketa nykyisten luotsin ohjauskirjojen tai luotsausvapautusten hankkimisen kustannustasosta viranomaisessa tai merenkulun oppilaitoksissa.

9 luku. Itämerenluotsaus.

55 §. Itämerenluotsauksen tarjoaminen ja lupakirja. Pykälässä säädettäisiin Itämeren luotsauksen tarjoamisesta ja lupakirjasta, jolla Itämeren luotsausta voitaisiin harjoittaa. Itämeren luotsausta voisi tarjota luotsausyhtiö tai muu oikeushenkilö, jonka lukuun toimivalla olisi voimassa oleva itämerenluotsin lupakirja tai luonnollinen henkilö, jolla olisi voimassa oleva itämerenluotsin lupakirja. Suomessa itämerenluotsin lupakirjan myöntäisi Liikenne- ja viestintävirasto henkilölle, joka täyttäisi tämän lain edellytykset lupakirjan saamiseksi. Itämerenluotsin lupakirjalla tarkoitettaisiin Itämeren luotsausviranomaisten komission, Baltic Pilotage Authorities Commission (BPAC), itämerenluotsausta koskevassa yhteisymmärryspöytäkirjassa tarkoitettua Red Cardia. Tällä hetkellä itämerenluotseista säädetään asetuksella itämerenluotseista 30.12.1981/1105 sekä Merenkulkuhallituksen päätöksellä itämerenluotseista 11.1.1982 dnro 116/82/101, jotka kumottaisiin.

56 §. Itämerenluotsin lupakirjan edellytykset. Pykälässä säädettäisiin itämerenluotsin lupakirjan myöntämisen edellytyksistä. Pykälän *1 momentin 1 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva STCW-yleissopimuksen säännön II/2 mukainen merikapteenin pätevyyskirja, joka oikeuttaa toimimaan aluksen päällikkönä kansainvälisen liikenteen aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 3 000. *Momentin 2 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan aluksen kansihenkilökunnassa. Lääkärintodistuksella tarkoitettaisiin laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain 9 §:n mukaista lääkärintodistusta. *Momentin 3 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla vähintään 30 kuukautta meripalvelua päällikkönä tai perämiehenä aluksella, jonka bruttovetoisuus olisi vähintään 3 000. Edellä mainitusta kokemuksesta tulisi olla vähintään 12 kuukautta Itämeren alueella. Tällä tarkoitettaisiin meripalvelua alukselta, joka liikennöisi ainoastaan Itämeren alueella tai alukselta, joka liikennöisi säännöllisesti esimerkiksi Pohjois-Itämeren alueen satamista Itämeren alueen ulkopuolisiin satamiin. *Kohdan* mukaan myös vähintään viisi vuotta kokemusta luotsina toimimisesta Itämeren alueella olisi riittävä. *Momentin 4 kohdan* mukaa hakijan tulisi esittää vapaamuotoinen selvitys kattavasta jäänavigointikokemuksesta Itämeren alueella. Selvityksessä tulisi osoittaa, että hakija olisi navigoinut säännöllisesti Pohjois-Itämeren alueella jääolosuhteissa avomerellä ja hakijalla olisi ymmärrys jäänmurtaja-avustuksesta ja jäärajoitusten toimintaperiaatteista Pohjois-Itämeren alueella. *Momentin 5 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla todistus korkeintaan 12 kuukautta ennen hakemuksen toimittamista suoritetusta itämerenluotsin tutkinosta. *Momentin 6 kohdan* mukaan hakijalla tulisi olla riittävä englannin kielen taito. Hakija voisi osoittaa vaadittavan englannin kielen taidon STCW-säännösten A-II/2 säännön mukaisen merikapteenin koulutukseen sisältyvillä englannin kielen opinnoilla ja itämerenluotsin tutkinon yhteydessä suoritettavissa englannin kielisissä osuuksissa.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin, että *1 momentin 3 kohdassa* edellytetty kokemus voitaisiin osoittaa meripalveluotteella tai muulla luotettavalla vapaamuotoisella selvityksellä Liikenne- ja viestintävirastolla, kuten esimerkiksi luotsausyhtiön palvelustodistuksella, ulkomaalaisilla todistuksilla meripalvelusta, varustamojen palvelustodistuksella tai vapaamuotoisella selvityksellä työhistoriasta.

Pykälän *3 momentin* mukaan itämerenluotsin lupakirjaa haettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolta ja se olisi voimassa viisi vuotta sen myöntämisestä.

Pykälän *4 momentissa* säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa tarkempia määräyksiä itämerenluotsin lupakirjan hakemiseen liittyvistä menettelyistä.

57 §. Itämerenluotsin tutkinto. Pykälässä säädettäisiin itämerenluotsin tutkinnosta, jonka järjestäisi Liikenne- ja viestintävirasto. Tutkinnossa mitattaisiin Itämeren luotsausviranomaisten komission itämerenluotsausta koskevassa yhteisymmärryspöytäkirjassa edellytetyt asiat. Momentissa mainittaisiin yhteisymmärryspöytäkirjan kohdasta 4.2 tiivistettynä keskeisimmät tutkinnossa mitattavat asiat, joita täsmennettäisiin tarvittaessa Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa tarkempia määräyksiä itämerenluotsin tutkinnon sisällöstä, tutkinnon järjestämisestä ja arviointimenettelyistä.

58 §. Itämerenluotsin lupakirjan uusiminen. Pykälässä säädettäisiin edellytyksistä, joilla itämerenluotsin lupakirjan voisi uudistaa. Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva STCW-yleissopimuksen säännön II/2 mukainen merikapteenin pätevyyskirja, joka oikeuttaa toimimaan aluksen päällikkönä kansainvälisen liikenteen aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 3 000. Momentin 2 kohdan mukaan hakijalla tulisi olla voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan aluksen kansihenkilökunnassa. Lääkärintodistuksella tarkoitettaisiin laivaväen lääkärintarkastuksista annetun lain 9 §:n mukaista todistusta. Momentin 3 kohdan mukaan hakijalla tulisi olla vähintään 12 kuukautta meripalvelua kansipäällystössä Itämeren alueella aluksella, jonka bruttovetoisuus olisi vähintään 3 000 tai hakija olisi työskennellyt luotsina Itämeren alueella lupakirjan voimassaoloaikana vähintään kolme vuotta tai hakija olisi suorittanut vähintään kaksi vuosittaista itämerenluotsausta lupakirjan voimassaoloaikana.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että hakijan tulisi toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle kooste uusittavan lupakirjan voimassaoloaikana suorittamistaan itämerenluotsauksista. Näin Liikenne- ja viestintävirasto voisi tilastoida toteutuneiden Suomen viranomaisten myöntämien itämerenluotsien suorittamien itämerenluotsausten määrää. Myös Itämeren luotsausviranomaisten komissio, Baltic Pilotage Authorities Commission (BPAC) kerää tilastotietoa toteutuneista itämerenluotsauksista sen jäsenmaiden toimivaltaisilta viranomaisilta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuudesta antaa tarkempia määräyksiä itämerenluotsin lupakirjan uusimiseen liittyvistä menettelyistä.

10 luku. Erinäiset säännökset.

59 §. Tilapäisen luotsipaikan tai luotsinkäyttölinjan asettaminen. Pykälässä säädettäisiin edellytyksistä tilapäisen luotsipaikan tai luotsinkäyttölinjan asettamiseksi. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa tilapäisen luotsipaikan tai luotsinkäyttölinjan määräajaksi luotsausyhtiön hakemuksesta tai omasta aloitteestaan, jos olosuhteet sitä edellyttävät. Olosuhteilla tarkoitetaan esimerkiksi äkillisiä jääolosuhteissa tapahtuneita muutoksia, joiden vuoksi luotsauksen aloittaminen luotsinkäyttölinjalla ei ole turvallista tai muutoin mahdollista. Luotsinkäyttöpaikan siirtäminen voisi lisäksi tulla tarpeeseen esimerkiksi väylällä tehtävien rakennustöiden tai muun vastaavan syyn vuoksi.

Erona voimassa olevan lain 9 §:n 3 momenttiin, säännöksessä säädettäisiin tilapäisen luotsipaikan asettamisen lisäksi myös tilapäisen luotsinkäyttölinjan asettamisesta, sillä ehdotettuun lakiin sisältyisi säännökset luotsinkäyttölinjaa koskien.

Lisäksi ehdotetaan, että 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi ilmoitettava siirtoa koskevasta hakemuksesta tai aloitteesta sekä tehdystä päätöksestä VTS-palveluntarjoajalle ja Väylävirastolle. Erona voimassa olevaan lakiin, toimijoihin ei kohdistuisi erityistä kuulemisvelvollisuutta. Sen sijaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi ilmoitettava VTS-palveluntarjoajalle ja Väylävirastolle hakemuksesta tai aloitteesta sekä tehdystä päätöksestä. Kuulemisvelvoitteen arvioidaan aiheuttavan tarpeetonta hallinnollista taakkaa toimijoille varsinkin tilanteissa, joissa päätös on sääolosuhteiden ja luotsien turvallisuuden varmistamisen vuoksi tehtävä nopeasti. VTS-palveluntarjoaja ja Väylävirasto voisivat ilmoituksen saatuaan esittää asiasta huomioita tarpeen mukaan.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi VTS-palveluntarjoajan uudesta velvoitteesta, jonka mukaisesti sen olisi asetettava tilapäinen virtuaalinen turvamerkki tilapäiselle luotsipaikalle. Tilapäinen luotsipaikka voitaisiin asettaa vain väliaikaisesti, joten myös virtuaalisen turvamerkin tulisi olla väliaikainen. VTS-palveluntarjoajan olisi siten huolehdittava, että virtuaalinen turvamerkki poistuu, kun tilapäisen luotsipaikan voimassaoloaika päättyy.

60 §. Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämän pätevyyden tunnustaminen. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi muun valtion myöntämien luotsausta koskevien henkilölupien tunnustamisesta. Luotsauksesta ei ole sitovaa kansainvälistä tai unionisäätelyä. Sopimuksessa Euroopan unionin toiminnasta turvataan työntekijöiden vapaa liikkuvuus unionissa. Henkilöiden ja palveluiden vapaan liikkuvuuden periaate sisältää yleisen järjestyksen tai turvallisuuden taikka kansanterveyden vuoksi perustelluin rajoituksin oikeuden hakea tosiasiallisesti tarjottua työtä. Ammattipätevyyden tunnustamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/36/EY vahvistetaan säännöt, joiden mukaisesti jäsenvaltioiden on tunnustettava ammatin harjoittamiseksi edellytettävä ammattipätevyys, joka on hankittu muussa jäsenvaltiossa ja joka antaa kyseisen pätevyyden haltijalle oikeuden harjoittaa siellä samaa ammattia.

Luotsauksen katsotaan olevan kansallisessa toimivallassa sen turvallisuuteen liittyvien erityispiirteiden vuoksi. Eri valtioiden merenkulkuolosuhteet vaihtelevat muun muassa talvimerenkulun ja rannikon erityispiirteiden vuoksi. Luotsausosaaminen myös perustuu vahvasti paikallistuntemukseen, joten eri väylille tai alueille myönnetyt henkilöluvat eivät ole suoraan yhteismittaisia edes saman viranomaisten myöntämien muiden luotsausta koskevien henkilölupien kanssa.

Edellä kuvattujen reunaehtojen vuoksi ehdotetaan säädettäväksi, että Liikenne- ja viestintävirasto tunnustaisi ulkomailla myönnetyn pätevyyden Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti. Ulkomainen pätevyys voitaisiin tunnustaa, jos hakijalla on ammattipätevyyden tunnustamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/36/EY mukainen pätevyys ja hakija täyttää tämän lain ja sen nojalla annettujen säädösten mukaiset vaatimukset.

61 §. Poikkeukset. Pykälä sisältäisi valtioneuvostolle osoitetun asetuksenantovaltuuden antaa tarkempia säännöksiä, joilla voidaan poikkeusolojen aikana tai normaaliolojen häiriötilanteissa poiketa tämän lain vaatimuksista uusia luotsin ohjauskirjoja tai PEC-lupakirjoja myönnettäessä tai niitä uusittaessa.

62 §. Henkilölupia koskevien tietojen tallentaminen ja käsitleminen. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että luotsin lupakirjan, PEC-lupakirjan ja tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjan myöntämiseksi ja valvomiseksi Liikenne- ja viestintävirasto tallentaisi tiedot lupakirjoista liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitettuun liikenneasioiden rekiste-

riin. Tietojen tallentaminen sekä muu käsittely on tarpeen Liikenne- ja viestintäviraston lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi (lupakirjojen myöntäminen, uusiminen ja peruminen sekä yleinen valvonta). Käsittelyn oikeusperusta vastaa tietosuojasetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohtaa.

Lisäksi momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että tietojen käsittelyyn sovellettaisiin liikenteen palveluista annetun lain 26-28 lukua. Liikenneasioiden rekisterin sisällöstä ja käyttötarkoituksesta säädetään liikenteen palveluista annetun lain 216 §:ssä. Liikenneasioiden rekisteri on Liikenne- ja viestintäviraston sähköisesti ylläpitämä rekisteri, joka sisältää tietoja liikennevälineistä eli ajoneuvoista, ilma-aluksista, aluksista ja vesikulkuneuvoista, rautatieliikenteen kalustosta sekä näihin liittyvistä laitteista, toiminnanharjoittajaluvista sekä ilmoituksenvaraisesta toiminnasta ja liikenteeseen liittyvistä henkilöluvista. Liikenne- ja viestintävirasto pitää rekisteriä muun muassa liikenteen lupien ja muiden oikeuksien myöntämiseksi ja valvomiseksi, liikenteen turvallisuuden parantamiseksi, liikennevälineiden ja niihin liittyvän verotuksen ja kiinnitysten yksilöimiseksi, ympäristöhaittojen vähentämiseksi, liikkumispalveluiden kehittämisen sekä niiden käyttämisen edistämiseksi, tutkimus- ja kehittämis- ja innovaatiotoiminnan mahdollistamiseksi, henkilön omien tietojen hallintaan perustuvien palveluiden kehittämisen edistämiseksi, liikenteen viranomaispalvelujen tuottamiseksi ja kansainvälisten velvoitteiden täyttämiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto saa käyttää rekisterissään olevia tietoja sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Liikenteen palveluista annetun lain tietosuojasääntely vastaa tietosuojasetuksen vaatimuksia.

63 §. Valvonta. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi eri viranomaisten valvontaan liittyvästä toimivallasta. Erona voimassa olevan lain 18 §:ään, ehdotettuun säännökseen ei sisältyisi nykyisen lain 18 §:n 1 momentin mukaista mainintaa liikenne- ja viestintäministeriön tehtävästä huolehtia luotsaustoiminnan yleisestä ohjauksesta ja kehittämisestä. Kyseinen ministeriön tehtävä seuraa valtioneuvoston ohjesääntöön (262/2003) sisältyvistä ministeriöiden tehtävää ja toimivallanjakoa koskevista säännöksistä. Muutoksella ei siten ole tarkoitus muuttaa voimassa olevaa oikeus-tilaa.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin asiallisesti voimassa olevan lain 18 §:n 2 momenttia vastaavasti, että Liikenne- ja viestintävirasto valvoo tämän lain muiden kuin 10 ja 11 §:n säännösten noudattamista. Lisäksi ehdotetaan, että pykälässä säädettäisiin selkeyden vuoksi, että poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvovat omalla tehtäväalueellaan tämän lain noudattamista. Momenttiin ehdotetaan sisällytettäväksi selkeyttävä viittaus, jonka mukaan Saimaan kanavan vuokra-alueella sovelletaan Saimaan kanavaa koskevan sopimuksen 6 artiklan 2 kappaleen määräyksiä, jotka koskevat alusliikenteen yleisiä ehtoja sekä 15 artiklan 1 kappaleen määräyksiä, jotka koskevat vuokra-alueella sovellettavaa lainsäädäntöä.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi voimassa olevan lain 18 §:n 3 momenttia vastaavasti VTS-palveluntarjoajan ilmoitusvelvollisuudesta koskien sen havaitsemia poikkeamia. Säännökseen tehtäisiin kielellisiä uuden lain termistöön liittyviä muutoksia.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi voimassa olevan lain 18 §:n 4 momenttia vastaavasti Liikenne- ja viestintäviraston tiedonantovelvollisuudesta liittyen henkilölupiin ja luotsinkäyttövelvollisuutta koskeviin poikkeuksiin. Säännökseen tehtäisiin kielellisiä uuden lain termistöön liittyviä muutoksia ja lisättäisiin myös viittaus tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjaan.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan säädettäväksi voimassa olevan lain 18 §:n 5 momenttia vastaavasti luotsauspalveluja tarjoavan yhtiön luotsintilauksia ja käynnissä olevia luotsauksia koskevien tietojen toimittamisvelvollisuudesta sekä poikkeamia tai luotsaustoiminnassa ilmeneviä

häiriötä koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta. Säännökseen tehtäisiin kielellisiä uuden lain termistöön liittyviä muutoksia.

64 §. Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus. Pykälän 1 momentti sisältäisi säännöksen ehdotettua lakia valvovien viranomaisten oikeudesta saada tietoja, jotka ovat tarpeen sille osoitettujen tehtävien toteuttamiseksi. Liikenne- ja viestintävirastolla ja tämän lain säännösten noudattamista valvovalla muulla viranomaisella olisi salassapitosäännösten estämättä oikeus saada tämän lain mukaisten tehtävien suorittamiseksi välttämättömät tiedot luotsausyhtiöltä ja luvanhaltijoilta sekä muilta toimijoilta ja henkilöiltä, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista tässä laissa säädetään. Säännöksen tarkoituksena on mahdollistaa ehdotettuun lakiin sisältyvien viranomaistehtävien suorittaminen. Säännös on välttämätön ehdotettuun lakiin sisältyviä toimijoihin kohdistuvien velvoitteiden tehokkaaksi valvomiseksi. Tiedonsaantioikeutta kuitenkin rajaisi aina se, että tietojen on oltava välttämättömiä tässä laissa säädettyjen tehtävien toteuttamiseksi.

Pykälän 2 momentin mukaan tiedot on luovutettava viipymättä, viranomaisen pyytämässä muodossa ja maksutta.

65 §. *Luvan peruuttaminen, muuttaminen ja rajoittaminen.* Pykälässä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän luvan peruuttamisesta voimassa olevaan lakiin sisältyvää luotsin ohjauksen peruuttamista koskevaa 13 §:ää täydentävästi ja täsmentävästi. Lisäksi säännöksessä säädettäisiin viranomaisen myöntämän luvan muuttamisesta ja rajoittamisesta, josta ei ole säännöksiä voimassa olevassa laissa. Säännös vastaisi soveltuvin osin sitä, mitä merenkulun pätevyyskoskevista viranomaisen päätöksistä säädetään liikenteen palveluista annetun lain 242 §:ssä. Säännöksessä tarkoitettu lupa viittaisi kaikkiin tässä laissa säädettyihin viranomaisen myöntämiin lupiin, jotka ovat edellytyksenä jonkin ammatin harjoittamiselle tai jossakin tehtävässä toimimiselle.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi ensinnäkin peruutettava myöntämänsä lupa, jos luvanhaltija ilmoittaa luvassa tarkoitettun toiminnan keskeytyneeksi tai päättyneeksi. Kyseessä olisi siten luvanhaltijan itsensä aloitteesta tapahtuva peruuttaminen.

Merenkulun turvallisuuden varmistaminen saattaa edellyttää myös puuttumista oikeuteen ammatin harjoittamiselle tai tehtävässä toimimiselle vastoin luvanhaltijan itsensä tahtoa. Pykälän 2 momentin tarkoituksena olisi varmistaa merenkulun turvallisuus säätämällä perusteista, joiden nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi tehokkaasti ja oikeasuhtaisesti puuttua virheelliseen tai puutteelliseen toimintaan. Momentin 1 kohdan mukaan luvan muuttaminen, rajoittaminen tai peruuttaminen olisi mahdollista, jos luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa. Vaikka toimilla tosiasiassa rajataankin toimijan mahdollisuuksia ammatin- ja elinkeinotoiminnanharjoittamiselle, kyse olisi varsinaisen sanktion sijasta lainmukaisen oikeustilan aikaansaamiseen tai palauttamiseen tähtäävästä viranomaisen toimenpiteestä.

Lisäksi 2 momentin 2 kohdan mukaan luvan muuttaminen, rajoittaminen tai peruuttaminen olisi mahdollista, jos luvanhaltija on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä tai sen nojalla annettuja määräyksiä taikka luvanhaltijan tässä laissa säänneltyä toimintaa koskevia kansainvälisiä säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituksen antamista voida pitää riittävänä. Virheelliseen toimintaan puututtaessa 2 kohdan mukaisesti ei arvioitaisi yksittäisten tekojen moitittavuutta sinänsä vaan sitä, täyttääkö toiminta kyseisten tekojen jälkeenkin lupaa koskevat edellytykset ja onko toiminta muuten lainmukaista. Näin ollen, vaikka toimenpiteet 2 kohdan mukaisissa tilanteissa lähentyvät rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamuksia erityisesti

suhteessa 1 kohdan mukaisiin tilanteisiin, niissä olisi kuitenkin kyse eräänlaisista hallinnollisia turvaamistoimista.

Momentin 3 kohdan mukaan luvan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen olisi mahdollista myös, jos on muusta kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua syytä perusteltua syytä epäillä, ettei luvanhaltija kykene harjoittamaan luvassa tarkoitettua toimintaa turvallisesti.

Edellä 2 momentissa kuvattuja tilanteita saattaa syntyä tahallisen toiminnan, tahattomien virheiden taikka muunlaisen laiminlyönnin seurauksena. Momentin sanamuoto antaisi Liikenne- ja viestintävirastolle liikkumavaraa valita tarkoituksenmukaisin keino reagoida virheelliseen tai puutteelliseen toimintaan. Tavoitteena on, että toimintaa ohjaavien säännösten rikkomiseen on sovellettavissa tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sääntelyä noudatetaan asianmukaisesti. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Liikenne- ja viestintäviraston olisi arvioitava tilannetta kokonaisuutena ja valittava muuttamisen, rajoittamisen ja peruuttamisen väliltä oikeasuhtaisin toimi. Oikeasuhtaisena olisi pidettävä toimea, jolla saavutetaan lainmukainen oikeustila rajoittaen mahdollisimman vähän luvanhaltijan ammatti- tai elinkeinotoimintaa. Peruuttaminen hallinnollisena sanktiona puuttuu voimakkaasti toimijoiden oikeusasemaan suhteessa lievempänä pidettäviin muuttamiseen ja rajoittamiseen, joten peruuttamisen olisi oltava viimesijainen keino puuttua virheelliseen toimintaan.

Seuraamuksen tarvetta arvioitaessa momentin sanamuoto lisäksi edellyttäisi, että viranomaisen ottaa huomioon myös muuttamista, rajoittamista ja peruuttamista lievemmät keinot: viranomaisen olisi arvioitava mahdollisuutta ensin antaa luvanhaltijalle kirjallinen huomautus tai varoitus. Vasta, jos lievempi toimenpide ei johda epäkohtien poistamiseen, olisi pätevyyttä tai hyväksyntää voitava muuttaa tai rajoittaa tai kokonaan perua. Vain jos turvallisuuden voidaan katsoa olevan vakavasti uhattuna, olisi rajoittaminen, muuttaminen tai peruuttaminen voitava tehdä ilman kirjallista huomautusta tai varoitusta. Huomautuksen ja varoituksen perusteista ehdotetaan säädettäväksi 66 §:ssä. Viranomaisen olisi siten valittava käytettävissä olevista keinoistaan oikeasuhtaisin. Lähtökohdaksi on asetettavissa, että hallinnollisen sanktion, kuten seuraamusmaksun, tulee olla viimesijainen suhteessa muihin samasta rikkomuksesta määrättäviin hallinnollisiin seuraamuksiin, kuten esimerkiksi lupakirjan peruuttamiseen. Seuraamusjärjestelmän toimivuus ja oikeasuhtaisuus saattavat kuitenkin tapauskohtaisesti puoltaa seuraamusmaksun käyttöönottoa esimerkiksi henkilöluvan peruuttamista edeltävänä seuraamuksena.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että henkilöluvanhaltija olisi velvollinen viipyttä palauttamaan peruutettu henkilölupa Liikenne- ja viestintävirastolle. Kyseisen velvoitteen tavoitteena on ehkäistä ammatinharjoittamista ilman voimassaolevaa henkilölupaa.

66 §. Huomautus ja varoitus. Pykälän 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa luvanhaltijalle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä muutoin kuin 65 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla jättää noudattamatta säännöksiä tai määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa. Virasto voi antaa varoituksen, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä. Säännöksen tarkoituksena on mahdollistaa luvanhaltijan virheelliseen toimintaan puuttuminen henkilöluvan ehtoja tai voimassaoloa muuttamatta. Olisi tarpeellista, että laissa mahdollistettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolle huomautuksen tai varoituksen antaminen esimerkiksi lievemmässä tilanteessa, jossa rikkomisen tai laiminlyönti ei ole tahallisesti tai törkeästi huolimattomuudesta tehty. Tavoitteena on, että luvanhaltijalle varataan mahdollisuus korjata omaa toimintaansa viranomaisen edellyttämällä tavalla.

Pykälän 2 *momentissa* ehdotetaan säädettäväksi, että huomautus annetaan suullisesti tai kirjallisesti. Varoitus annettaisiin kirjallisesti, ja siitä olisi tehtävä merkintä liikenteen palveluista annetun lain mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin.

67 §. Seuraamusmaksu. Pykälään koottaisiin yksilöity luettelo teonkuvauksista, joiden perusteella toimijalle voitaisiin määrätä seuraamusmaksu. Seuraamusmaksun määräämisen edellytyksenä olisi kaikissa momenteissa tekijän tahallisuus tai huolimattomuus.

Pykälän 1 *kohdassa* sanktioitaisiin luotsauspalvelun tarjoaminen 8 §:ssä säädetyn vastaisesti. Luotsauspalveluja ei saisi kyseisen pykälän mukaan tarjota muu kuin luotsausyhtiö eikä luotsausta harjoittaa muu kuin luotsausyhtiön palveluksessa oleva luotsi. Näin ollen seuraamusmaksu voitaisiin määrätä muulle oikeushenkilölle, kuin luotsausyhtiölle sekä muulle luonnolliselle henkilölle, kuin luotsille, jonka voidaan katsoa tarjoavan luotsauspalvelua. Luotsauspalvelulla tarkoitetaan 2 §:n 14 kohdan mukaan toimintaa, jossa toisen lukuun tarjotaan luotsausta alukselle Suomen luotsinkäyttöalueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella tai tähän toimintaan liittyviä tilaus- ja kuljettamispalveluita.

Pykälän 2 *kohdan* mukaan seuraamusmaksu voitaisiin määrätä 4 §:ssä tarkoitetun luotsinkäyttövelvollisuuden laiminlyönnistä. Luotsinkäyttövelvollisuutta koskevista sallituista vapautuksista ja poikkeuksista säädetään 5-7 §:ssä. Luotsinkäyttövelvollisuuden laiminlyöntiin voisi syyllyä esimerkiksi laivanisäntä tai aluksen päällikkö.

Pykälän 3 *kohdan* mukaan sanktioitavaa olisi itämerenluotsauksen harjoittaminen 55 §:ssä säädetyn vastaisesti. Seuraamusmaksu voitaisiin siten määrätä luotsausyhtiölle tai muulle oikeushenkilölle, joka tarjoaisi itämerenluotsausta ilman, että sen lukuun toimivalla on voimassa oleva itämerenluotsin lupakirja sekä luonnolliselle henkilölle, joka tarjoaa itämerenluotsausta ilman voimassaolevaa itämerenluotsin lupakirjaa.

Pykälän 4 *kohdan* mukaan luotsaaminen ilman 30 §:ssä säädettyä oikeutta olisi sanktioitavaa. Luotsaus on määritelmällisesti ainoastaan luotsin suorittamaa alusten ohjailuun liittyvää toimintaa. Tekomuotoon voisi siten syyllyä luotsi, joka esimerkiksi luotsaa väylää, jolle hänellä ei ole voimassaolevaa lupakirjaa.

Pykälän 5 ja 6 *kohdat* koskisivat aluksen päällikön tai tämän asiamiehen vastuuta 17 §:n 2 momentin mukaisen tiedonantovelvollisuuden ja 12 §:ssä tarkoitetun ennakkotiedon toimittamisvelvollisuuden laiminlyönneistä.

Luotsausyhtiön palveluksessa olevaan henkilöön ja tutkintoja vastaanottavaan henkilöön sovellettaisiin lisäksi rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä heidän suorittaessaan tässä laissa luotsausyhtiön tai tutkintoja vastaanottavan henkilön vastuulle tarkoitettuja tehtäviä.

68 §. Seuraamusmaksun suuruus. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi seuraamusmaksun suuruudesta. Pykälän 1 *momentissa* säädettäisiin oikeushenkilölle määrättävän seuraamusmaksun suuruudesta. Laivanisännälle ja luotsausyhtiölle määrättävä seuraamusmaksu saisi olla enintään 100 000 euroa. Pykälän 2 *momentin* mukaan luonnolliselle henkilölle määrättävä seuraamusmaksu saisi olla enintään neljä prosenttia hänen rikkomuksen päättymistä edeltäneenä vuonna toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan, kuitenkin enintään 5 000 euroa. Jos tuloja ei voida luotettavasti selvittää verotuksen mukaisista tuloista, ne voitaisiin arvioida muun saatavan selvityksen perusteella.

Seuraamusmaksun tarkoitus on ehkäistä ennalta laiminlyönnejä ja siten turvata lain tarkoituksen toteutumista, eli merenkulun turvallisuutta. Ehdotettuja seuraamusmaksun enimmäissuuruuksia

arvioitaessa pyritty määrittämään taso, joka on vaikutukseltaan riittävän ennaltaehkäisevä. Arvioinnissa on otettu huomioon, että 67 §:ssä tarkoitetuissa teoissa on pahimmillaan kysymys merkittävistä merenkulun ja ympäristön turvallisuutta vaarantavista teoista. Kyseisiin teoihin voidaan katsoa sisältyvän merkittäviä vahinkoriskejä niin yksilön ja yhteiskunnan kuin ympäristön turvallisuuden kannalta.

Arvioinnissa on kuitenkin otettava huomioon, että kansalliseen harkintaan perustuvien seuraamusmaksujen suuruuden on hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevien sääntelyperiaatteiden mukaan oltava lähtökohtaisesti maltillinen¹⁵. Toisaalta on otettava huomioon, että 67 §:n tarkoittamat tekijätahot voivat olla monenlaisia. Kysymys voi olla esimerkiksi pienehköstä paikallisesta varustamosta tai aluksesta, mutta toisaalta myös suuresta maailmanlaajuisesti ope-roivasta monikansallisesta varustamoyhtiöstä, jonka kansainvälinen liikevaihto on huomattava. Osaan teoista voisi syyllistyä myös yksityishenkilö. Myös tekotavat eroavat niiden muodostaman vahinkoriskin osalta. Tämän vuoksi pykälän 3 *momentissa* säädettäisiin seuraamusmaksun suuruudessa huomioitavista seikoista. Maksun suuruus perustuisi kokonaisarviointiin ja kaikki asiaan vaikuttavat olosuhteet olisi otettava huomioon. Huomioitavia tekijöitä olisivat 1) rikkomuksen laatu, laajuus, vahingollisuus, kestoaika ja toistuvuus; 2) rikkomuksella saavutettu hyöty, jos tämä tieto on saatavilla; 3) elinkeinonharjoittajan toimet vahingon lieventämiseksi tai korjaamiseksi; ja 4) tekijän taloudellinen asema. Esimerkiksi tekijän keskivertoa vahvempi taloudellinen asema voisi puoltaa euromäärältään suuremman seuraamusmaksun määräämistä suhteessa tekoon, jossa tekijä on pienempi toimija. Taloudellisella asemalla tarkoitettaisiin siten oikeushenkilöiden osalta esimerkiksi niiden liikevaihtoon kohdistuvaa arviointia.

69 §. Seuraamusmaksun määrääminen tai määräämättä jättäminen. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi tarkemmin seuraamusmaksun määräämisestä ja määräämättä jättämisen edellytyksistä. Pykälän 1 *momentin* mukaan seuraamusmaksun määräisi Liikenne- ja viestintävirastosta annetussa laissa (935/2018) tarkoitettu seuraamuskollegio. Seuraamusmaksu määrätään maksettavaksi valtiolle.

Seuraamuskollegio olisi uusi liikenne- ja viestintäviraston sisäinen asiantuntijaelin, joka määräisi viraston vastuulla olevia hallinnollisia seuraamusmaksuja. Seuraamuskollegiosta ehdotetaan säädettäväksi liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain muutosta koskevassa ehdotuksessa (ks. HE xxx/2022 vp laiksi ajoneuvolain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi). Seuraamuskollegiossa tapahtuvan seuraamusmaksusta päättämisen tarkoituksena on, että päätöksenteko altistettaisiin monijäseniselle, puolueettomista virkahenkilöistä koostuvan elimen päätettäväksi. Tavoitteena olisi huolehtia seuraamusmaksun kohteen oikeusturvasta. Seuraamuskollegion toiminta olisi järjestettävä siten, että kollegion riippumattomuus ja puolueettomuus sille kuuluvien tehtävien hoitamisessa on turvattu. Seuraamuskollegion toiminnasta määrätään tarkemmin liikenne- ja viestintäviraston työjärjestyksellä. Seuraamusmaksua koskevasta päätöksestä saisi valittaa ehdotetun luotsauslain 70 §:n 1 *momentin* mukaisesti.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin, että seuraamusmaksua ei saisi esittää määrättäväksi ja se olisi jätettävä määräämättä, jos rikkomus ei ole vakava tai toistuva ja tekijä on ryhtynyt riittäviin toimenpiteisiin rikkomuksen korjaamiseksi välittömästi sen havaitsemisen jälkeen taikka jos seuraamusmaksun määräämistä on pidettävä ilmeisen kohtuuttomana. Tekijällä tarkoitettaisiin moitittavaan tekoon syyllistynyttä laivanisäntää tai sen palveluksessa olevaa henkilöä, luotsausyhtiötä tai luotsia, jolle seuraamusmaksu esitetään määrättäväksi.

¹⁵ Rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevan sääntelyn kehittäminen. Työryhmän mietintä. Oikeusministeriö, Mietintöjä ja lausuntoja 52/2018, s. 41.

Säännökseen sisältyvä viittaus kohtuuttomuuteen, samoin kuin 67 §:n mukainen sanamuoto ”voidaan määrätä” jättäisi viranomaiselle harkintavaltaa tehdä oikeasuhtaisuusarviota käytettävissä olevien keinojen välillä. Seuraamusmaksun tarvetta arvioitaessa viranomaisen tulisi ottaa huomioon myös muut käytettävissä olevat keinot ja valita niistä oikeasuhtaisin. Lähtökohdaksi on asetettavissa, että rangaistusluontoisen hallinnollisen sanktion, kuten seuraamusmaksun, tulee olla viimesijainen suhteessa muihin samasta rikkomuksesta määrättäviin hallinnollisiin seuraamuksiin, kuten esimerkiksi lupakirjan peruuttamiseen. Seuraamusjärjestelmän toimivuus ja oikeasuhtaisuus saattavat kuitenkin tapauskohtaisesti puoltaa seuraamusmaksun käyttöönottoa esimerkiksi henkilöluvan peruuttamista edeltävänä seuraamuksena.

Lainsäädännössä ei ole yleistä vanhentumissäännöstä hallinnollisille sanktioille. Tämän vuoksi pykälän 2 momentin mukaan seuraamusmaksua ei saisi määrätä, jos teosta on kulunut yli viisi vuotta.

Pykälän 3 momentti sisältäisi *ne bis in idem* -periaatteen eli kaksoisrangaistavuuden kiellon. Säännöksen mukaan seuraamusmaksua ei saisi esittää määrättäväksi tai määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty seuraamusmaksu, ei saisi samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta.

Euroopan ihmisoikeussopimuksen 7. lisäpöytäkirjan 4 artiklan mukaan ketään ei saa saman valtion tuomiovallan nojalla tutkia uudelleen tai rangaista oikeudenkäynnissä rikoksesta, josta hänet on jo lopullisesti vapautettu tai tuomittu syylliseksi kyseisen valtion lakien ja oikeudenkäyntimenettelyn mukaisesti. Tämä niin sanottu *ne bis in idem* -kielto sisältyy myös kansainvälisiä oikeuksia ja poliittisia oikeuksia koskevan kansainvälisen yleissopimuksen 14 artiklan 7 kohtaan ja EU:n perusoikeuskirjan 50 artiklaan. Myös Suomen perustuslain yksilön oikeusturvaa koskevan 21 §:n 2 momentin säännös oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin takeista edellyttää, että kielto huomioidaan lainsäädännössä. Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen ratkaisukäytännössä kiellon soveltamisala ei rajoitu vain varsinaisiin rikosoikeudellista rangaistusta koskeviin tuomioihin, vaan se ulottuu myös erilaisiin rangaistusluonteisiin hallinnollisiin seuraamuksiin.

Pykälän 4 momentin ehdotetaan sisältävän seuraamusmaksun vanhentumista ja täytäntöönpanoa koskevat säännökset. Maksun täytäntöönpanosta säädettäisiin sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002). Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta vastaisi siten Oikeusrekisterikeskus. Sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa ei säädetä julkisoikeudellisen saatavan vanhentumisesta. Tämän vuoksi pykälän 4 momentissa säädettäisiin muiden oikeusjärjestyksen seuraamusmaksun vanhentumissäännösten mukaisesti myös siitä, että seuraamusmaksu vanhenee viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta. Seuraamusmaksun viivästyessä se olisi koroton.

70 §. Muutoksenhaku. Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi muutoksenhausta Liikenne- ja viestintäviraston päätöksiin. Pykälän 1 momentin mukaan luotsin lupakirjan, PEC-lupakirjan, itämerenluotsin lupakirjan ja tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjan peruuttamista, muuttamista tai rajoittamista, etäluotsausta koskevan luvan myöntämistä, muuttamista tai peruuttamista, seuraamusmaksun määräämistä sekä satama-alueen luotsinkäyttövelvollisuudesta vapautumista koskevaan Liikenne- ja viestintäviraston päätökseen saa hakea muutosta valittamalla.

Ehdotetaan, että pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun päätökseen sekä luotsaustutkinnon järjestäjän ja tutkintoja vastaanottavan henkilön tekemään tutkintoa koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa. Oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

11 luku. Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset.

71 §. Voimaantulo. Pykälä sisältäisi voimaantulosäännöksen.

72 §. Siirtymäsäännökset. Pykälä sisältäisi uutta lakia koskevat siirtymäsäännökset.

7.2 Laki sakon täytäntöönpanosta

1 §. Soveltamisala. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin niin, että momentin luetteloon ja siten lain soveltamisalaan lisättäisiin luotsauslain (/) 67 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

8.1 Asetuksenantovaltuudet

Lakiehdotus sisältää asetuksenantovaltuuden antaa valtioneuvoston asetuksella antaa tarkempia säännöksiä poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä sekä valmiussuunnitelman laadinnasta ja tarkemmasta sisällöstä. Sääntely on teknisen luonteensa vuoksi tarkoituksenmukaista sijoittaa lakia alemman asteiseen sääntelyyn. Valtuussäännös sijoitettaisiin lakiehdotuksen 16 §:ään.

Lisäksi lakiesityksen mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä, joiden nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi poikkeusolojen aikana tai normaaliolojen häiriötilanteissa poiketa luotsauslain vaatimuksista uusia luotsin ohjauskirjoja tai PEC-lupakirjoja myönnettäessä tai niitä uusittaessa. Luotsin ohjauskirja tai PEC-lupakirja voitaisiin myöntää tai uusia poikkeuksellisin menettelyin, jos normaali menettely on merkittävästi vaikeutunut ja poikkeuksellinen menettely on välttämätöntä merenkulun jatkuvuuden turvaamiseksi eikä se aiheuta vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle tai ympäristölle. Sääntely on teknisen luonteensa vuoksi tarkoituksenmukaista sijoittaa lakia alemman asteiseen sääntelyyn. Valtuussäännös sijoitettaisiin lakiehdotuksen 61 §:ään.

8.2 Määräyksenantovaltuudet

Lakiehdotus sisältää useita määräyksenantovaltuuksia. Liikenne- ja viestintävirastolle annettavat määräyksenantovaltuudet koskisivat uudessakin laissa teknisluonteisia ja yksityiskohtia koskevaa sääntelyä, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä. Liikenne- ja viestintävirastolla on niihin erityinen ja vakiintunut asiantuntemus.

Määräyksenantovaltuuksista keskeisin on 4 §:n mukainen valtuus, jolla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä luotsinkäyttöalueen rajoista sekä korostuneen riskin arvioimisesta ja luotsinkäyttövelvollisuuden rajasta sekä luotsinkäyttölinjasta väyläkohtaisesti. Luotsinkäyttöraja voi vaihdella väyläkohtaisesti, eikä niiden yksityiskohtainen määrittäminen lain tasolla ole tarkoituksenmukaista. Liikenne- ja viestintävirasto antaa jo voimassa olevan lain nojalla määräykset luotsattavista väylistä.

Voimassa olevaa lakia vastaavasti Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä etäluotsausluvassa asetettavista ehdoista 26 §:n nojalla.

Ehdotetun luotsauslain 6 lukuun sisältyy useita luotsin lupakirjaa ja sen saamiseen liittyvää koulutusta koskevia määräyksenantovaltuuksia. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä luotsin lupakirjan hakemiseen liittyvistä menettelyistä sekä sitä varten tarvittavista todistuksista (31 §). Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä luotsausyhtiön koulutusjärjestelmään sisältyvistä asiakokonaisuuksista ja järjestelmän hyväksyntämenettelyistä (32 §) sekä väylätuntemuskokeen koejärjestelyistä, kokeen sisällöstä ja arvioinnista sekä suorituksen hyväksymisen ja hylkäämisen edellytyksistä (36 §). Liikenne- ja viestintävirasto voisi lisäksi antaa tarkempia määräyksiä luotsaustutkimuksen käytännön osan arviointimenettelyistä, tutkintoajojen ja laivasimulaattorikokeen sisällöstä sekä luotsausaluekohtaisesti tarkoituksenmukaisena pidettävistä väylistä (37 §).

Luotsin lupakirjaa vastaavasti myös PEC-lupakirjaa koskien Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotetaan määräyksenantovaltuuksia 7 luvussa. Liikenne- ja viestintävirasto voisi ensinnäkin antaa tarkempia määräyksiä PEC-lupakirjan ja ensimmäisen väylävapautuksen hakemiseen liittyvistä menettelyistä sekä vahvistaa hakemuslomakkeet (40 §). Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä PEC-perehdytysmatkan väylistä ja perehdytyskeskustelusta sekä hakijalta edellytetystä laajasta VTS-aluekohtaisesta kokemuksesta tai sen kerryttämisestä laivasimulaattoriharjoittelulla. Määräyksessä asetetuilla vaatimuksilla tulee varmistaa, että hakijan kokemus ja osaaminen alueella ovat niin laajoja, että meriturvallisuus ei vaarannu (41 §). Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä PEC-perehdytysmatkan tavoitteista ja PEC-perehdytysmatkaa ajavalle annettavan palautteen antamismenettelyistä (43 §), väylätuntemuskokeen koejärjestelyistä, kokeen sisällöstä ja arvioinnista sekä suorituksen hyväksymisen ja hylkäämisen edellytyksistä (45 §) sekä PEC-tutkimuksen käytännön kokeen arviointimenettelyistä sekä tutkintoajon ja laivasimulaattorikokeen sisällöstä ensimmäistä ja sitä seuraavia vapautuksia hakiessa (46 §).

Ehdotuksen 8 lukuun sisältyisi tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjaan ja koulutukseen liittyvät määräyksenantovaltuudet. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä koulutusten sisällöstä sekä hyväksyntämenettelyistä (51 §) ja tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjan uusimiseen liittyvistä menettelyistä (52 §).

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä itämerenluotsin lupakirjan hakemiseen liittyvistä menettelyistä (56 §), itämerenluotsin tutkimuksen sisällöstä, tutkimuksen järjestämisestä ja arviointimenettelyistä (57 §) sekä itämerenluotsin lupakirjan uusimiseen liittyvistä menettelyistä (58 §).

Liikenne- ja viestintävirasto voisi lisäksi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä, jotka koskevat luotsausyhtiön valmius- ja varautumissuunnitelman tarkempaa sisältöä ja laadintaa (16 §). Säännös vastaisi sitä, mitä on esimerkiksi liikenteen palveluista annetussa laissa säädetty henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan varautumisvelvollisuudesta sekä varautumisvelvollisuudesta raideliikenteessä, kaupunkiraideliikenteessä ja lentoliikenteessä.

9 Voimaantulo

Lain ehdotetaan tulevan voimaan 1.6.2023.

10 Toimeenpano ja seuranta

Ehdotettujen lakimuutosten toimeenpanosta vastaa Liikenne- ja viestintävirasto, joka myöntää laissa tarkoitetut luotsinkäyttövelvollisuutta koskevat poikkeusluvut ja henkilöluvat sekä antaa tarkemmat tekniset määräykset lailla valtuutetuista asioista.

Esityksessä ehdotettujen muutosten toteutumista ja niiden vaikutusta seurataan säännöllisesti. Liikenne- ja viestintävirasto laatii seurantaraportteja liikenne- ja viestintäministeriölle erityisesti henkilölupakirjojen lukumäärän ja luotsausmatkojen määrän kehittymisestä sekä arvioi lailla säädettyjen koulutusta ja tutkintojen vastaanottamista koskevien muutosten kehittymistä käytännössä. Myös esityksessä ehdotettujen hallinnollisten seuraamusten käytännön soveltamiskäytäntöä ja vaikutuksia tarkastellaan. Lisäksi seurannassa arvioidaan luotsinkäyttövelvollisuuden riskiperusteiden määrityksen käytännön toteutumista ja vaikutuksia. Luotsinkäyttövelvollisuuden rajojen riskiperusteisen määrittämisen tueksi Väylävirasto on tilannut Aalto-yliopistolta selvityksen, johon sisältyy laskentamenetelmä erilaisten alusten muodostaman riskin määrittämiseksi väyläkohtaisesti. Liikenne- ja viestintävirasto hyödyntäisi laskentamenetelmällä saatuja viitearvoja antaessaan tarkemman määräyksen luotsinkäyttövelvollisuuden rajasta kullakin väylällä. Seurannan tulokset arvioidaan ja tarvittaessa tehdään pysyväisluontoisia muutoksia olemassa olevaan lainsäädäntöön.

Liikenteen automaation edistämisestä annetun valtioneuvoston periaatepäätöksen (annettu 25.11.2021) mukaisesti etäluotsauksen käyttöönotto valikoiduilla alueilla edistäisi automaation etenemistä. Luotsauslain kokonaisuudistuksessa päädyttiin siihen, ettei etäluotsausta koskevaa lainsäädäntöä vielä uudisteta, sillä etäluotsausta koskeva sääntely on verrattain tuoretta ja etäluotsaukokeilut ovat vielä kesken. Selvää kuitenkin on, että etäluotsausta koskevaa sääntelyä tulee tarkastaa, kun muutostarpeet ovat tarkentuneet. Toistaiseksi on liian varhaista arvioida muun muassa etäluotsausta koskevien prosessien, toimenkuvien ja osaamisvaatimuksien tarkentamista sekä toiminnan edellyttämän tilannekuvan jakamisen toteuttamistapoja. Etäluotsausta koskevien muutostarpeiden arviointi jätettäisiin siten myöhempään ajankohtaan.

Esityksen varautumista koskevissa ehdotuksissa on keskeisesti kyse luotsausyhtiön varautumisvelvoitteen ajantasaistamisesta. Esitystä laadittaessa on ennakoitu, että varautumista koskevaa sääntelyä tulee tarkentaa lähitulevaisuudessa siten, että siinä huomioidaan unionitasoinen sääntelyn kehittyminen.

11 Suhde muihin esityksiin

Esitys liittyy hallituksen esitykseen eduskunnalle xxx/2022 vp laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi. Esityksessä ehdotetaan muutoksia Liikenne- ja viestintävirastosta annettuun lakiin. Ehdotuksella säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston seuraamuskollegiosta, jonka tehtävä olisi määrätä myös luotsauslain mukaisista hallinnollisia seuraamusmaksuja.

Seuraamusmaksun täytäntöönpanon osalta ehdotetaan säädettävän viittauksesta sakon täytäntöönpanosta annettuun lakiin. Mainittuun lakiin ehdotetaan muutosta, jonka myötä laki kattaisi myös luotsauslain mukaisen seuraamusmaksun täytäntöönpanon. *[täydennetään syksyllä eduskunnassa vireillä olevilla esityksillä]*

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

12.1 Johdanto

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi luotsauslaki. Esitykseen sisältyy useita ehdotuksia, joiden suhdetta perustuslakiin on tarpeen arvioida. Tässä arvioinnissa on huomioitava se, että osa nyt ehdotettavista säännöksistä sisältyy asiallisesti voimassa olevaan luotsauslakiin. Vuonna 2003 säädettyä luotsauslakia on muutettu kymmenkunta kertaa.

Tässä esityksessä on useita voimassa olevan lain mukaista oikeustilaa muuttavia ehdotuksia. Seuraavassa arvioidaan niiden suhdetta perustuslakiin. Lisäksi arvioidaan myös voimassa olevaan lakiin sisältyviä säännöksiä perusoikeuksien kannalta perusoikeusajattelun ja hallitusten esitysten laatimisohjeiden luotsauslain voimassaolon aikana tapahtunutta kehitystä vastaavasti. Esitystä on erityisesti arvioitava seuraavien perustuslain säännösten osalta: oikeusvaltioperiaate (2.3 §), yhdenvertaisuus (6 §), yksityiselämän suoja (10 §), oikeus työhön ja elinkeinovapaus (18 §), oikeusturva (21 §), asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen (80 §) ja julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle (124 §).

Perusoikeuksien yleiset rajoitusedellytykset ovat lailla säätäminen, lain täsmällisyys ja tarkkarajaisuus, rajoituksen hyväksyttävyys, rajoituksen suhteellisuus, perusoikeuden ydinalueen koskemattomuus, oikeusturvajärjestelyjen riittävyys ja ihmisoikeusvelvoitteiden noudattaminen. Lisäksi perustuslakivaliokunta on korostanut hallituksen esitysten valmistelun kehittämistä niin, että säätämisyjärjestysperusteluissa tarkasteltaisiin ehdotuksia myös perustuslain 22 §:n mukaisen perus- ja ihmisoikeuksien turvaamisvelvoitteen eikä ainoastaan perus- ja ihmisoikeusristiriitojen kannalta (PeVL 52/2014 vp, s. 3/I).

12.2 Oikeusvaltioperiaate ja hallinnon lainalaisuus (2.3 §)

Perustuslain 2 §:n 3 momentin mukaan julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin, ja kaikessa julkisessa toiminnassa on noudatettava tarkoin lakia. Oikeusvaltioperiaatteen noudattaminen edellyttää, että julkisen vallan käyttäjällä on aina viime kädessä eduskunnan säätämään lakiin palautettavissa oleva toimivaltaperuste (HE 1/1998 vp, s. 74, PeVL 29/2013 vp, s.2/I). Viranomaisella ei siten voi olla sellaista julkisen vallan käyttämistä tarkoittavaa toimivaltaa, jolla ei ole nimenomaista perustetta laissa. Lähtökohtana pidetään, että kussakin asiassa toimivaltaisen viranomaisen tulee käydä ilmi laista (PeVL 67/2010 vp, s. 5). Tämä näkökulma on huomioitu esityksessä esimerkiksi siten, että viranomaisten, erityisesti Liikenne- ja viestintäviraston vastuuta täsmennettäisiin ja selkeytettäisiin. Lisäksi luotsaustoimintaa koskevaa virkavastuusääntelyä selkeytettäisiin siten, että virkavastuu laajennettaisiin ulottumaan pelkistä luotseista myös muihin luotsausyhtiön palveluksessa oleviin henkilöihin. Lisäksi luotsausyhtiön palveluksessa olevien henkilöiden virkavastuuta selkeytettäisiin toteamalla, että heihin sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta siltä osin, kuin he toteuttavat ehdotetussa luotsauslaissa säädetyjä tehtäviään. Virkavastuuta sovellettaisiin ehdotuksessa myös tutkintoja vastaanottaviin henkilöihin.

12.3 Yhdenvertaisuus (6 §)

Perustuslain 6 §:ssä säädetään yhdenvertaisuudesta. Ketään ei saa ilman hyväksyttävää perustetta asettaa eri asemaan sukupuolen, iän, alkuperän, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteen, terveydentilan, vammaisuuden tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella. Säännös kieltää myös välillisen syrjinnän eli sellaiset toimenpiteet, joiden vaikutukset tosiasiallisesti – vaikkakin vain välillisesti – johtaisivat syrjivään lopputulokseen. Suosinta tai jonkin yksilön tai

ryhmän asettaminen etuoikeutettuun asemaan on niin ikään kiellettyä, jos se asiallisesti merkit-sisi toisiin kohdistuvaa syrjintää. Perustuslain 22 §:n mukaisesti julkisen vallan on turvattava perusoikeuksien ja ihmisoikeuksien toteutuminen.

Perustuslain säännöksellä ei ole kielletty kaikenlaista erontekoa ihmisten välillä, vaikka erottelu perustuisi säännöksessä nimenomaan mainittuun syyhyn. Olennaista on, voidaanko erottelu pe-rustella perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävällä tavalla. Perustelulle asetettavat vaa-timukset ovat erityisesti säännöksessä lueteltujen kiellettyjen erotteluperusteiden kohdalla kui-tenkin korkeat¹⁶. Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä on erottelun hyväksyttävyyden lisäksi kiinnitetty huomiota myös valitun keinon oikeasuhtaisuuteen¹⁷. Perustuslaki kieltää myös välillisen syrjinnän eli sellaiset toimenpiteet, joiden vaikutukset tosiasiallisesti johtaisivat syrjivään lopputulokseen¹⁸.

Yhdenvertaisuuslain 8 §:n 1 momentissa säädetään syrjinnän kiellosta. Ketään ei sen mukaan saa syrjiä iän, alkuperän, kansalaisuuden, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteen, poliitti-sen toiminnan, ammattiyhdistystoiminnan, perhesuhteiden, terveydentilan, vammaisuuden, sek-suaalisen suuntautumisen tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella. Lisäksi yhdenvertai-suuslain 11 §:n 1 momentissa säädetään erilaisen kohtelun yleisistä oikeuttamisperusteista. Sen mukaan erilainen kohtelu ei ole syrjintää, jos kohtelu perustuu lakiin tai sillä muutoin on hy-väksyttävä tavoite ja keinot tavoitteen saavuttamiseksi ovat oikeasuhtaisia. Erilaisella kohtelulla on siten oltava hyväksyttävä tavoite, jotta kohtelua voidaan pitää oikeutettuna. Erilaisen kohte-lun on lisäksi oltava suhteellisuusperiaatteen mukaista eli oikeasuhtaista hyväksyttävän tavoit-teen saavuttamisen kannalta.

Luotsin lupakirjan, PEC-lupakirjan tai itämerenluotsin lupakirjan myöntäminen ja uudistami-nen edellyttävät, että hakijalla on voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toi-mimaan kansipalveluksessa. Asiallisesti vastaavat velvoitteet luotsin ohjauskirjan, linjaluotsin-kirjan ja erivapauden osalta sisältyvät voimassa olevaan luotsauksesta annettuun valtioneuvos-ton asetukseen. Lääkärintodistuksesta voi ilmetä terveydentilaa koskevia tietoja. Näiden tietojen käsittelyä on käsitelty tarkemmin yksityiselämän suojaa koskevassa jaksossa.

Luotsauslakiin ehdotettavan voimassa olevaa lääkärintodistusta koskevan vaatimuksen tarkoi-tus on varmistaa, että henkilöluvan hakijalla tai uusijalla on työn turvalliseksi suorittamiseksi riittävä terveydentila aluksella tehtävään työhön niin fyysisen kuin psyykkisen terveyden osalta. Esimerkiksi henkilöluvan haltijan näkö-, kuulo- ja värienerotuskyvyn tulee olla aiottuun työhön nähden riittävä. Erilaisten navigointitehtävien edellyttämä näkökyky on henkilöluvan hakijalla tai uusijalla olennainen ominaisuus.

Vaatimuksen tarkoituksena on myös varmistaa, ettei henkilöllä ole sellaista sairautta, joka pa-hentuu työssä, saattaa hänet kykenettömäksi työhönsä tai joka voisi vaarantaa meriturvalli-suuden tai muiden aluksella työskentelevien terveyden tai turvallisuuden. Riittävä terveydentila on ensiarvoisen tärkeää merenkulun turvallisuuden kannalta. Merenkulun turvallisuuden var-mistaminen kytkeytyy olennaisesti Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin sen myöntäessä hen-kilölupia.

¹⁶ HE 309/1993 vp, s. 44, PeVL 15/2001 vp, s. 3, PeVL 1/2006 vp, s. 2, PeVL 60/2010 vp, s. 3, PeVL 23/2012 vp, s. 2.

¹⁷ PeVL 38/2006 vp, s. 3, PeVL 60/2010 vp, s. 3, PeVL 23/2012 vp, s. 2.

¹⁸ HE 309/1993 vp, s. 44, PeVL 28/2009 vp, s. 2.

Myös oikeus valita vapaasti työnsä liittyy perustuslaissa säädettyyn yhdenvertaisuuteen ja syrjintäkieltoon. Toista palvelukseen otettaessa on noudatettava tasapuolisen kohtelun vaatimusta. Aluksella työskentelevien oman turvallisuuden sekä aluksen turvallisuuden kannalta on terveys- ja turvallisuusnäkökohtien perusteella asianmukaista ja tarpeellista rajata henkilöluvan hakijoiden tai uusijoiden yhdenvertaisuutta siten, että heiltä edellytetään laivaväen lääkäritodistusta, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa.

Lakiehdotuksen myötä yhdenvertaisuusperusoikeuden ydinalue säilyisi koskemattomana, sillä ehdotettu sääntely ei asetettaisi samassa tilanteessa olevia hakijoita eriarvoiseen asemaan. Vaatimusta lääkäritodistuksesta sovellettaisiin kaikkiin samassa tilanteessa oleviin hakijoihin. Perusoikeuksien rajoittamisen näkökulmasta ehdotukset ovat edellä esitetyn nojalla oikeasuhtaisia ja perusteltuja merenkulun turvallisuuden varmistamiseksi.

12.4 Yksityiselämän suoja (10 §)

Ehdotus on merkityksellinen perustuslain 10 §:ssä turvattun yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta. Pykälän 1 momentin mukaisesti jokaisen yksityiselämä, kunnia ja kotirauha on turvattu. Henkilötietojen suojasta säädetään tarkemmin lailla. Yrityksen käsitellessä henkilötietoja sovelletaan lähtökohtaisesti luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679 (*yleinen tietosuojalaki*, *jäljempänä tietosuojalaki*) ja sitä täsmentävää kansallista tietosuojalakia (1050/2018). Ehdotettu sääntely on merkityksellistä myös EU:n perusoikeuskirjan kannalta. EU:n perusoikeuskirjan 7 artiklassa turvataan yksityiselämän suoja ja 8 artiklassa jokaisen oikeus henkilötietojensa suojaan.

Perustuslakivaliokunnalla on verrattain runsaasti lausuntokäytäntöä henkilötietojen suojasta.¹⁹ Tietosuojalain yksityiskohtainen sääntely, jota tulkitaan ja sovelletaan EU:n perusoikeuskirjassa turvattujen oikeuksien mukaisesti, muodostaa yleensä riittävän säännöspohjan myös perustuslain 10 §:ssä turvattun yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta. Lähtökohtaisesti henkilötietojen sääntelyn tuleekin perustua tietosuojalain ja sitä täydentävään kansalliseen yleissääntelyyn²⁰, ja kansallisen sääntelyn liikkumavara on perusteltava.²¹ Valiokunnan käsityksen mukaan tietosuojalain sääntely vastaa asianmukaisesti tulkittuna ja sovellettuna myös Euroopan ihmisoikeussopimuksen mukaan määräytyvää henkilötietojen suojan tasoa. Näin ollen erityislainsäädäntöön ei ole tietosuojalain soveltamisalalla enää valtiosääntöisistä syistä välttämätöntä sisällyttää kattavaa ja yksityiskohtaista sääntelyä henkilötietojen käsittelystä, vaan siihen tulee suhtautua pidättäytyvästi. Perustuslakivaliokunnan mielestä lähtökohtaisesti riittävää on, että henkilötietojen suoja ja käsittelyä koskeva sääntely on yhteensopivaa tietosuojalain kanssa.²²

Henkilötietojen käsittely on tarpeen luotsin lupakirjan, väylä- tai aluekohtaisen PEC-lupakirjan, itämerenluotsin lupakirjan ja tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjan myöntämiseksi, uusimiseksi sekä niiden asianmukaisuuden valvomiseksi. Tietojen käsittely on tarpeen Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotettavien lakisääteisten velvoitteiden noudattamiseksi. Käsittelyn oikeusperusta on siten tietosuojalain 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukainen.

¹⁹ Ks. esim. PeVL 4/2021 vp, s. 2–4 viittauksineen.

²⁰ Ks. PeVL 14/2018 vp, s. 4–5.

²¹ PeVL 1/2018 vp.

²² PeVL 14/2018 vp, s. 4–5 ja PeVL 4/2021 vp, s. 2

Luotsin lupakirjan, PEC-lupakirjan tai itämerenluotsin lupakirjan myöntäminen ja uudistaminen edellyttävät, että hakijalla on voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa. Asiallisesti vastaavat velvoitteet luotsin ohjauskirjan, linjaluotsin-kirjan ja erivapauden osalta sisältyvät voimassa olevaan luotsauksesta annettuun valtioneuvoston asetukseen. Lääkärintodistuksesta voi ilmetä terveydentilaa koskevia tietoja. Tietosuojasetuksessa terveydentilaa koskevat tiedot kuuluvat erityisiin henkilötietoryhmiin, joiden käsittely on sidottu korkeampaan käsittelykynnykseen kuin muiden henkilötietojen käsittely. Erityisiin henkilöryhmiin kuuluvien tietojen käsittelylle on oltava jokin tietosuojasetuksen 9 artiklan 2 kohdan mukainen peruste.

Tietosuojasetuksen mukaan terveydentilaa koskevien tietojen käsittely on sallittu esimerkiksi silloin, kun käsittely on tarpeen rekisterinpitäjän tai rekisteröidyn velvoitteiden ja erityisten oikeuksien noudattamiseksi työoikeuden, sosiaaliturvan ja sosiaalisen suojelun alalla, siltä osin kuin se sallitaan unionin oikeudessa tai jäsenvaltion lainsäädännössä tai jäsenvaltion lainsäädännön mukaisessa työehtosopimuksessa, jossa säädetään rekisteröidyn perusoikeuksia ja etuja koskevasta asianmukaisista suojaustoimista²³. Työelämän tietosuojan osalta tietosuojasetuksen 88 artikla jättää kansallista liikkumavaraa. Kansallisessa lainsäädännössä työelämän tietosuojasta säädetään tietosuojalain 30 §:n nojalla tarkemmin yksityisyyden suojasta työelämässä annetussa laissa (759/2004).

Yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain 5 §:n mukaan työnantajalla on oikeus käsitellä työntekijän terveydentilaa koskevia tietoja, jos tiedot on kerätty työntekijältä itseltään tai hänen kirjallisella suostumuksellaan muualta ja tietojen käsittely on tarpeen sairausajan palkan tai siihen rinnastettavien terveydentilaan liittyvien etuuksien suorittamiseksi taikka sen selvittämiseksi, onko työstä poissaoloon perusteltu syy, taikka jos työntekijä nimenomaisesti haluaa selvitetävän työkykyisyytensä terveydentilaa koskevien tietojen perusteella. Lisäksi työnantajalla on oikeus käsitellä näitä tietoja niissä tilanteissa ja siinä laajuudessa, kuin muualla laissa erikseen säädetään. Työnantajan suorittaman henkilötietojen käsittelyn on myös oltava yksityisyyden suojasta annetun lain 3 §:ssä säädetyn tarpeellisuusvaatimuksen mukaista.

Luotsauslakiin ehdotettavan voimassa olevaa lääkärintodistusta koskevan vaatimuksen tarkoitus on varmistaa, että henkilöluvan hakijalla tai uusijalla on työn turvallisesti suorittamiseksi riittävä terveydentila, kuten esimerkiksi navigointitehtävien edellyttämä näkökyky. Henkilöluvan haltijan riittävä terveydentila on ensiarvoisen tärkeää merenkulun turvallisuuden kannalta. Merenkulun turvallisuuden varmistaminen kytkeytyy olennaisesti Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin sen myöntäessä henkilölupia. Ehdotettu terveydentilaa koskevien henkilötietojen käsittely on siten tarpeen rekisterinpitäjän tai rekisteröidyn velvoitteiden ja erityisten oikeuksien noudattamiseksi työoikeuden alalla.

Esityksessä ei ehdoteta tietosuojasetusta täsmentävää uutta sääntelyä, vaan rekisterinpitoon ja tietojen käsittelyyn sovellettaisiin liikenteen palveluista annetun lain 26–28 lukua.

12.5 Oikeus työhön ja elinkeinonvapaus (18 §)

Esitystä tulee tarkastella myös perustuslain 18 §:n mukaisena työtä ja elinkeinonvapautta turvaavan säännöksen näkökulmasta. Perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvataan jokaiselle oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Lisäksi

²³ Tietosuojasetuksen 9 artiklan 2 kohdan b alakohta.

siinä vahvistetaan yrittämisen vapauden periaate, kun ammatti ja elinkeino mainitaan nimenomaan toimeentulon hankkimisen keinona. Oikeus valita vapaasti työ liittyy myös yhdenvertaisuuteen ja syrjäntäkieltoon.

Esityksellä on liityntäkohtia perustuslain 18 §:ään neljän eri kokonaisuuden osalta. *Ensimmäkin* voimassa olevan sääntelyn mukainen luotsinkäyttövelvollisuus itsessään on rajoite elinkeinonvapaudelle. Luotsinkäyttövelvollisuus on nykyisäntelyssä rajattu koskemaan luotsattaviksi väyliksi määriteltyjä yleisiä kulkuväyliä. Ehdotetussa laissa yleinen luotsinkäyttövelvollisuus koskisi tietyin rajoituksin kaikkia vähintään 50 metrisiä aluksia, jotka liikennöivät Suomen luotsinkäyttöalueella. Vaatimus ei kuitenkaan merkitsisi absoluuttista rajoitusta elinkeinonvapaudelle, sillä varustamoilla olisi mahdollisuus hankkia miehistölleen tarvittava osaaminen ja henkilöluvat, joilla luotsinkäyttövelvollisuudesta voisi vapautua. Perusoikeuden ydinalue säilyisi siten koskemattomana. Luotsinkäyttövelvollisuutta koskevan rajoituksen tarkoituksena on turvata merenkulun turvallisuutta, millä puolestaan edistetään jokaisen oikeutta elämään, omaisuudensuojaa ja ympäristöperusoikeutta. Mainittujen perusoikeuksien turvaaminen ei olisi mahdollista yhtä tehokkaasti muilla keinoilla. Rajoituksella olisi siten hyväksyttävä peruste, ja se olisi oikeassa suhteessa tavoitteeseensa.

Ehdotetulla lailla myös mahdollistettaisiin väyläkohtainen luotsinkäyttövelvollisuuden arviointi. Nykyisin luotsinkäyttövelvollisuus on määräytynyt samoin määrein kaikilla väylillä. Nykyinen käytäntö ei ota huomioon väylä- ja aluskohtaisia erityispiirteitä. Eri väylät ja eri alukset, samoin kuin väylä-alusyhdistelmä voivat erota huomattavasti, jolloin kunkin aluksen muodostama riski kullakin väylällä on vakavuudeltaan erilainen. Nykyistä täsmällisempi sääntely ottaisi paremmin huomioon nämä tilannekohtaiset eroavaisuudet, jolloin elinkeinonvapauden rajoitus olisi paremmin suhteessa sillä tavoiteltuun hyötyyn. Luotsinkäyttövelvollisuutta koskevat ehdotukset ovat siten esityksestä ilmenevällä tavalla tarkkarajaisia ja oikeasuhtaisia, eivätkä edellytä perustuslainsäätämisyjärjestyksen käyttämistä.

Toiseksi luotsausyhtiön yksinoikeus luotsauspalvelun tarjoamiseen ja luotsaus toiminnan harjoittamiseen merkitsee rajoitusta elinkeinonvapaudelle, kun muut elinkeinonharjoittajat eivät voisi tarjota luotsauspalveluita. Tämä vastaavaa voimassa olevaa lakia, jonka perustuslainmukaisuutta on arvioitu luotsauslain muuttamista koskevan lain (HE 214/2010 vp) sekä Luotsausliikelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi annetun lain (HE 130/2010 vp) säätämisen yhteydessä. Finn-pilotin asemaan ei ehdoteta muutoksia tässä esityksessä, eikä luotsauspalvelun tarjoamiseen liittyviä perusoikeuskysymyksiä siten ole aiheellista tarkastella tarkemmin.

Kolmanneksi ehdotuksessa esitetään luotseja, itämerenluotseja ja varustamojen miehistöä koskien vaatimuksia, jotka edellyttäisivät viranomaisen myöntämää henkilölupaa tai muuta hyväksyntää ammatin tai elinkeinon harjoittamiseen. Lisäksi satamilta edellytettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää lupaa satamassa tapahtuvaan alusten ohjailuun ilman muuten vaadittavaa henkilölupaa. Tällaiset vaatimukset merkitsevät rajoitusta perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvattuun vapauteen. Hallituksen esityksessä Eduskunnalle perustuslakien perusoikeussäännösten muuttamisesta on katsottu, että luvanvaraisuus voi eräillä aloilla olla perusteltua erityisesti terveyden ja turvallisuuden suojaamiseksi²⁴. Myös perustuslakivaliokunta on katsonut elinkeinotoiminnan luvanvaraisuuden olevan mahdollista poikkeuksellisesti.²⁵ Luvanvaraisuudesta on säädetävä lailla, jonka on täytettävä perusoikeutta rajoittavalta lailta vaadittavat yleiset edellytykset. Sääntelyn sisällön osalta valiokunta on pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta.

²⁴ Ks. säännöstä koskevat perustelut HE 309/1993.

²⁵ Ks. esim. PeVL 58/2014 vp s. 5.

Tältä kannalta merkitystä on muun muassa sillä, missä määrin viranomaisen toimivaltuudet määräytyvät sidotun harkinnan, missä määrin tarkoituksenmukaisuusharkinnan mukaisesti.²⁶

Luotseilta, itämerenluotseilta sekä linjaluotsinkirjan ja erivapauden haltijoilta on edellytetty viranomaisen myöntämää henkilölupaa jo pitkään voimassa olevaan sääntelyyn perustuen. Tämän esityksen muutokset keskittyvät sääntelyn ajantasaistamiseen ja selkeyttämiseen, mikä on perusoikeuksien rajoitusedellytysten kannalta myönteistä. Nykyistä täsmällisempi sääntely ottaisi paremmin huomioon tilannekohtaiset erityistekijät lisäten perusoikeusrajoituksen oikeasuhtaisuutta ja samalla johdonmukaistaisi käytänteitä, jolloin myös esitettävät vaatimukset ovat nykyistä selvemmin elinkeinon- ja ammatinharjoittajien tiedossa ja ennustettavissa. Myös satamilta edellytettävästä lupavaatimuksesta säädettäisiin täsmällisesti, tarkkarajaisesti ja siten ennustettavasti.

Esitettävän henkilölupia koskevan lainsäädännön tavoitteena on erityisesti hyvän merenkulun turvallisuustilanteen ylläpitäminen. Samoin satamahallinnon uusi lupavaatimus liittyy turvallisuuden varmentamiseen aluksia liikuteltaessa sataman eri alueiden välillä. Perustuslakivaliokunta on aiemmin pitänyt esimerkiksi liikenneturvallisuutta nimenomaisesti perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävänä perustana elinkeinonvapauden rajoittamisen kannalta (PeVL 40/2002 vp). Esitettävät vaatimukset ovat myös vaikuttavan viranomaisvalvonnan takeena.

Lakiehdotuksen hyväksyntä- ja henkilölupavaatimukset ovat siten esityksestä ilmenevällä tavalla tarkkarajaisia ja oikeasuhtaisia, eivätkä edellytä perustuslainsäätämisyjärjestyksen käyttämistä. Luotsausyhtiön ja varustamojen elinkeinotoimintaa sekä luotsien ja varustamojen henkilökunnan oikeutta työhön turvataan myös ehdottamalla lupakirjojen voimassaoloaikoihin joustoa poikkeuksellisissa tilanteissa. Merenkulun katkeamattomuuteen tähtäävät toimenpiteet turvaavat laajemminkin merilogistiikan alalla toimivien työllisyyttä. Meriliikenteen ja logistiikan jatkuvuus turvaa myös laajemmin yhteiskunnan eri toimintoihin, kuten teollisuuteen, liittyvää työllisyyttä ja elinkeinotoimintaa.

Neljänneksi ehdotuksessa esitetään voimassa olevaa sääntelyä laajempia viranomaisen mahdollisuuksia peruuttaa, muuttaa tai rajoittaa myöntämäänsä lupaa. Lisäksi sääntelyyn ehdotetaan lisättäväksi viranomaiselle oikeus antaa huomautus tai varoitus toimijalle, joka ei noudata sille lainsäädännössä asetettuja vaatimuksia. Luvan peruuttamisessa, muuttamisessa tai rajoittamisessa ei olisi kyse rangaistusluonteisesta seuraamuksesta, vaan lainmukaisen oikeustilan aikaansaamiseen tai palauttamiseen tähtäävästä viranomaisen toimenpiteestä. Peruuttamis-, muuttamis- tai rajoittamismenettelyssä ei arvioitaisi yksittäisten tekojen moitittavuutta sinänsä vaan sitä, täyttääkö toiminta kyseisten tekojen jälkeenkin pätevyystodistuksen tai hyväksymispäätöksen myöntämistä koskevat edellytykset ja onko toiminta muuten lainmukaista. Kyse on siten eräänlaisesta hallinnollisesta turvaamistoimesta. Menettelyllä olisi kuitenkin vaikutusta henkilön työtä ja elinkeinonharjoittamista turvaavaan perusoikeuteen, joten ehdotettavaa sääntelyä on arvioitava perusoikeuksien rajoitusedellytysten valossa.

Ehdotettavat seuraamussäännökset ovat välttämättömiä ja oikeasuhtaisia niiden taustalla olevan oikeushyvän, merenkulun turvallisuuden, suojaamiseksi. Perustuslakivaliokunta on elinkeinotoiminnan sääntelyn yhteydessä vakiintuneesti pitänyt luvan peruuttamista yksilön oikeusasemaan puuttavana viranomaistoimena vaikutuksiltaan jyrkempänä kuin haetun luvan epäämistä. Sen vuoksi valiokunta on katsonut sääntelyn oikeasuhtaisuuden kannalta välttämättömäksi sitoa luvan peruuttamisen mahdollisuuden vakaviin tai olennaisiin rikkomuksiin tai lai-

²⁶ Ks. esim. PeVL 69/2014 vp s. 2, PeVL 46/2016 vp s. 3 ja PeVL 31/2018 vp s. 2.

minlyön-teihin sekä siihen, että luvanhaltijalle mahdollisesti annetut huomautukset tai varoitukset eivät ole johtaneet toiminnassa esiintyneiden puutteiden korjaamiseen.²⁷ Siksi ehdotetaan, että peruuttaminen, muuttaminen ja rajoittaminen tulisivat kyseeseen, jos esityksessä ehdotettavia huomautusta tai varoitusta ei voida pitää riittävänä keinona puuttua toiminnassa ilmenneisiin puutteisiin. Toisaalta peruuttamisen, muuttamisen ja rajoittamisen välillä tehtävässä harkinnassa olisi valittava vähiten perusoikeuteen puuttuva, kuitenkin riittävän tehokas ja asianmukainen keino. Peruuttamisen tulisi olla viimesijainen keino. Ehdotettavasta säännöksestä kävisi lisäksi yksiselitteisesti ilmi, minkälaisista teoista tai laiminlyönneistä seuraamus voidaan määrätä. Ehdotuksesta kävisi myös ilmi muut seikat, jotka vaikuttavat hallinnollisen sanktion määrittämiseen. Ehdotettava säännös on laadittu tarkkarajaisesti ja täsmällisesti.

12.6 Oikeusturva (21 §)

Perustuslain 21 §:ssä on säännökset oikeusturvasta. Pykälän mukaan jokaisella on oikeus saada asiansa käsiteltyksi asianmukaisesti ja ilman aiheetonta viivytystä lain mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa sekä oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi. Pykälän 2 momentissa säädetyn mukaisesti käsittelyn julkisuus sekä oikeus tulla kuulluksi, saada perusteltu päätös ja hakea muutosta samoin kuin muut oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin ja hyvän hallinnon takeet turvataan lailla.

Ehdotetussa luotsauslaissa hallintotoimien kohteiden muutoksenhakuoikeudesta säädettäisiin 70 §:ssä. Pykälän 1 momentin mukaan luotsin lupakirjan, PEC-lupakirjan ja tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjan peruuttamista, muuttamista tai rajoittamista, etäluotsausta koskevan luvan myöntämistä, muuttamista tai peruuttamista, seuraamusmaksun määräämistä sekä satama-alueen luotsinkäyttövelvollisuudesta vapautumista koskevaan Liikenne- ja viestintäviraston päätökseen saa hakea muutosta valittamalla. Pykälän 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun päätökseen sekä luotsaustutkinnon järjestäjän ja tutkintoja vastaanottavan henkilön tekemään tutkintoa koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa. Oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla.

Valituksen johdosta tehtävään päätökseen sovellettaisiin tavanomaisia muutoksenhakumenettelyjä. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädettäisiin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019). Tämän lisäksi oikeusturvan ja hyvän hallinnon toteutumiseksi esitettävän lainsäädännön ohelle sovellettaisiin hallintolakia sekä muuta hallinto-oikeudellista ja rikosprosessuaalista lainsäädäntöä.

Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti todennut, että vaikka perustuslain 8 §:n rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen täsmällisyysvaatimus ei sellaisenaan kohdistu hallinnollisten seuraamusten sääntelyyn, ei sääntelyn tarkkuuden yleistä vaatimusta kuitenkaan voida tällaisen sääntelyn yhteydessä sivuuttaa.²⁸ Ehdotetun luotsauslain 67 §:ssä säädettäisiin täsmällisin pykäläviittauksin ne teot, joista seuraamusmaksu voitaisiin määrätä. Sanktioitavat tekemuodot on itessään kirjoitettu täsmälliseen muotoon niin, että niistä käy selkeästi ilmi, mihin toimijaan velvoite toimia (tai jättää toimimatta) tietyllä tavalla kohdistuu. Myös seuraamusmaksun enimmäissuuruus ja arvioinnissa huomioitavat tekijät olisi säädetty täsmällisesti 68 §:ssä.

²⁷ Ks. esim. PeVL 46/2016 vp s. 3 ja PeVL 13/2014 vp, s. 3.

²⁸ Ks. esim. PeVL 9/2018 vp, s. 3 ja PeVL 46/2021, kohta 13.

12.7 Asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen (80 §)

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan lailla on säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista. Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomaisen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi perustuslaista johtuu, että valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti laissa.

Perustuslakivaliokunta on käsitellyt asiaa lausunnoissaan kattavasti (ks. esim. PeVL 23/2000 vp, PeVL 25/2000 vp, PeVL 34/2000 vp, PeVL 21/2001 vp, PeVL 19/2002 vp, PeVL 58/2010 vp, PeVL 10/2014 vp, PeVL 10/2016 vp ja PeVL 21/2018 vp). Muiden viranomaisten kuin ministeriöiden norminantovalta on perustuslain näkökulmasta poikkeuksellista²⁹. Perustuslakiuudistuksen yhteydessä mainittiin esimerkkinä viranomaisen norminantovallasta tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä³⁰. Asetuksenantovaltuuksiin verrattuna viranomaisen määräyksenantovaltuuteen kohdistuu yleistä tarkkarajaisuusvaatimusta pidemmälle menevä vaatimus valtuuden kattamien asioiden määrittelmisestä tarkasti laissa³¹.

Valtuuden tulee perustuslain nimenomaisen säännöksen mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu³². Perustuslakivaliokunta on toistuvasti korostanut, että perustuslain 80 §:n 1 ja 2 momentin säännökset rajoittavat suoraan valtuussäännösten tulkintaa samoin kuin valtuuksien nojalla annettavien säännösten ja määräysten sisältöä³³. Asetuksella tai viranomaisen määräyksellä ei siten voida antaa yleisiä oikeussääntöjä esimerkiksi yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteista eikä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan³⁴.

Luotsauslakia koskevan ehdotuksen 16 §:ssä ehdotetaan, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä sekä valmiussuunnitelman laadinnasta ja tarkemmasta sisällöstä.

Luotsauslakiin sisältyvän ehdotuksen mukaan valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä, joiden nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi poikkeusolojen aikana tai normaaliolojen häiriötilanteissa poiketa luotsauslain vaatimuksista uusia luotsin ohjauskirjoja tai PEC-lupakirjoja myönnettäessä tai niitä uusittaessa. Ehdotettu 61 § sisältäisi valtioneuvostolle osoitetun asetuksenantovaltuuden. Luotsin ohjauskirja tai PEC-lupakirja voitaisiin myöntää tai uusia poikkeuksellisin menettelyin, jos normaali menettely on merkittävästi vaikeutunut ja poikkeuksellinen menettely on välttämätöntä merenkulun jatkuvuuden turvaamiseksi eikä se aiheuta vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle tai ympäristölle.

Asetuksenantovaltuuksien tavoitteena on säätää poikkeusoloihin ja muihin poikkeuksellisiin tilanteisiin varautumisesta nykyistä kattavammin. Esityksen mukaan merenkulun turvallisuuden

²⁹ PeVM 10/1998 vp.

³⁰ HE 1/1998 vp, PeVL 16/2002 vp ja PeVL 19/2002 vp.

³¹ PeVL 19/2002 vp, PeVL 32/2012 vp.

³² PeVL 46/2001 vp, PeVL 32/2012 vp.

³³ PeVL 48/2001 vp, PeVL 58/2010 vp, PeVL 34/2012 vp, PeVL 10/2014 vp, PeVL 10/2016 vp, PeVL 21/2018 vp.

³⁴ PeVL 16/2002 vp, PeVL 58/2010 vp, PeVL 10/2014 vp, PeVL 10/2016 vp, PeVL 21/2018 vp.

varmistaminen on ensiarvoisen tärkeää kaikissa olosuhteissa ja maailmantilanteissa ja mainituilla asetuksenantovaltuuksilla pyrittäisiin takaamaan turvallisuus merellä, estämään ihmisten loukkaantuminen tai ihmishenkien menetys sekä välttämään omaisuudelle ja ympäristölle, erityisesti meriympäristölle, aiheutuvat vahingot.

Lisäksi lakiesitys sisältää Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuuden antaa tarkempia määräyksiä luotsinkäyttövelvollisuudesta, etäluotsauksesta ja sitä koskevista ehdoista, luotsin lupakirjan myöntämisestä, luotsausyhtiön koulutusjärjestelmästä, luotsaustutkinnon kirjallisesta ja käytännön osasta, väylä- ja aluekohtaisesta vapautuksesta luotsinkäyttövelvollisuudesta, PEC-perehdytysmatkasta, PEC-tutkinnon kirjallisesta ja käytännön osasta, alueellisen vapautuksen uusimisesta, luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja vastaanottavasta henkilöstä ja tällaisen henkilön lupakirjan uusimisesta, itämerenluotsin lupakirjan edellytyksistä ja itämerenluotsin tutkinnosta sekä itämerenluotsin lupakirjan uusimisesta.

Norminantovalta on esityksessä säädetty mahdollisimman tarkkarajaisesti ja täsmällisesti. Ehdotetut säännökset ovat välttämättömiä sääntelyn kohteen yksityiskohtaisen teknisen luonteen ja sääntelyn edellyttämän erityisen asiantuntemuksen vuoksi. Edellä mainituista syistä johtuen esityksen norminantovaltuudet eivät ole ristiriidassa perustuslain 80 §:n kanssa.

12.8 Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle (124 §)

Julkisen hallintotehtävän ydinalueen muodostaa julkisen vallan käyttö, jolla tarkoitetaan lain tai asetuksen nojalla tapahtuvaa velvoittavan määräyksen antamista tai päätöksentekoa toisen edusta, oikeudesta tai velvollisuudesta. Myös lain nojalla tapahtuva tosiasiallinen puuttuminen toisen etuun tai oikeuteen on julkisen vallan käyttöä.

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä ei kuitenkaan voida antaa muulle kuin viranomaiselle.

Ehdotuksella lakiin otettaisiin säännökset, joilla luotsin lupakirjan, väylä- tai aluekohtaisen PEC-lupakirjan ja itämerenluotsin lupakirjan myöntämisen edellytyksenä olevien tutkintojen suoritteiden vastaanottaminen siirrettäisiin oppilaitoksilta ja ammattikorkeakouluilta luotsausyhtiölle tai tutkintoja vastaanottavalle henkilölle, jolla olisi tehtävässä vaadittava henkilölupa. Kyseessä olisi julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle ja asiaa on syytä arvioida perustuslain 124 §:n näkökulmasta.

Tutkintoja vastaanottavan henkilön tehtävänä olisi muun muassa vastaanottaa väylätuntemuskokeet, tutkintoajat ja laivasimulaattorikokeet, jotka ovat edellytyksinä luotsin ohjauskirjan ja PEC-lupakirjojen saamiseksi. Päätöksessä tutkinnon edellytyksenä olevan suorituksen hyväksymisestä tai hylkäämisestä on kysymys yksittäisen henkilön edusta tai oikeudesta päättämisestä ja siten julkisen vallan käyttämisestä. Tutkintoja vastaanottavan henkilön olisi lakiehdotuksen mukaan annettava hylätystä suorituksesta päätös, jos tutkintoon osallistuva sitä pyytää.

Luotsausyhtiön tehtävänä olisi laatia ja ylläpitää koulutusjärjestelmää, jossa määritellään uuden luotsin oppilasjakson sisältö ja luotsin jatkuvan osaamisen ylläpitämistä koskeva koulutus. Koulutusjärjestelmälle olisi haettava Liikenne- ja viestintävirastolta hyväksyntä. Luotsausyhtiön tehtävänä olisi myös myöntää todistus henkilölle, joka on hyväksytysti suorittanut koulutusjärjestelmään sisältyvän luotsin oppilasjakson. Hylätystä suorituksesta olisi annettava päätös, josta ilmenee hylkäyksen perusteet.

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä ei kuitenkaan voida antaa muulle kuin viranomaiselle.

Perustuslakivaliokunta on useissa lausunnoissaan ottanut kantaa siihen, mitkä ovat edellytykset julkista vallan käyttöä sisältävien tehtävien antamiselle muulle kuin viranomaiselle. Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan todennut, että merkittävänä julkisen vallan käyttönä on pidettävä esimerkiksi itsenäiseen harkintaan perustuvaa oikeutta käyttää voimakeinoja tai puuttua muuten merkittävällä tavalla yksilön perusoikeuksiin³⁵. Silloin kun julkisen tehtävän hoitaminen annetaan ulkopuolisen asiantuntijan tehtäväksi, perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisesta voidaan perustuslakivaliokunnan näkemyksen mukaan huolehtia muun muassa tehtäviä suorittavien henkilöiden sopivuuden ja pätevyyden avulla³⁶.

Oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen perustuslain 124 §:ssä tarkoitettussa merkityksessä on vakiintuneesti katsottu edellyttävän, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla.³⁷ Ulkopuolisen asiantuntijan toimintaan sovelletaan hallinnon yleislakeja niiden sisältämien soveltamisalaa, viranomaisten määritelmää tai yksityisen kielellistä palveluvollisuutta koskevien säännösten nojalla ilman erillistä mainintaakin. Sama koskee myös rikoslain virkavastuuta koskevien säännösten (rikoslain 40 luku 12 § 1 momentti) ja julkisuuslain (viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 4 §:n 2 momentti) soveltamista. Selkeyden vuoksi sääntelyyn on sisällytetty luotsausyhtiön ja tutkintoja vastaanottavaa henkilön virkavastuuta koskeva viittaussäännös.

Muutoksenhausta viranomaiskoneiston ulkopuolisen tekemään hallintopäätökseen on aina säädetty erikseen.³⁸ Ehdotettuun lakiin sisältyisi muutoksenhakusäännös, joka koskisi tutkintoja vastaanottavan henkilön ja luotsaustutkinnon järjestäjän koulutusta koskevaa päätöstä.

Perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisen kannalta merkityksellistä on myös yksityiselle annetun julkisen hallintotehtävän hoitamisen valvonta sekä kelpoisuusehdot³⁹. Perusoikeuksien, oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten turvaamisesta voidaan tosiasiallisessa toiminnassa huolehtia sääntelyn yleisen tarkkuuden ja muun asianmukaisuuden sekä asianomaisten henkilöiden sopivuuden ja pätevyyden avulla⁴⁰. Ehdotuksessa luotsaustutkinnon järjestämistä ja järjestäjää koskevat vaatimukset on kirjattu lakiin tarkasti ja yksiselitteisesti. Tutkintoja vastaanottavalta henkilöltä edellytettäisiin erillistä Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää henkilölupaa. Liikenne- ja viestintävirasto myös valvoisi tutkintoja vastaanottavien henkilöiden toimintaa. Luotsausyhtiön koulutusjärjestelmä edellyttäisi Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntää.

Tutkintoja suorittavan oikeusturvan kannalta on merkittävää, että asiat, jotka tutkinnon suorittajan on osoitettava hallitsevansa, on määritelty laissa ja lain nojalla annettavissa säännöksissä. Tutkintoja vastaanottavalla henkilöllä tai luotsausyhtiöllä ei olisi merkittävää itsenäistä harkintavaltaa tutkinnon arvioinnissa. Näitä koskien olisi selkeät säännöt sekä laissa että lain nojalla

³⁵ Ks. esim. PeVL 42/2005, s. 3.

³⁶ Ks. esim. PeVL 40/2002 vp, s.3.

³⁷ Ks. esim. PeVL 11/2006 vp, PeVL 20/2006 vp ja PeVL 50/2017 vp.

³⁸ Ks. esim. PeVL 30/2014 vp, s.5.

³⁹ Ks. esim. PeVL 40/2002 vp ja PeVL 62/2014 vp.

⁴⁰ Ks. esim. PeVL 26/2017 vp ja PeVL 24/2001 vp.

annettavassa määräyksessä. Luotsausyhtiö ja tutkintoja vastaanottava henkilö olisivat velvollisia antamaan tutkinnosta todistuksen tai hylkäävän päätöksen, jossa selviäisi hylkäyksen perusteet. Hylkäävään päätökseen tutkinnon suorittajalla olisi oikeus hakea oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta. Tutkintoja vastaanottavaan henkilöön ja luotsausyhtiöön sovellettaisiin rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä.

Perustuslaissa tarkoitetut perusoikeudet, oikeusturva ja hyvä hallinto tulisivat turvatuiksi tutkintoja vastaanottavaa henkilöä koskevilla pätevyys- ja laatuvaatimuksilla sekä rikosoikeudellisella virkavastuulla.

12.9 Seuraamusmaksusta säättäminen

Esityksen seuraamusmaksua koskevalla ehdotuksella pyritään varmentamaan merenkulun turvallisuutta ja sitä kautta myös perusoikeuksien toteutumista täydentämällä viranomaisen keinovalikoimaa, joilla se voi puuttua havaittuihin laiminlyönteihin. Riittävän tehokkaalla seuraamussääntelyllä tavoitellaan lisäksi tahallisten laiminlyöntien ennaltaehkäisyä. Ehkäisemällä tahallisia laiminlyöntejä voidaan ehkäistä onnettomuuksia, joilla on haitallisia vaikutuksia ihmisten hengelle ja terveydelle, omaisuudelle ja ympäristölle.

Toisaalta seuraamusmaksun määrääminen rajoittaa perusoikeuksia. Vaikka laiminlyönnistä määrättävä seuraamusmaksu vahvistaa osaltaan merenkulun turvallisuutta ja sitä kautta välillisesti edellä kuvattuja perusoikeuksia, sen määrääminen samalla vaikuttaa maksuvelvollisen omaisuuteen. Näin ollen perusoikeuksien rajoittamisen yleiset edellytykset on otettava huomioon myös seuraamusmaksua koskevassa sääntelyssä.

Hyväksyttävyyden vaatimus edellyttää, että seuraamusmaksulle on esitettävä painava yhteiskunnallinen tarve ja perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä peruste⁴¹. Eduskunnan perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön perusteella on myös selvää, että fiskaaliset intressit eivät ole hyväksyttäviä syitä seuraamussääntelylle⁴². Ehdotettu seuraamusmaksua koskeva säännös vastaisi käytännössä havaittuun tarpeeseen. Nykyinen sääntely, jossa tietyt laiminlyönnit on sanktioitu rikosoikeudellisella menettelyllä, on havaittu käytännössä tehottomaksi. Seuraamusmaksusta säättämisen perimmäinen tavoite on merenkulun turvallisuuden varmistaminen. Onnettomuusriskiä vähentämällä voidaan välillisesti suojata muita tärkeitä arvoja ja perusoikeuksia, kuten ihmisten henkeä ja terveyttä, omaisuutta ja ympäristöä.

Sääntelyn hyväksyttävyyden ja oikeasuhtaisuuden lisäksi sanktioista säädettyä on kiinnitettävä erityistä huomiota sääntelyn tarkkarajaisuuteen sekä sanktioiden kohteena olevien oikeusturvaan⁴³. Nämä seikat on huomioitu sekä rangaistussäännöksen täsmällisellä muotoilulla, että täsmentämällä toimijoiden velvoitteita, joiden laiminlyöntiä seuraamusmaksu koskee. Muutoksenhausta säädetäisiin ehdotetun lain 70 §:ssä.

Suhteellisuusvaatimus puolestaan edellyttää sen arvioimista, onko seuraamusmaksu välttämätön sen taustalla olevan oikeushyvän suojaamiseksi. Tältä osin tulee arvioida, onko vastaava tavoite saavutettavissa muulla perusoikeuteen vähemmän puuttuvalla tavalla kuin teon sääntämisellä rangaistavaksi⁴⁴. Ehdotetun 67 §:n 1, 2, 4 ja 5 kohtien osalta teot on nykyään säädetty sakonuhalla rangaistavaksi. Tältä osin ehdotuksessa on huomioitu ultima ratio -periaate, jonka

⁴¹ Ks. PeVL 23/1997 vp, s. 2/II.

⁴² Ks. PeVL 61/2014 vp, s. 3/I ja PeVL 9/2016 vp, s. 4.

⁴³ Ks. PeVL 49/2017 vp.

⁴⁴ Ks. PeVL 23/1997 vp.

mukaisesti rikosoikeudellisen rangaistuksen käyttöön tulee turvautua vasta viimesijaisena keinona. Mainitun pykälän 3 ja 6 kohdat olisivat uusia tekemuotoja. Kokonaisuudessaan kyseisten velvoitteiden laiminlyönneillä voidaan aiheuttaa sellaista vaaraa merenkulun turvallisuudelle, johon reagoimiseksi viranomaisella on oltava tehokkaat keinot. Esitystä laadittaessa on arvioitu, ettei lain noudattamisen varmistamista ja merenkulun turvallisuutta ole mahdollista saavuttaa lievemmin keinoin. Toisaalta nykyisen luotsauslain rangaistussäntely, joka pohjautuu rikosmenettelylle, on havaittu turhan raskaaksi ja siksi käytännössä tehottomaksi keinoksi puuttua laiminlyönnteihin.

Suhteellisuusvaatimuksista on johdettavissa myös oikeasuhtaisuuden vaatimus, joka edellyttää seuraamusmaksun ankaruuden arvioimista. Ankaruustason määrittämisessä on huomioitava sanktioitavan teon tai laiminlyönnin moitittavuus. Myös suojeluintressillä on arvioinnissa merkitystä: mitä painavammasta suojeluintressistä on kysymys, sitä ankarampi ja euromääräisesti suurempi seuraamusmaksu voi olla perusteltavissa. Oikeasuhtaisuuteen voidaan katsoa vaikuttavan keskeisesti määrättävän seuraamusmaksun suuruus ja sen suhde tekoon sekä tekijään.

Luotsauslain kohdalla tavoitteena on sanktioida toisistaan eroavia tekemuotoja, jotka kaikki kuitenkin liittyvät läheisesti merenkulun turvallisuuden varmistamiseen. Osaan niistä voi syyllistyä eri asemassa olevat toimijat. Esimerkiksi luotsauspalveluita voi tarjota lain vastaisesti niin varustamo kuin yksityishenkilö.

Lisäksi hallinnollisten seuraamusmaksujen suhteen oikeasuhtaisuusvaatimus edellyttää, että seuraamusmaksuja koskeva säntely sisältää säännökset seuraamusten euromääräisistä suuruuksista. Ottaen huomioon myös seuraamussäntelyn tarkkarajaisuutta ja täsmällisyyttä koskevan vaatimuksen tämän voidaan katsoa edellyttävän, että vähintään seuraamusmaksujen enimmäismäärät on nimenomaisesti ilmaistava seuraamusmaksuja koskevassa säntelyssä. Usein seuraamusmaksun vähimmäismäärää ei ole lainsäädännössä nimenomaisesti määritelty eikä Suomessa ole voimassa sellaisia hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevia yleisiä sääntöksiä, joissa seuraamusmaksun yleinen vähimmäismäärä määriteltäisiin.

Seuraamusmaksun euromääräisestä suuruudesta ja sen oikeasuhtaisuuden arvioinnista ei ole selkeitä ohjeita. Seuraamusmaksujen enimmäissuuruus vaihtelee tapauskohtaisesti huomattavasti. Pääsääntöisesti seuraamusmaksuja koskeva lainsäädäntö on rakennettu siltä lähtökohdalta, että luonnolliselle henkilölle määrättävän seuraamusmaksun tulee olla euromäärältään vähäisempi kuin oikeushenkilölle määrättävän seuraamusmaksun.

Eduskunnan perustuslakivaliokunta on arvioinut arpajaislakia (1047/2001) koskevan muutosesityksen⁴⁵ eduskuntakäsittelyn yhteydessä ehdotetun seuraamusmaksun suuruutta. Esityksessä ehdotettiin otettavaksi käyttöön seuraamusmaksu rahapelin markkinointia koskevien säännösten rikkomisesta. Esityksessä ehdotetun seuraamusmaksun suuruus rahapelin toimeenpanijalle tai elinkeinonharjoittajalle oli vähintään 10 000 euroa ja enintään viisi miljoonaa euroa. Luonnolliselle henkilölle määrättävän seuraamusmaksun suuruudeksi taas ehdotettiin vähintään 500 euroa ja enintään 40 000 euroa. Eduskunnan perustuslakivaliokunta piti seuraamusmaksuja suhteellisen suurina, etenkin luonnollisiin henkilöihin kohdistuvin osin.⁴⁶ Eduskunnan hallintovaliokunta puolestaan katsoi, että ehdotetut seuraamusmaksut olivat euromääriltään oikeasuhtaisia. Hallintovaliokunnan arvioon vaikuttavat muun muassa säntelyn erityis- ja yleisestävyyden turvaaminen riittävän tuntuvilla seuraamusmaksuilla, oikeushenkilöihin ja luonnollisiin henki-

⁴⁵ HE 135/2021 vp.

⁴⁶ PeVL 46/2021 vp, kohta 16.

löihin kohdistuvien seuraamusmaksujen euromääräiset erot, seuraamussääntelyn kohdistumisella muuhun kuin vähäiseen lain rikkomiseen sekä sanktiosääntelyn hyväksyttävänä pidetty tarkoitus.⁴⁷

Esitetyn luotsauslain 68 §:ssä ehdotetaan, että oikeushenkilölle määrättävä seuraamusmaksu saisi olla enintään 100 000 euroa. Luonnolliselle henkilölle määrättävä seuraamusmaksu puolestaan saa olla enintään neljä prosenttia hänen rikkomuksen päättymistä edeltäneenä vuonna toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan, kuitenkin enintään 5 000 euroa. Kyseisten summien arvioidaan olevan toimijoiden erilaiset taloudelliset asemat huomioon ottaen oikeasuhtaiset, mutta kuitenkin riittävän ennaltaehkäisevät niiden taustalla olevan oikeushyvän suojelemiseksi.

Seuraamusmaksun suuruus perustuisi kokonaisarviointiin ja arvioinnissa huomioitavista seikoista säädettäisiin luotsauslain 67 §:ssä. Tämä vastaisi perustuslakivaliokunnan kantaa, jonka mukaan seuraamusmaksun oikeasuhtaisuuden kannalta on huomionarvoista, että sitä määrättäessä otetaan huomioon muun muassa rikkomuksen laatu, laajuus, vakavuus ja kestoaika, rikoksella saavutettu hyöty sekä toimet vahingon lieventämiseksi tai korjaamiseksi. Perustuslakivaliokunta on pitänyt aiemmassa käytännössään merkittävänä myös sitä, että sääntelyyn sisältyy mahdollisuus seuraamusmaksun määräämättä jättämiselle, jos rikkomus on vähäinen tai sen määräämistä on pidettävä ilmeisen kohtuuttomana taikka jos asianomainen taho on ryhtynyt riittäviin toimenpiteisiin rikkomuksen korjaamiseksi välittömästi sen havaitsemisen jälkeen eikä rikkomus ole vakava tai toistuva. Seuraamusmaksun määräämättä jättämisestä kuvattua vastaavin perustein ehdotetaan säädettäväksi luotsauslain 69 §:ssä.⁴⁸

Laillisuusperiaate edellyttää, että seuraamusmaksun yleisistä perusteista on säädettävä perustuslain 2 §:n 3 momentissa edellytetyllä tavalla lailla, koska sen määräämiseen sisältyy julkisen vallan käyttöä. Perustuslakivaliokunta on lisäksi katsonut, että vaikka perustuslain 8 §:n rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen täsmällisyysvaatimus ei sellaisenaan kohdistu hallinnollisten sanktioiden sääntelyyn, ei tarkkuuden yleistä vaatimusta kuitenkaan voida tällaisen sääntelyn yhteydessä sivuuttaa⁴⁹.

Ehdotetusta luotsauslaista kävisi yksiselitteisesti ilmi tekemuodot, joista seuraamusmaksu voitaisiin määrätä. Myös ne velvoittavat säännökset, joiden laiminlyöntiin seuraamusmaksu liittyisi, on kirjoitettu nykyistä täsmällisemmin ja selkeämmin niin, että niistä käy yksiselitteisesti ilmi minkälaista toimintaa velvoite koskee ja miltä toimijalta kyseistä toimintaa vaaditaan. Myös seuraamusmaksun enimmäismäärä ja sen suuruuden arvioinnissa huomioitavat tekijät olisi laissa tuotu selvästi esiin edellä kuvatuin tavoin. Säännökset kokonaisuudessaan antaisivat sääntelyn kohteena oleville riittävän ennustettavuuden seuraamusmaksun määräämisestä. Lisäksi laissa olisi siten perustuslakivaliokunnan edellyttämällä tavalla säädetty täsmällisesti ja selkeästi maksuvelvollisen oikeusturvasta samoin kuin lain täytäntöönpanon perusteista.⁵⁰

Syyttömyysoletaman rikosoikeudenkäynnissä sovellettava periaate, joka on otettava huomioon valmisteltaessa myös hallinnollista sanktiointia. Periaatteen mukaan hallinnollisia sanktioita koskeva sääntely tulee lähtökohtaisesti muotoilla muuten kuin ankaraan objektiiviseen vastuuseen perustuvaksi. Ehdotettu luotsauslain 67 § edellyttäisi sanamuotonsa perusteella teon ilmen-

⁴⁷ HaVM 18/2021 vp, s. 12.

⁴⁸ Ks. PeVL 46/2021, kohta 18.

⁴⁹ Ks. esim. PeVL 9/2012 vp, PeVL 74/2002 vp, PeVL 57/2010 vp.

⁵⁰ PeVL 9/2012 vp, PeVL 57/2010 vp, PeVL 55/2005 vp, PeVL 32/2005 vp.

tävän tahallisuutta tai huolimattomuutta. Seuraamusmaksu kohdistettaisiin nimenomaan lainvastaiseen toimintaan syylistyneelle ja viranomaisen on esitettävä riittävä näyttö seuraamuksen määräämiseksi.

Edelleen rikosoikeudenkäyntiin liittyvä *kaksoisrangaistavuuden kieltö* edellyttää, että ketään ei saa tutkia ja rangaista toiseen kertaan teosta, josta hänet on jo lopullisesti vapautettu tai tuomittu syylliseksi. Kaksoisrangaistavuuden kieltö kattaa myös samaa tekoa koskevat rangaistusluonteiset hallinnolliset seuraamukset. Kaksoisrangaistavuuden kiellon toteutumisesta on pyritty huolehtimaan välttämällä luotsauslakia koskevassa esityksessä rikoslain kanssa päällekkäistä vastuusääntelyä. Lisäksi 69 §:ssä säädettäisiin rikosoikeudellisen ja hallinnollisen seuraamuksen välisestä suhteesta. Pykälän mukaan seuraamusmaksua ei saa esittää määrättäväksi ja se on jätettävä määräämättä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty seuraamusmaksu, ei saisi samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta.

Valmistelussa on huomioitu myös eräät seuraamusmaksujen määräämiseen liittyvät menettelylliset seikat. Seuraamusmaksun *täytäntöönpanosta* vastaisi Oikeusrekisterikeskus. Seuraamusmaksun täytäntöönpano säädettäisiin toteutettavaksi sakon täytäntöönpanosta annetun lain mukaisessa menettelyssä. Seuraamusmaksun *vanhentumista* koskien on huomioitu, että hallinnollisten sanktioiden määräämisoikeuden vanhentumisesta ei ole yleisiä säännöksiä. Sanktioita koskevaa lainsäädäntöä valmisteltaessa on siten aina erikseen ratkaistava, minkä ajan kuluessa toimivaltaisella viranomaisella on mahdollisuus ryhtyä sanktion määräämisen edellyttämiin toimenpiteisiin. Tältä osin ehdotukseen sisältyisivät säännökset siitä, että seuraamusmaksua ei saisi määrätä teoista, joista on kulunut yli viisi vuotta. Samoin seuraamusmaksu vanhenisi viidessä vuodessa. Seuraamusmaksun kohteen *oikeusturvasta* huolehdittaisiin säätämällä selkeästi siitä, että seuraamusmaksun määräämistä koskevaan Liikenne- ja viestintäviraston päätökseen saa hakea muutosta valittamalla.

12.10 Soveltaminen Ahvenanmaalla

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat teitä ja kanavia, tieliikennettä, raideliikennettä, veneliikennettä ja paikallisen meriliikenteen väyliä.

Liikenneasioissa valtakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvat Ahvenanmaan itsehallintolain 27 §:n 13 kohdan mukaan kauppamerenkulkua ja kauppamerenkulun väyliä koskevat asiat. Lisäksi valtakunnan toimivaltaan kuuluvat merenkulun pätevyyksistä päättäminen. Toimivaltainen viranomaisnäissä asioissa on Liikenne- ja viestintävirasto.

Esityksen perusoikeusliitännäiset ehdotukset ovat täsmällisiä, ajallisesti rajattuja, ja perustelussa suhteessa suojeltaviin oikeushyviin nähden. Ehdotettu sääntely on rajattu vain siihen laajuuteen, joka on katsottava sen taustalla olevien tavoitteiden kannalta välttämättömäksi ja oikeasuhtaiseksi. Ehdotuksilla ei puututa perustuslaissa turvattujen oikeuksien ydinalueelle.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäviksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

Luotsauslaki

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain tarkoitus

Tämän lain tarkoituksena on merenkulun turvallisuuden ja väylänavigointiosaamisen edistäminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäiseminen.

Lisäksi lain tarkoituksena on säätää velvollisuudesta käyttää luotsia, luotsien tehtävistä ja vastuusta sekä luotsausyhtiön oikeuksista ja velvollisuuksista.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *aluksella* veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua vesikulkuneuvoa;
- 2) *alusyhdistelmällä* ilman omaa kuljetuskoneistoa olevan aluksen ja siihen kiinnitetyn työntävän, koneellisen aluksen yhdistelmää, jos alusten muotoilu ja kytkentäjärjestelmä ovat sellaiset, että alusyhdistelmä pystyy toimimaan yhtenä aluksena;
- 3) *asiamiehellä* henkilöä, jolla on valtuudet tai lupa toimittaa tietoja aluksen liikenteenharjoittajan nimissä;
- 4) *avustusrajoitus I C:llä* rajoitusta, jonka mukaan väylällä kulkuun saa jäänmurtaja-avustusta ainoastaan vähintään tietyn kantavuuden alus, joka kuuluu vähintään alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetussa laissa (1121/2005) tarkoitettuun jääluokkaan I C;
- 5) *etäluotsauksella* toimintaa, jossa luotsi luotsaa alusta muualla kuin luotsattavassa aluksessa;
- 6) *hinausyhdistelmällä* vähintään kahdesta yksiköstä koostuvaa kokonaisuutta, jonka jollakin yksiköllä on omalla kuljetuskoneistolla kulkeva alus, ja joka ei ole 2 kohdassa tarkoitettu alusyhdistelmä;
- 7) *IMDG-säännöstöllä* SOLAS-sopimuksen liitteen VII luvun A osan 1 säännössä määriteltyä säännöstöä, joka sisältää määräyksiä vaarallisten aineiden kuljetuksesta kappaletavarana aluksessa;
- 8) *Itämerellä* varsinaista Itämerta, Pohjanlahtea ja Suomenlahtea sekä Itämeren sisääntuloväylää, jonka rajana on Skagenin leveysaste 57°44,8' P Skagerrakissa, mukaan lukien alueen valtioiden ilmoittamat sisäiset aluevedet;

9) *itämerenluotsauksella* toimintaa, jossa henkilö, jolla on itämerenluotsin lupakirja, toimii merenkulullisena neuvonantajana Itämeren alueella Suomen tai muiden Itämeren valtioiden kansallisten luotsausalueiden ulkopuolella;

10) *laivanisännällä* sellaista aluksen omistajaa tai koko aluksen vuokraajaa, joka joko yksinään tai yhdessä toisten henkilöiden kanssa käyttää tosiasiallista määräämisvaltaa alusturvallisuuteen liittyvissä kysymyksissä;

11) *laivasimulaattorilla* kansainvälisen luokituslaitoksen hyväksymää STCW-yleissopimuksen säännön A-I/12 mukaista simulaattorilaitteistoa;

12) *luotsauksella* alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana, ei kuitenkaan itämerenluotsausta;

13) *luotsausalueella* rajattua vesialuetta, joka määritellään luotsausyhtiön toimintakäsikirjassa;

14) *luotsauspalvelulla* toimintaa, jossa toisen lukuun tarjotaan luotsausta alukselle Suomen luotsinkäyttöalueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella tai tähän toimintaan liittyviä tilaus- ja kuljettamispalveluita;

15) *luotsausyhtiöllä* osakeyhtiötä, joka on perustettu Luotsausliikelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi annetulla lailla (1008/2010);

16) *luotsilla* henkilöä, jonka Liikenne- ja viestintävirasto on luotsin lupakirjan myöntämällä hyväksynyt toimimaan luotsina Suomen vesialueella sekä jäljempänä määritellyllä Saimaan kanavan vuokra-alueella;

17) *luotsinkäyttöalueella* aluetta, jolla alusten on noudatettava Suomen luotsinkäyttövelvollisuutta koskevia säännöksiä;

18) *luotsinkäyttölinjalla* VTS-väylällä olevaa kohtaa, jossa luotsinkäyttövelvollisen aluksen komentosillan on viimeistään oltava miehitetty luotsaavalla luotsilla tai tämän lain edellyttämällä luotsausvapautuksen haltijoilla;

19) *luotsipaikalla* kartalle merkittävää kohtaa, jonka läheisyydestä tai sen ja luotsinkäyttölinjan väliseltä alueelta luotsi nousee alukseen;

20) *MARPOL-yleissopimuksella* alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta ja siihen liittyvää vuoden 1978 pöytäkirjaa (SopS 51/1983) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

21) *merikapteeninkirjalla* STCW-yleissopimuksen säännön II/2 mukaista merikapteenin pätevyyskirjaa;

22) *meripalvelulla* tarkoituksenmukaista laivaväkeen kuuluvana suoritettua palvelua aluksella, jossa 30 päivän ajanjakson aluksella lasketaan vastaavan yhtä kuukautta;

23) *meriympäristölle haitallisella irtolastilla* MARPOL-yleissopimuksen I liitteen mukaisia öljyjä ja näihin ominaisuuksiltaan rinnastuvia muita hiilivetyjä silloin kun niitä kuljetetaan irtolastina, MARPOL-yleissopimuksen II liitteen luokkiin X, Y tai Z kuuluvia nestemäisiä irtolasteja, MARPOL yleissopimuksen V liitteen mukaisia meriympäristölle haitallisia aineita irtolastina (HME-aineet), SOLAS-yleissopimuksen liitteen VII luvun A 1 osan 7 säännössä määritellyä vaarallista kiinteää irtolastia sekä edellä mainittuja aineita sisältäviä seoksia;

24) *PEC-lupakirjalla* Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää henkilöilupaa, josta ilmenevät sen haltijan väylä- tai aluekohtaiset vapautukset luotsinkäyttövelvollisuudesta;

25) *saattohinaajakoulutuksella* jäljempänä 26 kohdassa tarkoitettua toiminnan harjoittelua sisältävää koulutusta joko aluksella tai laivasimulaattorissa;

26) *saattohinauksella* toimintaan soveltuvalla hinaajalla satama-alueen ulkopuolisilla väylillä tapahtuvaa kauppa-aluksen ohjailun avustamista, jossa hinaaja on kytkettyä avustettavaan alukseen;

27) *Saimaan kanavalla* kanava-alueella Saimaan kanavan vuokra-alueella sijaitsevan Brusnitsnojen sulun alustaman ja Suomen alueella sijaitsevan Mälkiän sulun yläsataman välillä;

28) *Saimaan vesialueella* järvistä koostuvaa järvioluetta, jolla sijaitsee luotsinkäyttövelvollisuuden piiriin kuuluva Saimaan väylästä, lukuun ottamatta Saimaan kanavaa;

29) *Saimaan kanavan vuokra-alueella* aluetta, jota koskee Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle sekä Saimaan kanavan kautta tapahtuvasta alusliikenteestä Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välillä tehty sopimus (SopS 8/2012);

30) *SOLAS-yleissopimuksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehtyä kansainvälistä yleissopimusta (SopS 11/1981) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

31) *STCW-yleissopimuksella* merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa vuoden 1978 yleissopimusta (SopS 22/1984) ja siihen myöhemmin tehtyjä muutoksia;

32) *tilapäisellä luotsinkäyttölinjalla* VTS-väylällä olevaa kohtaa, jonka Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt tilapäiseksi luotsinkäyttölinjaksi ja jossa luotsinkäyttövelvollisen aluksen komentosillan on viimeistään oltava miehitetty luotsaavalla luotsilla tai tämän lain edellyttämällä luotsausvapautuksen haltijoilla;

33) *tilapäisellä luotsipaikalla* muuta kohtaa kuin luotsipaikkaa, jossa luotsi nousee alukseen ja jonka Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt tilapäiseksi luotsipaikaksi;

34) *valtionaluksella* sota-, rajavartio-, poliisi- ja tullialusta sekä alusta, jota muussa kuin kauppamerenkulussa käytetään pääasiassa valtion tarkoitukseen;

35) *VTS:llä* alusliikenteen valvontaa ja ohjausta koskevaa järjestelmää ja toimintaa, jolla on valmiudet toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin;

36) *VTS-alueella* aluetta, joka perustamispäätöksellä on vahvistettu VTS-alueeksi ja jolla ylläpidetään alusliikennepalvelua; VTS-alue voidaan jakaa osa-alueisiin tai sektoreihin;

37) *VTS-keskuksella* keskusta, jossa VTS-palveluntarjoaja ylläpitää alusliikennepalvelua;

38) *VTS-palveluntarjoajalla* alusliikennepalvelun tarjoajaa;

39) *VTS-väylällä* VTS-alueella sijaitsevaa kauppamerenkulun käyttämää yleistä kulkuväylää, jonka liikennettä valvoo ja ohjaa VTS-keskus;

40) *öljyllä* kivennäisöljyä kaikissa muodoissaan, mukaan luettuina raakaöljy, polttoöljy, öljyliete, öljyjäte ja jalostetut tuotteet sekä näihin rinnastettavat muut hiilivedyt.

3 §

Soveltamisala

Tätä lakia sovelletaan alusten luotsinkäyttövelvollisuuteen, luotsaukseen ja aluksilta edellytettävään luotsausosaamiseen Suomen vesialueella sekä Saimaan kanavan vuokra-alueella. Lakia sovelletaan lisäksi luotsauspalveluja tarjoavaan luotsausyhtiöön ja tässä laissa tarkoitettuihin tutkintojen vastaanottamiseen.

Aluksia koskevia säännöksiä sovelletaan tässä laissa myös alusyhdistelmään, jollei erikseen muuta säädetä.

2 luku

Luotsinkäyttövelvollisuus

4 §

Velvollisuus käyttää luotsia

Sen rajoittamatta, mitä Suomea sitovista kansainvälisistä velvoitteista johtuu, alukset ovat velvollisia käyttämään luotsia liikkuessaan Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella siten, kuin tässä laissa tai sen nojalla annetuissa säädöksissä tai määräyksissä säädetään.

Luotsinkäyttövelvollisia ovat alukset hinausyhdistelmiä lukuun ottamatta, joiden pituus on yli 50 metriä, niiden liikennöidessä Suomen luotsinkäyttöalueella, jollei VTS-väyläkohtaisesta

luotsinkäyttövelvollisuuden rajasta muuta johdu. Tämän rajoittamatta sellainen alus, joka kuljettaa lastinaan SOLAS-yleissopimuksen VII luvun D osassa tarkoitettua lastia, joka sisältää säteilytettyä ydinpolttoainetta, plutoniumia tai eräitä radioaktiivisia jätteitä ja jota kuljetetaan IMDG-säännösten mukaisesti, on koostaan riippumatta luotsinkäyttövelvollinen Suomen luotsinkäyttöalueella.

VTS-väylillä luotsinkäyttövelvollisia ovat sellaiset alukset, joiden kuljettava lasti tai koko suhteutettuna niiden kulloinkin käyttämän väylän kanssa muodostavat korostuneen riskin meriturvallisuudelle, ympäristölle tai ihmisten terveydelle ja hengelle. Arvioitaessa aluksen ja väylän riskiä on huomioitava aluksen pituus, leveys ja syväys suhteessa väylän ominaisuuksiin sekä aluksen kuljettaman lastin haitallisuus tai vaarallisuus.

Jos alus saapuu Suomen luotsinkäyttöalueelle VTS-väylää pitkin tai aikomuksenaan suoraan liittyä tällaiselle väylälle sen alkaessa, luotsinkäyttövelvollisuus alkaa vasta kyseisen väylän luotsinkäyttölinjalta. Samoin aluksen poistuessa Suomen luotsinkäyttöalueelta VTS-väylää tai sen kuvitteellista jatketta pitkin luotsinkäyttövelvollisuus päättyy sen käyttämän ulkomerelle johtavan VTS-väylän luotsinkäyttölinjalle.

Luotsinkäyttövelvollisuus ei koske

- 1) suomalaista valtionalusta;
- 2) liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 6 §:n mukaista lauttaa sen liikennöidessä osana maantietä;
- 3) venäläistä alusta sen liikennöidessä vain Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvalla osalla; ja
- 4) puutavaran uittoa Saimaan vesialueella.

Liikenne- ja viestintävirasto voi perustelluista turvallisuus- tai ympäristönsuojelullisista syistä päättää, että nimetyin päällikön tai tietyn aluksen on käytettävä luotsia.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä edellä 3 momentissa tarkoitettun luotsinkäyttöalueen rajoista sekä 3 momentissa tarkoitettun korostuneen riskin arvioimisesta ja luotsinkäyttövelvollisuuden rajasta sekä luotsinkäyttölinjasta väyläkohtaisesti.

5 §

Vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta

Edellä 4 §:ssä säädetyn rajoittamatta luotsinkäyttövelvollisuudesta suomalaisella väylällä on vapautettu:

1) alus, jonka komentosilta on miehitetty vähintään yhdellä henkilöllä, jonka on valvottava aluksen ohjailuun ja käsittelyyn liittyviä toimenpiteitä, jolla on PEC-lupakirja, jossa on kyseistä väylää ja alusta koskeva vapautus, ja

a. jonka kuljettaman meriympäristölle haitallisen irtolastin ja aluksella olevien polttoöljyjen tai muiden hiilivetyjen yhteenlaskettu määrä ei ylitä 3 000 tonnia;

b. joka kuljettaa irtolastina tai aluksella käytettäväksi tarkoitettuna polttoaineena nesteytettyjä kaasuja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevan Kansainvälisen merenkulkujärjestön säännösten 19 luvussa tarkoitettuja aineita ja niihin rinnastettavia nesteytettyinä kuljettavia kaasuja enintään 1 000 kuutiota; tai

c. joka kuljettaa enintään 400 matkustajaa;

2) sellainen alus, joka tavanomaisissa olosuhteissa saattohinataan satamasta tai satamaan, jonka komentosilta on miehitetty vähintään kahdella henkilöllä, joilla on PEC-lupakirjalle merkittynä kyseistä alusta ja väylää koskeva luotsausvapautus, joiden on valvottava aluksen ohjailuun ja käsittelyyn liittyviä toimenpiteitä ja joista vähintään toinen on PEC-lupakirjan lisäksi suorittanut saattohinaajakoulutuksen;

3) muu kuin 1–2 kohtien mukainen alus, jonka komentosilta on miehitetty vähintään kahdella henkilöllä, joilla on PEC-lupakirjalle merkittynä kyseistä alusta ja väylää koskeva luotsausvapautus ja joiden on valvottava aluksen ohjailuun ja käsittelyyn liittyviä toimenpiteitä; ja

4) muu kuin 1–2 kohtien mukainen alus, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:

- a. alus liikennöi tavanomaisesti vähintään viikoittain kyseisellä väylällä;
b. aluksen päälliköllä on PEC-lupakirja, jossa on kyseistä väylää ja alusta koskeva vapautus;
ja
c. aluksen ohjailuun ja käsittelyyn liittyviä toimenpiteitä valvoo komentosillalla vähintään kaksi kansipäällystön jäsentä, joista vähintään toisella on PEC-lupakirja, jossa on kyseistä väylää ja alusta koskeva vapautus, ja toisella on kokemusta aluksen ohjailusta vähintään 10 matkalla kyseisen väylän molempiin suuntiin.

Vapautusta luotsinkäyttövelvollisuudesta ei kuitenkaan voida myöntää alukselle, joka kuljettaa lastinaan SOLAS-yleissopimuksen VII luvun D osassa tarkoitettua lastia, joka sisältää säteilytettyä ydinpolttoainetta, plutoniumia tai eräitä radioaktiivisia jätteitä ja jota kuljetetaan IMDG-säännösten mukaisesti.

Vapautuksen myöntämisen edellytyksenä on lisäksi, että väylän mitoitus on sellainen, että aluksen turvallinen navigointi väylällä on mahdollista.

Aluksen päällikön tai tämän asiamiehen on ennen aluksen saapumista Suomen vesialueelle sähköistä merenkulun tiedonhallintajärjestelmää käyttäen tai muutoin ilmoitettava asianomaiselle VTS-keskukselle, jos alus ei 1 momentin nojalla käytä luotsia. Ilmoitukseen on liitettävä komentosillalla aluksen ohjailuun ja käsittelyyn liittyviin toimenpiteisiin osallistuvien tai sitä valvovien PEC-lupakirjan haltijoiden lupakirjojen numerot.

6 §

Poikkeus luotsinkäyttövelvollisuudesta satama-alueella

Sen estämättä, mitä tässä laissa säädetään luotsauksesta, Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta myöntää satamahallinnolle luvan, jonka nojalla satamahallinnon hyväksymä henkilö voi harjoittaa satama-alueella alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa henkilö toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana. Lupa voidaan myöntää vain hakemuksessa tarkoitettun alueen sisäiseen alusten ohjailuun liittyvään toimintaan, jossa alus kulkee laituri- tai ankkuripaikkojen välillä.

Liikenne- ja viestintäviraston on myönnettävä 1 momentissa tarkoitettu lupa, jos toiminta ei aiheuta vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle tai ympäristölle ja luotsinkäyttövelvollisuutta koskevien säännösten noudattaminen olisi ilmeisen tarkoituksetonta tai kohtuuttoman hankalaa.

Lupa on voimassa toistaiseksi. Satamahallinnon on haettava uutta lupaa, jos luvassa tarkoitettun alueen satamarakenteisiin tehdään olennaisia muutoksia.

Satamahallintoon sovelletaan, mitä jäljempänä tässä laissa säädetään luotsausyhtiön korvausvastuusta ja sen enimmäismäärästä, jos 1 momentissa mainittu satamahallinnon tehtävään hyväksymä henkilö on joku muu kuin satama-alueella siirrettävän aluksen miehitykseen kuuluva.

7 §

Muu poikkeus luotsinkäyttövelvollisuudesta

Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta tai omalla päätöksellään myöntää aluksille tai alusten päälliköille poikkeuksia velvollisuudesta käyttää luotsia, jos alusturvallisuutta ja ympäristöä ei vaaranneta ja velvollisuutta koskevien säännösten noudattaminen olisi ilmeisen tarkoituksetonta tai kohtuuttoman hankalaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää poikkeuksia:

- 1) erityisten sää- tai jääolosuhteiden vuoksi;
- 2) öljy- tai kemikaalivahinkojen torjuntatoimien suorittamiseksi;
- 3) pelastustoimien tai rajaturvallisuustehtävien suorittamiseksi;
- 4) alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetun lain (1121/2005) 10 a §:n tarkoittamien jäänmurtopalvelujen hoitamista varten;

- 5) viranomaisten välisten tai kansainväliseen yhteistyöhön liittyvien harjoitusten järjestämiseksi;
- 6) kilpailujen järjestämiseksi;
- 7) väyläalueella tai sisäisillä aluevesillä tapahtuvalla vesirakennustyömaalla tehtävää työtä varten;
- 8) väyläalueella tai sisäisillä aluevesillä tapahtuvan putken, kaapelin tai muun sellaisen laske-
miseksi;
- 9) tietyllä vesialueella suoritettavaa tutkimustoimintaa varten;
- 10) saariston kehityksen edistämiseksi annetun lain 5 §:ssä tarkoitettujen liikenne- ja kulje-
tuspalvelujen turvaamiseksi harjoitettavaa liikennettä varten;
- 11) kotimaanliikenteen liikennealueella II sijaitsevalla nimetyllä ja rajatulla alueella harjoi-
tettavaa liikennöintiä varten; tai
- 12) muuta vastaavaa toimintaa varten.

Edellä 2 momentin 5-12 kohdan mukaiseen toimintaan päätöstä tehdessään Liikenne- ja vies-
tintäviraston on kuultava luotsausyhtiötä, Väylävirastoa, VTS-palveluntarjoajaa ja Suomen ym-
päristökeskusta sekä mahdollisia muita asiaan kuuluvia viranomaisia ja sidosryhmiä. Liikenne-
ja viestintävirasto voi asettaa luotsinkäyttövelvollisuudesta myönnettävään poikkeukseen vaa-
timuksia aluksen henkilöstöltä edellytettävästä 7 luvun mukaisesta luotsausosaamisesta.

Tämän pykälän 1 momentin nojalla myönnetty poikkeus on voimassa enintään 6 kuukautta
sen myöntämisestä. Edellä 1 momentin 10 ja 11 kohdan mukainen poikkeus voidaan kuitenkin
myöntää toistaiseksi voimassaolevana.

Puolustusvoimat tai Rajavartiolaitos voi vapauttaa velvollisuudesta käyttää luotsia ulkomai-
sen valtionaluksen, joka osallistuu Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen isännöimään kou-
lutukseen, harjoitukseen tai muuhun puolustusyhteistyöhön taikka on muutoin Puolustusvoi-
mien tai Rajavartiolaitoksen isännöimänä Suomen vesialueella olevalla luotsinkäyttöalueella.
Tällaisen ulkomaisen valtionaluksen on käytettävä ammattikäyttöön tarkoitettua A-luokan au-
tomaattista tunnistusjärjestelmää (AIS), ellei Puolustusvoimat tai Rajavartiolaitos anna lupaa
olla sitä käyttämättä. Puolustusvoimien ja Rajavartiolaitoksen on ilmoitettava välittömästi va-
pautuksesta Liikenne- ja viestintävirastolle sekä VTS-palveluntarjoajalle.

3 luku

Luotsausyhtiö ja luotsauspalvelut

8 §

Oikeus luotsaukseen

Luotsauspalveluja ei saa tarjota muu kuin luotsausyhtiö eikä luotsausta harjoittaa muu kuin
luotsausyhtiön palveluksessa oleva luotsi.

9 §

Velvollisuus tarjota luotsauspalvelua

Luotsausyhtiön on tarjottava tässä laissa tarkoitettuja luotsauspalveluja alueilla, joilla luotsia
on käytettävä 4 §:n mukaan.

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää luotsausyhtiölle poikkeuksia velvollisuudesta tarjota
luotsauspalveluja, jos velvollisuutta tarjota palvelua olisi pidettävä ilmeisen tarkoituksettomana
tai kohtuuttoman hankalana.

Luotsia käyttävän aluksen laivanisäntä on velvollinen suorittamaan luotsausmaksua siten kuin
tässä laissa säädetään.

Luotsausyhtiön on varmistettava, että sen palveluksessa olevilla luotseilla on tehtävissään tarvitsemansa voimassa olevat luotsin lupakirjat.

Luotsausyhtiön on varmistettava, että tämän lain 8 luvussa tarkoitettuja tutkintoja vastaanottavia henkilöitä on riittävä määrä tutkintojen vastaanottamisen sujuvaksi järjestämiseksi.

10 §

Luotsausmaksu

Tämän lain mukaisista luotsauspalveluista luotsausyhtiö perii kiinteään yksikköhintaan perustuvan maksun luotsattavalta alukselta. Maksu määräytyy luotsattavan aluksen nettovetoisuuden ja todellisen luotsatun matkan perusteella.

Saimaan kanavalla ja Saimaan vesialueella peritään alennettuun yksikköhintaan perustuvaa maksua. Alennettu yksikköhinta on enintään kaksi kolmasosaa varsinaisesta yksikköhinnasta.

Yksikköhinnasta, alennetusta yksikköhinnasta ja muiden mahdollisten suoritteiden hinnoista päättää luotsausyhtiön hallitus. Luotsausyhtiön perimien maksujen tulee olla kohtuullisia ottaen huomioon aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen tuotto.

Luotsausyhtiön on pidettävä julkisesti saatavilla perittävät yksikköhinnat ja alennetut yksikköhinnat sekä muista suoritteista perittävät hinnat ja niiden määräytymisperiaatteet. Lisäksi mahdolliset alennukset ja niiden perusteet on oltava julkisesti nähtävillä. Luotsausyhtiön on neuvoteltava luotsauspalveluja käyttävien kanssa luotsausmaksujen tasosta sekä tarvittaessa tarjottavan palvelun laadusta. Luotsausyhtiön on toimitettava kyseisiä neuvotteluja varten ehdotukset luotsausmaksujen muuttamiseksi sekä ehdotettujen muutosten syyt viimeistään kolme kuukautta ennen muutosten voimaantuloa. Uudet hinnat voivat tulla voimaan aikaisintaan kuusi kuukautta hintojen muutosilmoituksesta.

11 §

Alennetun yksikköhinnan korvaaminen

Alennetusta yksikköhinnasta luotsausyhtiölle aiheutuvat tulonmenetykset korvataan osin tai kokonaan valtion talousarviossa tarkoitukseen otetusta määrärahasta liikenne- ja viestintäministeriön päätöksen mukaisesti.

Tulonmenetysten korvauksen maksuperusteena käytetään alennetulla yksikköhinnalla toteutuneiden luotsausten osalta varsinaisen yksikköhinnan ja alennetun yksikköhinnan erotusta.

Jos Saimaan kanavalla ja Saimaan vesistöalueella luotsausmäärät laskevat olennaisesti luotsausyhtiöstä johtumattomista syistä, liikenne- ja viestintäministeriö voi päätöksellään korvata myös muita palveluvelvoitteen mukaisen luotsaustoiminnan järjestämisestä ja ylläpidosta luotsausyhtiölle aiheutuneita kustannuksia.

Liikenne- ja viestintäministeriö vahvistaa avustuspäätöksessä avustuskelpoisten kustannusten ja valtionavustuksen enimmäismäärän sekä laskentaperusteet. Avustuskelpoiset kustannukset lasketaan ilman arvonnlisäveroa ilmoitetuista kustannuksista.

Luotsausyhtiön on eriteltävä palveluvelvoitteen mukaisen palvelun ja muiden kaupallisten palveluiden tuottamisesta syntyneet menot ja tulot kirjanpidossaan.

12 §

Ennakkoilmoitus luotsaustarpeesta

Aluksen päällikön tai tämän asiamiehen on annettava luotsinvälitykseen ja asianomaiselle VTS-keskukselle ennakkoilmoitus vähintään 24 tuntia ja 12 tuntia ennen aluksen luotsipaikalle

saapumista tai heti kun se on mahdollista. Ennakkoilmoitusten yhteydessä on ilmoitettava myös arvioitu aluksen lähtöaika satamasta.

Aluksen päällikön tai tämän asiamiehen on annettava luotsinvälitykseen ja asianomaiselle VTS-keskukselle ennakkoilmoitus sekä vähintään 12 että 6 tuntia ennen aluksen satamasta lähtöä. Jos yöajalle sijoittuvia ilmoituksia ei ole mahdollista antaa, tulee ne antaa illalla ja päivittää välittömästi aamulla.

Jos ennakkotiedossa annetussa lähtö- tai saapumisajassa tapahtuu yhtä tuntia suurempi muutos, on tästä ilmoitettava viipymättä luotsinvälitykseen.

Edellä 1 ja 2 momentissa tarkoitetuissa ilmoituksissa on annettava seuraavat tiedot siltä osin, kun ne ovat tiedossa:

- 1) aluksen nimi;
- 2) määräsatama;
- 3) laituripaikka;
- 4) arvioitu saapumisaika luotsipaikalle tai lähtöaika satamasta;
- 5) saapuvan aluksen arvioitu lähtöaika satamasta;
- 6) luotsaukseen vaikuttavat tekniset puutteet;
- 7) aluksen syväys luotsauksen alkaessa;
- 8) kulkukorkeus;
- 9) mahdollinen hinaajatilaus; ja
- 10) muut luotsauksen tai luotsin turvallisuuden kannalta olennaiset seikat.

Jos ennakkoilmoitus toimitetaan myöhemmin kuin 1 momentissa edellytettyä 24 tuntia ja 12 tuntia ennen aluksen luotsipaikalle saapumista tai 2 momentissa edellytettyä 12 tuntia ja 6 tuntia ennen satamasta lähtöä, ei luotsausyhtiöllä ole velvollisuutta tarjota luotsauspalvelua normaalin palvelutasotavoitteen mukaisesti.

13 §

Toimintakäsikirja

Luotsausyhtiön on laadittava ja ylläpidettävä toimintakäsikirjaa, jossa on kuvattu:

- 1) luotsauspalvelujen tarjoaminen;
- 2) palvelutasotavoite ja siihen liittyvät menettelyt;
- 3) menettelyt, joilla varmistetaan luotsille tässä laissa säädettyjen oikeuksien ja velvollisuuksien noudattaminen;
- 4) luotsauksia koskeva tiedonvaihto ja yhteistoiminta VTS-palveluntarjoajan kanssa; sekä
- 5) toiminta onnettomuus- ja poikkeustilanteissa.

Toimintakäsikirja on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hyväksyttäväksi ennen kuin se otetaan käyttöön ja jokaisen päivityksen jälkeen. Liikenne- ja viestintäviraston on hyväksyttävä toimintakäsikirja, mikäli edellä 1 momentissa kuvatut asiat on kuvattu yksityiskohtaisesti. Tarvittaessa virasto voi ennen hyväksymistä edellyttää luotsausyhtiötä täydentämään toimintakäsikirjaa siltä osin, kuin 1 momentin kohtia ei ole kuvattu viraston arvion mukaan riittävän seikkaperäisesti.

14 §

Luotsausyhtiön oikeus kieltäytyä luotsauksesta

Luotsausyhtiöllä on oikeus kieltäytyä luotsauspalvelun tarjoamisesta tai keskeyttää luotsaus-toiminta alus-, väylä- tai aluekohtaisesti, jos luotsauksen aloittaminen tai jatkaminen vaarantaisi luotsin, luotsattavan aluksen, siinä olevien ihmisten, muun vesiliikenteen tai ympäristön turvallisuutta.

Luotsausyhtiöllä on lisäksi oikeus kieltäytyä aluskohtaisesti luotsauspalvelun tarjoamisesta, jos aluksen tai aluksen asiamiehen luotsausmaksua koskevia velvoitteita on merkittävästi laiminlyöty.

Luotsausyhtiön on välittömästi ilmoitettava kieltäytymisen tai keskeyttämisen perusteet aluksen päällikölle sekä ilmoitettava luotsauspalvelun tarjoamisen kieltäytymisestä tai luotsaustoiminnan keskeyttämisestä VTS-palveluntarjoajalle ja Liikenne- ja viestintävirastolle.

15 §

Henkilöstöä koskeva turvallisuus selvitysvelvollisuus

Luotsausyhtiön on varmistettava palvelukseen ottamansa henkilön nuhteettomuus ja luotettavuus turvallisuus selvityslain (726/2014) tarkoitetulla turvallisuus selvityksellä tai turvallisuus selvitystodistuksella, jos henkilöstä voidaan mainitun lain 19 §:n 1 momentin 1 tai 4 kohdan mukaan tehdä turvallisuus selvitys. Turvallisuus selvityksen osana on selvitettävä henkilön ulkomaansidonnaisuudet, jos selvitys laaditaan turvallisuus selvityslain 19 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua tehtävää varten.

Turvallisuus selvityksen tulee olla tehty ennen kuin henkilölle annetaan pääsy turvallisuus selvityslain 19 §:n 1 momentin 1 tai 4 kohdassa tarkoitettuun tietoon taikka ennen henkilön osallistumista kyseisissä lainkohdissa tarkoitettuun toimintaan.

16 §

Varautuminen

Luotsausyhtiön on varauduttava valmius laissa (1552/2011) tarkoitettuihin poikkeusoloihin osallistumalla valmiussuunnitteluun ja valmistelemalla etukäteen poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa tapahtuvaa toimintaa.

Luotsausyhtiön on sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, varauduttava huolehtimaan siitä, että toiminta jatkuu mahdollisimman häiriöttömästi myös poikkeusoloissa ja normaaliolojen häiriötilanteissa.

Sen lisäksi, mitä valmius laissa säädetään valtioneuvoston, liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenne- ja viestintäviraston toimivallasta, valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää tarkemmin poikkeusoloihin ja normaaliolojen häiriötilanteisiin varautumisen edellyttämän valmiussuunnittelun järjestämisestä sekä valmiussuunnitelman laadinnasta ja tarkemmasta sisällöstä.

Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä, jotka koskevat valmius- ja varautumissuunnitelman tarkempaa sisältöä ja laadintaa.

4 luku

Luotsaustoimintaa koskevat vastuut ja velvollisuudet

17 §

Päällikön vastuu ja velvollisuudet

Aluksen päällikkö on vastuussa aluksensa ohjailusta myös silloin, kun hän noudattaa luotsin antamia aluksen ohjailuun liittyviä ohjeita.

Päällikkö on velvollinen ennen luotsauksen alkamista ja luotsauksen aikana ilmoittamaan luotsille kaikki ne tiedot, joilla on merkitystä luotsaukselle.

18 §

Luotsin vastuut ja velvollisuudet

Luotsi on vastuussa luotsauksesta. Luotsin on esitettävä luotsattavan aluksen päällikölle ajantasaiseen kartta-aineistoon perustuva luotsaussuunnitelma sekä muut aluksen turvallisen kulun kannalta tarpeelliset tiedot ja ohjeet sekä valvottava niitä aluksen ohjailuun ja käsittelyyn liittyviä toimenpiteitä, joilla on merkitystä alusliikenteen turvallisuudelle ja ympäristönsuojelulle.

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 ja vaadittaessa annettava näistä lisätietoja viranomaisille.

19 §

Luotsausyhtiön ja sen palveluksessa olevan henkilön vastuu

Luotsausyhtiö on velvollinen korvaamaan luotsauksessa aiheutetun vahingon, jos vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyi.

Luotsausyhtiön korvausvastuuseen sovelletaan muuten merilakia (674/1994) ja vahingonkorvauslakia (412/1974).

Luotsausyhtiön palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä laissa luotsausyhtiön vastuulle tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

20 §

Korvausvastuun enimmäismäärä

Luotsausyhtiön korvausvastuu luotsauksessa aiheutetusta vahingosta on enintään 100 000 euroa vahinkotapahtumaa kohden.

Jos 1 momentissa säädetty vastuumäärä ei riitä hyvitykseksi niille, jotka ovat oikeutettuja vahingonkorvaukseen, vastuumäärä jaetaan heidän saamistensa suuruuden mukaisessa suhteessa.

21 §

Luotsauksen alkaminen ja päättyminen

Luotsaus alkaa ja päättyy luotsin ilmoituksesta aluksen päällikölle. Satamaan luotsatessa luotsaus tulee aloittaa viimeistään luotsinkäyttölinjalla ja päättää, kun alus on ankkuroitu tai kiinnitetty laituriin. Satamasta luotsatessa luotsaus tulee aloittaa, kun alus lähtee laiturista tai ankkuripaikalta, ja päättää aikaisintaan aluksen ylittäessä luotsinkäyttölinjan.

Luotsin on ilmoitettava VTS-keskukselle paikka, jossa luotsi nousee alukseen tai poistuu siltä sekä luotsauksen alkaminen ja päättyminen.

22 §

Kahden luotsin käyttö

Luotsausyhtiön on tehtävä arvio tarpeesta kahden luotsin käytölle sekä tarvittaessa painavien syiden vuoksi otettava luotsausmatkalle toinen luotsi, jos luotsattava alus kuljettava yli 400 matkustajaa tai sen kuljettaman meriympäristölle haitallisen lastin ja aluksella olevien polttoöljyjen

tai muiden hiilivetyjen yhteenlaskettu määrä ylittää 3 000 tonnia. Luotsilla on lisäksi oikeus ottaa luotsausmatkalle mukaan toinen luotsi, jos se on tarpeen sää- tai jääolosuhteisiin, aluksen navigointiin tai sen käsittelyyn liittyvien seikkojen vuoksi.

Mukaan voidaan ottaa myös luotsiksi koulutettava henkilö.

Jos luotsauksessa joudutaan käyttämään kahta luotsia, aluksen päällikölle on ilmoitettava ennen luotsauksen aloittamista, kumpi luotseista vastaa luotsauksesta.

23 §

Luotsauksesta kieltäytyminen

Luotsin on kieltäydyttävä luotsauksesta tai keskeytettävä luotsaus, jos hän 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. Luotsin on tällöin välittömästi ilmoitettava kieltäytymisen tai keskeyttämisen perusteet aluksen päällikölle sekä ilmoitettava luotsauksesta kieltäytymisestä tai sen keskeyttämisestä VTS-palveluntarjoajalle.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään luotsin velvollisuudesta kieltäytyä luotsauksesta tai keskeyttää luotsaus, välittömissä hätätilanteissa luotsin on avustettava aluksen pääsemisessä turvasatamaan.

5 luku

Etäluotsaus

24 §

Etäluotsauksen luvanvaraisuus

Etäluotsaus Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella edellyttää Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää lupaa.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää määräaikaisen luvan etäluotsaukseen. Lupa myönnetään luotsausyhtiön hakemuksesta enintään viideksi vuodeksi, ja se voidaan tarvittaessa uusida.

Luvan myöntäminen etäluotsaukseen edellyttää, ettei etäluotsaus aiheuta yksinään tai yhdessä muiden toimintojen kanssa:

- 1) vaaraa alusliikenteen turvallisuudelle;
- 2) haittaa ympäristölle;
- 3) haittaa muulle alusliikenteelle.

25 §

Lupa etäluotsaukseen

Etäluotsauslupaa koskevassa hakemuksessa on kuvattava etäluotsauksessa käytettävät menetelmät, tekniikka ja toimintamallit, keinot ympäristön ja alusliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi ja riskienhallinnaksi, etäluotsausväylät tai väylän osat ja etäluotsauksessa käytettävä henkilöstömäärä sekä nimettävä etäluotsauksesta vastaavat henkilöt.

Hakemuksessa on annettava tarvittavat tiedot etäluotsaustoiminnasta ja sen vaikutuksista sekä muista merkityksellisistä seikoista lupahakemuksen arvioimiseksi. Liikenne- ja viestintävirasto voi pyytää asiaan liittyviä selvityksiä.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää luvan etäluotsaukseen, jos toiminta täyttää tämän lain sekä sen nojalla annettujen säännösten vaatimukset.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä luvan hakemisesta, hakemuksen sisällöstä sekä hakemuksen osaksi vaadittavista riskien arvioinneista ja hallinnasta sekä muista selvityksistä.

26 §

Etäluotsausta koskevat ehdot

Etäluotsausluvassa on määrättävä ne väylät tai väylän osat, joilla etäluotsaus on sallittua, sekä etäluotsaukseen osallistuvat alukset. Luvassa on lisäksi määrättävä etäluotsauksen alkamis- ja päättymispaikat.

Luvassa voidaan asettaa:

- 1) 1 §:ssä säädettyjen tavoitteiden toteutumista edistäviä vaatimuksia;
- 2) ehtoja etäluotsauksessa käytettävistä menettelyistä, tiedoista ja teknologioista;
- 3) ehtoja etäluotsauksen turvallisuuden varmistamiseksi;
- 4) ehtoja raportointivelvollisuudesta viranomaisille ja muille tahoille;
- 5) ehtoja etäluotsauksen valvonnasta ja tarkastuksista;
- 6) maantieteellisiä rajoituksia; ja
- 7) sää- ja jääolosuhteisiin liittyviä rajoituksia.

Luvan mukaisten toimintojen on sisällyttävä luotsausyhtiön toimintakäsikirjaan.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä etäluotsausluvassa asetettavista ehdoista.

27 §

Etäluotsausta koskevan luvan muuttaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi omasta aloitteestaan muuttaa perustellusta syystä etäluotsauslupaa tai sen ehtoja luotsausyhtiötä kuultuaan. Lisäksi virasto voi muuttaa etäluotsauslupaa tai sen ehtoja luotsausyhtiön hakemuksesta. Luvan haltijan on haettava luvan muuttamista, jos toimintaa on tarkoitus muuttaa olennaisesti.

28 §

Etäluotsausta koskevat olennaiset tiedot

Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto, Ilmatieteen laitos ja VTS-palveluntarjoaja saavat pyynnöstä luovuttaa luotsausyhtiölle ja muille etäluotsaukseen osallistuville toimijoille salassapitosäännösten ja liikesalaisuuden estämättä sellaisia etäluotsausta koskevia tietoja, jotka ovat välttämättömiä niiden lakiin perustuvien tehtävien hoitamiseksi. Tiedot luovutetaan ajantasaisina rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti. Viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 24 §:n 1 momentin 10 kohdassa tarkoitettuja tietoja ei kuitenkaan saa luovuttaa.

Etäluotsausta harjoittavan luotsausyhtiön ja muiden etäluotsaukseen osallistuvien toimijoiden on toimitettava maksutta liikesalaisuuden estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle sellaiset etäluotsaukseen liittyvät tiedot, jotka ovat välttämättömiä viraston tässä laissa säädettyjen tehtävien suorittamiseksi.

Luovutettavia tietoja saa käyttää vain siihen käyttötarkoitukseen, johon ne on luovutettu. Tiedot on poistettava heti, kun ne eivät enää ole tarpeen käyttötarkoitusta varten. Tietoja ei saa luovuttaa edelleen.

29 §

Etäluotsausta koskevia erinäisiä säännöksiä

Aluksen päällikkö saa kieltäytyä etäluotsauksesta. Etäluotsauksesta kieltäytyminen ei saa vaikuttaa luotsin saantiin alukselle.

6 luku

Luotsin lupakirja

30 §

Luotsausoikeus

Luotsilla on oikeus luotsata niillä väylillä, joihin hän on Liikenne- ja viestintäviraston myöntämällä lupakirjalla saanut luotsausoikeuden.

31 §

Luotsin lupakirjan myöntäminen

Luotsin lupakirjan myöntämisen edellytyksenä on, että hakijalla on:

- 1) voimassa oleva merikapteeninkirja;
 - 2) voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa;
 - 3) todistus suoritetusta luotsausyhtiön koulutusjärjestelmän oppilasjaksosta;
 - 4) todistus suoritetusta 35 §:n mukaisesta luotsaustutkinnosta;
 - 5) suomen tai ruotsin kielen hyvä suullinen ja kirjallinen taito sekä toisen kielen tyydyttävä suullinen taito; ja
 - 6) englannin kielen taito, joka vastaa vähintään yleisistä kielitutkinnoista annetussa laissa (964/2004) tarkoitetun yleisen kielitutkinnon taitotaso neljä;
- Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä luotsin lupakirjan hakemiseen liittyvistä menettelyistä sekä sitä varten tarvittavista todistuksista.

32 §

Luotsausyhtiön koulutusjärjestelmä

Luotsausyhtiön on laadittava ja ylläpidettävä luotsausyhtiön koulutusjärjestelmä, jossa määritellään uuden luotsin oppilasjakson sisältö ja luotsin jatkuvan osaamisen ylläpitämistä koskeva koulutus.

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy luotsausyhtiön koulutusjärjestelmän ennen kuin se otetaan käyttöön ja jokaisen päivityksen jälkeen. Koulutusjärjestelmän hyväksyntä on voimassa kolme vuotta sen hyväksymisestä ja se voidaan uudistaa Liikenne- ja viestintäviraston toimesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä luotsausyhtiön koulutusjärjestelmään sisältyvistä asiakokonaisuuksista ja järjestelmän hyväksyntämenettelyistä.

33 §

Luotsin oppilasjakso

Oppilasjakson tulee sisältää vähintään seuraavat osa-alueet:

- 1) perehdytyskoulutus luotsina toimimiseen ja tehtävään liittyviin vastuisiin ja velvollisuuksiin sekä tehtävään liittyvään sääntelyyn;

- 2) perehtyminen luotsausalueen väylästään;
- 3) perehtyminen erityyppisten luotsausalueella toimivien alusten ohjailuun;
- 4) alusten ohjailu erilaisissa olosuhteissa ja häiriötilanteissa;
- 5) alusten ohjailu jääolosuhteissa;
- 6) koulutus erilaisten navigointilaitteiden käytöstä;
- 7) koulutus hinaajien kanssa toimimisesta;
- 8) saattohinaajakoulutus, jos luotsi toimii sellaisella alueella, jossa liikennöi aluksia jotka tavanomaisissa olosuhteissa saattohinataan satamaan tai satamasta;
- 9) viestintätaidot; ja
- 10) luotsausyhtiön pelastautumiskurssi.

Luotsausyhtiön on myönnettävä 31 §:n 1 momentin 3 kohdassa edellytetyn todistuksen henkilölle, joka on hyväksytysti suorittanut edellä 1 momentissa kuvatun oppilasjakson. Todistuksesta tulee nimenomaisesti ilmetä, että henkilö on suorittanut kunkin edellä 1 momentissa eritellyn osa-alueen. Hylätystä suorituksesta on annettava päätös, josta ilmenee hylkäyksen perusteet.

Jos 1 momentin 5 kohdan tarkoittamaa alusten ohjailua jääolosuhteissa ei ole suoritettu, myönnetään todistus ja sen perusteella tutkinnon jälkeen haettava luotsin lupakirja tältä osin rajoitettuna. Rajoitettu lupakirja on voimassa enintään kaksi vuotta sen myöntämisestä.

34 §

Luotsin jatkuvan osaamisen ylläpitäminen

Jatkuvan osaamisen ylläpitämisen osion tulee sisältää vähintään seuraavat osa-alueet:

- 1) tässä laissa säädetyn mukainen selainpohjainen teoriakoe sääntelystä;
- 2) vähintään 50 vuosittaista luotsausmatkaa tai laivasimulaattoriharjoitusta lupakirjan alueen väylästä;
- 3) luotsaustutkintoja vastaanottavan henkilön arvioima luotsaus yhdellä lupakirjan väylällä;
- 4) alusten ohjailu jääolosuhteissa;
- 5) koulutus PEC-perehdytysmatkojen vastaanottamiseen ja siihen liittyvät vastuut; ja
- 6) luotsausyhtiön pelastautumiskurssi.

35 §

Luotsaustutkinto

Luotsaustutkinto koostuu kirjallisesta osasta ja käytännön osasta.

Kirjallisen osan teoriakoe tulee suorittaa ennen 33 §:n mukaisen luotsin oppilasjakson alkamista. Kirjallisen osan väylätuntemuskoe voidaan suorittaa sen jälkeen, kun hakija on suorittanut luotsin oppilasjakson. Käytännön osan tutkintoajat ja laivasimulaattorikoe tulee suorittaa sen jälkeen, kun hakija on suorittanut hyväksytysti luotsin oppilasjakson ja kirjallisen osan.

36 §

Luotsaustutkinnon kirjallinen osa

Luotsaustutkinnon kirjallinen osa koostuu selainpohjaisesta teoriakokeesta ja väylätuntemuskokeesta.

Teoriakoe koostuu kysymyksistä, jotka koskevat relevanttia sääntelyä ja muita viranomaisohjeita sekä luotsin tehtävää ja aluksen ohjailua yleisesti. Teoriakoe suoritetaan Liikenne- ja viestintäviraston laatimalla selainpohjaisella koealustalla ennen luotsin oppilasjakson aloittamista.

Väylätuntemuskokeella mitataan hakijan väylätuntemusta, kykyä hahmottaa käytettävissä olevaa väylätilaa erilaisissa alueelle tyypillisissä olosuhteissa ja kykyä laatia luotsaussuunnitelma. Väylätuntemuskoe suoritetaan kullekin haettavan luotsausalueen väylälle. Väylätuntemuskokeen vastaanottaa Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä luotsaustutkintoja vastaanottava henkilö.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä väylätuntemuskokeen koejärjestelyistä, kokeen sisällöstä ja arvioinnista sekä suorituksen hyväksymisen ja hylkäämisen edellytyksistä.

37 §

Luotsaustutkinnon käytännön osa

Luotsaustutkinnon käytännön osa koostuu aluksella suoritettavista tutkintoajoista ja laivasimulaattorissa suoritettavasta kokeesta. Luotsaustutkinnon käytännön osassa hakijan on osoitettava hallitsevansa seuraavat alukseen ja väylään liittyvät asiakokonaisuudet:

- 1) aluksen ohjailtavuus pienellä nopeudella;
- 2) aluksen käsittely väylällä vallitsevissa erilaisissa sääolosuhteissa;
- 3) aluksen ohjailtavuus hidastettaessa ja kiihdytettäessä;
- 4) väylän kapeikkojen ja matalikkojen hydrodynaaminen vaikutus alukseen;
- 5) väylän virtausolosuhteet ja vedenkorkeudet sekä niiden hydrodynaaminen vaikutus alukseen;
- 6) erilaisten sääolosuhteiden vaikutus;
- 7) erilaisten näkyvyysolosuhteiden vaikutus;
- 8) tyypillinen muu liikenne väylällä, satamassa ja sen läheisyydessä sekä sen huomioon ottaminen ja sen kanssa yhteydenpito;
- 9) yhteydenpito VTS:n kanssa sekä ennen luotsausta, luotsauksen aikana, että luotsauksen päättyessä;
- 10) vaativat liikennetilanteet ja aluksen turvalliseen kuljettamiseen liittyvien järjestelmien häiriöt; ja
- 11) luotsaussuunnitelman hyödyntäminen.

Aluksella suoritettavat tutkintoajot tulee suorittaa ennen laivasimulaattorissa suoritettavaa koetta. Aluksella suoritettavat tutkintoajot on suoritettava vähintään kahdella eri alustyyppillä ja luotsausaluekohtaisesti tarkoituksenmukaisilla väylillä.

Laivasimulaattorikokeessa on mitattava hakijan kykyä ohjata erityyppisiä aluksia poikkeuksellisissa olosuhteissa ja häiriötilanteissa. Laivasimulaattorissa suoritettavan osuuden tulee sisältää ohjailua vähintään kolmella eri aluksella luotsausaluekohtaisesti tarkoituksenmukaisilla väylillä. Laivasimulaattorikokeen tulee sisältää suoritteita niiltä luotsausalueen väyliltä, joilta hakija ei ole suorittanut 2 momentin mukaisia aluksilla suoritettavia tutkintoajoja. Laivasimulaattorikokeessa on mitattava myös ne 1 momentin mukaiset asiakokonaisuudet, joita ei ole mitattu aluksilla suoritettavissa tutkintoajoissa.

Luotsaustutkinnon käytännön osa arvostellaan yhtenä kokonaisuutena käyttämällä Liikenne- ja viestintäviraston laatimia arviointikriteerejä. Tutkintoajot ja laivasimulaattorikokeen vastaanottaa Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä tutkintoja vastaanottava henkilö.

Hylätyn luotsaustutkinnon käytännön osan suorituksen voi uusia kerran. Jos uusintasuoritus hylätään, hakijan suoritteet mitätöidään ja hakijaa kohdellaan uutena hakijana.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä luotsaustutkinnon käytännön osan arviointimenettelystä, tutkintoajojen ja laivasimulaattorikokeen sisällöstä sekä luotsausaluekohtaisesti tarkoituksenmukaisena pidettävistä väylistä.

38 §

Luotsin lupakirjan voimassaolo ja uusiminen

Luotsin lupakirja myönnetään enintään viideksi vuodeksi, ja se voidaan hakemuksesta uudistaa.

Luotsin lupakirjan uudistamisen edellytyksenä on, että luotsilla on:

- 1) voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa; ja
- 2) todistus luotsausyhtiön koulutusjärjestelmän mukaisesti suoritetusta jatkuvasta osaamisen ylläpitämisestä; tai
- 3) todistus alle 12 kuukautta sitten suoritetusta luotsaustutkinnosta.

7 luku

Vapautukset luotsinkäyttövelvollisuudesta

39 §

PEC-lupakirja

Liikenne- ja viestintävirastolta haettavalle PEC-lupakirjalle voidaan myöntää väyläkohtaisia väylävapautuksia tai VTS-aluekohtaisia alueellisia vapautuksia. Lupakirjalle merkitään lisäksi ne alukset, joita lupakirjalle merkityt vapautukset koskevat. PEC-lupakirja myönnetään henkilölle hänen hakiessaan ensimmäistä vapautustaan luotsinkäyttövelvollisuudesta ja se säilyy voimassa, jos lupakirjalla on voimassa oleva vapautus tai vapautuksia.

PEC-lupakirja voi olla rajoitettu tai rajoittamaton. Rajoitettu PEC-lupakirja ei vapauta luotsinkäyttövelvollisuudesta väylällä, jossa on voimassa alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetun lain mukainen avustusrajoitus I C tai tätä tiukempi.

Rajoittamattoman PEC-lupakirjan saaminen edellyttää väyläkohtaisen tai alueellisen vapautuksen jäljempänä säädettyjen edellytysten lisäksi, että hakija on suorittanut tämän lain mukaisen perehdytysmatkan millä tahansa suomalaisella väylällä, jossa avustusrajoitus on vähintään I C sekä laivasimulaattorikokeen jääolosuhteita koskevat osuudet. Tällainen jääolosuhteissa suoritettu perehdytysmatka voidaan lukea osaksi vapautuksen saamiseksi edellytettyä kokemusta, jos se suoritetaan sellaisella väylällä, jolle hakija hakee vapautusta. Hakijan tulee lisäksi osoittaa, että tämä omaa aiempaa kokemusta jääolosuhteissa navigoinnista. Jos hakijalla ei ole aiempaa kokemusta jääolosuhteista, on hänen suoritettava vähintään kolme perehdytysmatkaa toisistaan eroavissa jääolosuhteissa.

Rajoitettuna myönnetty PEC-lupakirja voidaan hakemuksesta muuttaa rajoittamattomaksi, jos lupakirjan haltija suorittaa edellä 3 momentissa säädetyt suoritteet.

40 §

Väyläkohtainen vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta

Jos hakijalla ei ole ennestään voimassa olevaa PEC-lupakirjaa, väylävapautuksen saaminen edellyttää, että hakijalla on:

- 1) voimassa oleva kansipäällystön pätevyyskirja, joka oikeuttaa hakemuksessa mainitun aluksen ohjailuun;
- 2) voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa;
- 3) todistus suoritetusta 43 §:n mukaisesta PEC-lupakirjalle merkittävän väylävapautuksen edellyttämästä perehdytysmatkasta;
- 4) todistus riittävästä kokemuksesta aluksen navigoinnista ja ohjailusta hakemuksen kohteena olevalla väylällä;

- 5) todistus suoritetusta 44 §:n mukaisesta PEC-tutkinnosta; ja
- 6) riittävä englannin kielen taito ja, jos väylä sijaitsee Saimaan vesialueella, tarvittava suomen ja ruotsin kielten taito.

Edellä 1 momentin 4 kohdan mukainen riittävä kokemus tarkoittaa, että hakijalla on:

- 1) vähintään 6 kuukautta meripalvelua kyseisen aluksen ohjailutehtävissä ja vähintään 10 edestakaista matkaa hakemuksen kohteena olevalla väylällä luotsinkäyttövelvollisella tai siitä vapautetulla aluksella;

- 2) vähintään 30 kuukautta meripalvelua päällikkönä toimimisesta aluksella, jonka pituus on vähintään 50 metriä ja vähintään 10 edestakaista matkaa hakemuksen kohteena olevalla väylällä luotsinkäyttövelvollisella tai siitä vapautetulla aluksella; tai

- 3) vähintään 15 edestakaista matkaa aluksen ohjailutehtävissä hakemuksen kohteena olevalla väylällä luotsinkäyttövelvollisella tai siitä vapautetulla aluksella.

Edellä 2 momentissa tarkoitetuista matkoista vähintään kaksi tulee ajaa päivänvalossa ja vähintään kaksi pimeässä. Todennettujen matkojen olosuhteiden tulee vastata alueen tyypillisiä navigointiolosuhteita eri vuodenaikoina. Matkoista korkeintaan yksi kolmasosa voidaan ajaa laivasimulaattorissa.

Hakijan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle aikeistaan suorittaa PEC-lupakirjalle merkittävä väylävapautus ennen kuin tämä suorittaa PEC-harjoitusmatkan tai alkaa suorittaa vaadittavia väyläajoja.

Luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttava väylävapautus on voimassa viisi vuotta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä PEC-lupakirjan ja ensimmäisen väylävapautuksen hakemiseen liittyvistä menettelyistä sekä vahvistaa hakemuslomakkeet.

41 §

Alueellinen vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta

PEC-lupakirjalle voidaan myöntää myös VTS-aluekohtainen vapautus kaikille alueen VTS-väylille, jos hakijalla on:

- 1) voimassa oleva hakemuksessa mainitun aluksen ohjailuun oikeuttava kansipäällystön pätevyyskirja;

- 2) voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa;

- 3) todistus hyväksytysti suoritetusta 45 §:n mukaisesta selainpohjaisesta teoriakokeesta;

- 4) suoritettuna PEC-perehdytysmatka vähintään yhdeltä alueen VTS-väylältä sekä perehdytyskeskustelu kaikista alueen VTS-väylistä;

- 5) todistus laajasta kokemuksesta luotsinkäyttövelvollisen tai siitä vapautetun aluksen ohjailusta hakemuksen kohteena olevan VTS-alueen väylästä ja vähintään 6 kuukautta meripalvelua lupakirjalle merkittävän aluksen ohjailutehtävissä;

- 6) suoritettuna 46 §:n mukainen tutkintoajo yhdeltä alueen väylältä, alueen VTS-väylältä laadittu 46 §:n mukainen laivasimulaattorikoe sekä väylätuntemuskoe kaikilta hakemuksen kohteena olevilta alueen VTS-väyliltä; ja

- 7) riittävä englannin kielen taito ja, jos alueellista vapautusta haetaan Saimaan VTS-alueelle, tarvittava suomen ja ruotsin kielten taito.

Alueellista vapautusta luotsinkäyttövelvollisuudesta ei voida kuitenkaan myöntää alukselle, joka kuljettaja matkustajia tai lastinaan meriympäristölle haitallista irtolastia.

Alueellinen vapautus on voimassa viisi vuotta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä edellä 1 momentin 4 kohdassa edellytetyistä PEC-perehdytysmatkan väylistä ja perehdytyskeskustelusta sekä 5 kohdassa edellytetyistä laajasta VTS-aluekohtaisesta kokemuksesta tai sen kerryttämisestä laivasimulaattoriharjoittelulla. Määräyksessä asetetuilla vaatimuksilla tulee varmistaa, että hakijan kokemus ja osaaminen alueella ovat niin laajoja, että meriturvallisuus ei vaarannu.

42 §

Muiden kuin VTS-väylien lisääminen alueelliselle PEC-lupakirjalle

Liikenne- ja viestintävirasto voi lisätä voimassa olevalle alueelliselle vapautukselle myös muita kuin alueen VTS-väyliä erillisestä hakemuksesta, jos:

1) aluksen toistuvasti liikennöimä reitti lyhenisi huomattavasti kyseistä väylää käyttämällä, aluksella on säännöllinen tai toistuva kuljetustarve kyseisen väylän varrella sijaitsevaan sataan tai hakijalla on muu perusteltu syy väylän lisäämiseksi alueelliselle vapautukselle;

2) hakijalla on kokemusta lupakirjalle merkittyjen alusten navigoinnista ja ohjailusta hakemuksen kohteena olevalla väylällä tai hän on suorittanut laivasimulaattorikokeen hakemuksen kohteena olevalla väylällä; ja

3) hakijalla on tarvittava suomen tai ruotsin kielen taito.

Muu kuin VTS-väylä voidaan lisätä alueelliselle vapautukselle vain, jos väylän mitoitus on sellainen, että lupakirjalle merkityn aluksen turvallinen navigointi väylällä on mahdollista.

43 §

PEC-perehdytysmatka

PEC-perehdytysmatka tulee suorittaa ennen 40 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaisia väylällä ajettavia harjoitusmatkoja tai 41 § 1 momentin 5 kohdan tarkoittaman kokemuksen edellyttämien matkojen suorittamista. Liikenne- ja viestintävirasto voi erillisestä kirjallisesta hakemuksesta hyväksyä korkeintaan kaksi viidesosaa edellytetyistä matkoista suoritetuksi ennen PEC-perehdytysmatkaa, jos tähän on erityinen perusteltu syy.

Luotsausvapautusta hakevan tai tämän asiamiehen on ilmoitettava luotsausyhtiölle vähintään 24 tuntia etukäteen sellaisesta luotsausyhtiön suorittamasta luotsausmatkasta, joka toimii myös luotsausvapautuksen saamiseksi edellytettynä harjoittelumatkana. Jos perehdytysmatkasta ei ole ilmoitettu etukäteen, ei luotsausmatkaa voida hyväksyä perehdytysmatkaksi.

PEC-perehdytysmatkan opastajana voi toimia sellainen luotsausyhtiön luotsi, joka on suorittanut luotsausyhtiön koulutusjärjestelmän mukaisen koulutuksen PEC-perehdytysmatkojen vastaanottamiseen ja siihen liittyviin vastuisiin tai joka on toiminut luotsin tehtävässä vähintään viisi vuotta. Perehdytysmatkaa luotsaava luotsi on velvollinen opastamaan parhaan kykynsä mukaan sellaista PEC-perehdytysmatkaa suorittavaa henkilöä, joka toimii aluksen ohjailutehtävissä tällaisella matkalla. Tällöin luotsi on tavanomaiseen tapaan vastuussa aluksen luotsauksesta, vastuun aluksen ohjailusta ollessa aluksen päälliköllä.

Ennen luotsauksen aloittamista luotsin ja PEC-perehdytysmatkaa ajavan on käytävä suullisesti läpi kyseiselle matkalle asetetut tavoitteet, jotka on määritelty Liikenne- ja viestintäviraston toimesta. Luotsauksen päättymisen jälkeen luotsi on velvollinen antamaan kirjallisen palautteen PEC-perehdytysmatkaa ajavalle kohtuullisen ajan kuluessa, sekä kuittaamaan kirjallisesti matkan suoritetuksi.

Jos kyseisen aluksen päälliköllä tai aluksen miehitykseen kuuluvalla muulla navigointihenkilöllä on voimassa oleva PEC-lupakirja kyseiselle väylälle sekä vähintään 12 kuukautta ja vähintään 10 matkaa kokemusta kyseiseltä väylältä PEC-lupakirjalla ajamisesta, voi tämä toimia 3 ja 4 momenteissa tarkoitetun luotsin sijaan PEC-perehdytysmatkaa suorittavan opastajana.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä PEC-perehdytysmatkan tavoitteista ja PEC-perehdytysmatkaa ajavalle annettavan palautteen antamismenettelyistä.

44 §

PEC-tutkinto

PEC-tutkinto koostuu kirjallisesta osasta ja käytännön osasta.

PEC-tutkinnon kirjallisen osan teoriakoe on suoritettava ennen muita luotsausvapautuksen saamiseksi edellytetyjä suoritteita. Kirjallisen osan väylätuntemuskoe voidaan suorittaa sen jälkeen, kun hakija on suorittanut teoriakokeen, PEC-perehdytysmatkan sekä luotsausvapautuksen saamiseksi edellytetyt matkat. Käytännön osan tutkintoajo ja sitä täydentävä laivasimulaattorikoe voidaan suorittaa, kun hakija on suorittanut hyväksytysti edellytetyt matkat ja PEC-tutkinnon kirjallisen osan.

45 §

PEC-tutkinnon kirjallinen osa

PEC-tutkinnon kirjallinen osa koostuu selainpohjaisesta teoriakokeesta ja väylätuntemuskokeesta.

Teoriakokeen sisällön on koostuttava kysymyksistä, jotka koskevat relevanttia sääntelyä ja muita viranomaisohjeita, PEC-lupakirjallisen henkilön tehtäviä sekä aluksen ohjailua yleisesti.

Väylätuntemuskokeella tulee mitata hakijan väylätuntemusta, kykyä hahmottaa käytettävissä olevaa väylätilaa erilaisissa alueelle tyypillisissä olosuhteissa ja kykyä laatia luotsaussuunnitelma. Väylätuntemuskoe tulee suorittaa niiltä väyliltä, joille hakija hakee PEC-lupakirjalle merkittävää luotsausvapautusta.

Väylätuntemuskokeen vastaanottaa Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä PEC-tutkintoja vastaanottava henkilö. Koe tulee suorittaa ja arvostella Liikenne- ja viestintäviraston määrämällä tavalla.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä väylätuntemuskokeen koejärjestelyistä, kokeen sisällöstä ja arvioinnista sekä suorituksen hyväksymisen ja hylkäämisen edellytyksistä.

46 §

PEC-tutkinnon käytännön osa

Käytännön osa koostuu tutkintoajosta ja laivasimulaattorikokeesta. Käytännön osassa hakijan on osoitettava hallitsevansa seuraavat alukseen ja väylään liittyvät asiat:

- 1) aluksen ohjailtavuus pienellä nopeudella;
 - 2) aluksen käsittely väylällä vallitsevissa erilaisissa sääolosuhteissa;
 - 3) aluksen ohjailtavuus hidastettaessa ja kiihdytettäessä;
 - 4) väylän kapeikkojen ja matalikkojen hydrodynaaminen vaikutus alukseen;
 - 5) väylän virtausolosuhteet ja vedenkorkeudet sekä niiden hydrodynaaminen vaikutus alukseen;
 - 6) erilaisten sääolosuhteiden vaikutus;
 - 7) erilaisten näkyvyysolosuhteiden vaikutus;
 - 8) tyypillinen muu liikenne väylällä, satamassa ja sen läheisyydessä sekä sen huomioon ottaminen ja sen kanssa kommunikoiminen;
 - 9) yhteydenpito VTS:n kanssa sekä ennen luotsinkäyttöalueelle saapumista tai satamasta lähtöä, luotsinkäyttöalueella liikennöidessä, että luotsinkäyttöalueelta poistuttua tai satamaan saavuttua;
 - 10) vaativat liikennetilanteet ja aluksen turvalliseen kuljettamiseen liittyvien järjestelmien häiriöt;
 - 11) aluksen sisäinen ja ulkoinen viestintä;
 - 12) luotsaussuunnitelman hyödyntäminen; ja
 - 13) aluksen ohjailu jääolosuhteissa, jos haetaan rajoittamatonta PEC-lupakirjaa.
- Aluksella suoritettava tutkintoajo on suoritettava ennen laivasimulaattorikoetta.

Tutkintoajossa on mitattava hakijan kyky ohjailta ja navigoida alusta hakemuksen kohteena olevalla väylällä turvallisesti. Tutkintoajossa hakijan on ohjailtava hakemuksen kohteena olevan väylän kokonaisuudessaan yhteen suuntaan sillä aluksella, joka merkitään lupakirjalle.

Laivasimulaattorikokeessa on mitattava hakijan kykyä ohjata ja navigoida lupakirjalle merkittävää alusta haettavalla väylällä tai väylillä poikkeuksellisissa olosuhteissa ja tilanteissa. Laivasimulaattorikokeessa on mitattava myös ne 1 momentin mukaiset osa-alueet, joita ei ole mitattu tutkintoajossa.

PEC-tutkinnon käytännön osa arvostellaan käyttämällä Liikenne- ja viestintäviraston laatimia arviointikriteerejä. Tutkintoajat ja laivasimulaattorikokeen vastaanottaa Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä PEC-tutkintoja vastaanottava henkilö.

Hylätyn PEC-tutkinnon käytännön osan suorituksen voi uusia kerran. Jos uusintasuuritus hylätään, hakijan suoritteet mitätöidään ja hakijaa kohdellaan uutena hakijana.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä PEC-tutkinnon käytännön kokeen arviointimenettelystä sekä tutkintoajon ja laivasimulaattorikokeen sisällöstä ensimmäistä ja sitä seuraavia vapautuksia hakiessa.

47 §

Väylä- tai aluevapautusten lisääminen voimassaolevalle PEC-lupakirjalle

Liikenne- ja viestintäviraston on hakemuksesta lisättävä voimassaolevalle PEC-lupakirjalle sille jo merkittyjä seuraavia väylävapautuksia, jos hakijalla on haettavalta väylältä:

- 1) todistus 43 §:n mukaisesta PEC-perehdytysmatkasta;
- 2) 40 §:n 1 momentin 4 kohdan mukainen todistus;
- 3) suoritettuna 45 §:n mukainen väylätuntemuskoe; ja
- 4) suoritettuna 46 §:n mukainen käytännön osa.

Liikenne- ja viestintäviraston on hakemuksesta lisättävä voimassaolevalle PEC-lupakirjalle sille jo merkittyjä seuraavia alueellisia vapautuksia, jos hakija on suorittanut 41 §:n 1 momentin 4-6 kohdissa edellytetyt vaatimukset.

48 §

Uuden aluksen lisääminen voimassa olevalle PEC-lupakirjalle

Liikenne- ja viestintäviraston on hakemuksesta lisättävä voimassa olevalle väyläkohtaiselle vapautukselle uusi alus, jos PEC-lupakirjan haltija suorittaa 46 §:ssä tarkoitetun tutkintoajon sekä laatii tätä varten kyseisen aluksen ominaisuudet huomioon ottavan päivitetyn luotsaus-suunnitelman.

Liikenne- ja viestintäviraston on hakemuksesta lisättävä voimassa olevalle aluekohtaiselle vapautukselle uusi alus, jos PEC-lupakirjan haltija suorittaa 46 §:ssä tarkoitetun tutkintoajon yhdelle alueen väylälle sekä laatii kyseisen aluksen ominaisuudet huomioon ottavan päivitetyn luotsaussuunnitelman kaikilta alueen VTS-väyliltä.

Lisäksi, jos uudella aluksella on käytössä eri ISM-järjestelmä, uuden aluksen lisääminen edellyttää, että lupakirjan haltijalla on ohjailukokemusta vähintään kaksi erillistä matkaa lupakirjalle merkityillä väylillä ja 20 meripäivää palvelua kyseistä ISM-järjestelmää käyttävältä alukselta.

Sen estämättä, mitä edellä 1-2 momenteissa säädetään, Liikenne- ja viestintävirasto voi suoraan hakemuksesta lisätä PEC-lupakirjalle sellainen samaa ISM-järjestelmää käyttävä alus, joka on rakennettu samalla telakalla ja samoin suunnitelmin, kuin toinen PEC-lupakirjalle jo merkitty tai haettava alus.

49 §

Väyläkohtaisen vapautuksen uusiminen

PEC-lupakirjalle merkityt väylävapautukset voidaan hakemuksesta uudistaa. Vanhentuneen PEC-lupakirjan väylävapautukset voidaan uudistaa kuten voimassa olevan lupakirjan väylävapautukset, jos vanhentumisesta on enintään 12 kuukautta. Uudistamisen edellytyksenä on, että hakijalla on:

- 1) voimassa oleva luotsinkäyttövelvollisuudesta vapautetun aluksen ohjailuun oikeuttava kansipäällystön pätevyyskirja;
- 2) voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa;
- 3) kokemusta aluksen ohjailusta PEC-lupakirjalla vähintään 2 edestakaista matkaa vuosittain tai yhteensä vähintään 15 matkaa kirjan voimassaoloaikana kirjalle merkityn väylän molempiin suuntiin; ja
- 4) käytännön osan tutkintoajo, jos 3 kohdassa tarkoitettu vuosittainen matkamäärä on vähemmän kuin 5 matkaa tai kirjan voimassaoloajaksolla matkoja on vähemmän kuin 50.

Rajoittamattomalle PEC-lupakirjalle merkityn väylävapautuksen uusiminen edellyttää, että väylävapautuksen voimassaoloaikana hakija on suorittanut vähintään viisi tai edellisen 12 kuukauden aikana vähintään kaksi matkaa jääolosuhteissa millä tahansa lupakirjalle merkityllä väylällä, jossa voimassa oleva avustusrajoitus on vähintään IC.

Jos edellä 1 momentin 3 kohdassa edellytetyt matkoja on kertynyt kirjan voimassaoloaikana enintään viisi, rinnastetaan tämä tilanteeseen, jossa hakija hakee kyseiselle väylälle ensimmäistä vapautusta. Jos matkoja on yli viisi, mutta alle 1 momentin 3 kohdassa edellytetyn, voi puuttuvat matkat korvata 46 §:n mukaisella käytännön osan laivasimulaattorikokeella.

Jos uudistettavan lupakirjan voimassaolon päättymisestä on yli 12 kuukautta ja enintään 5 vuotta, tulee hakijan suorittaa 44 §:n mukainen PEC-tutkinto. Jos voimassaolon päättymisestä on yli 5 vuotta, tulee hakijan suorittaa 43 §:n mukainen PEC-perehdytysmatka sekä 44 §:n mukainen PEC-tutkinto.

Kaikki ne väylävapautukselle merkityt alukset, joilla PEC-lupakirjan haltija on uudistettavan vapautuksen voimassaoloaikana suorittanut aluksen ohjailutehtävissä joko vähintään kaksi erillistä matkaa lupakirjalle merkityillä väylillä tai palvelut vähintään 20 meripäivää merkitään uudistettavalle lupakirjalle.

50 §

Alueellisen vapautuksen uusiminen

PEC-lupakirjalle merkitty alueellinen vapautus voidaan hakemuksesta uudistaa. Vanhentuneen alueellisen vapautuksen voi uudistaa kuten voimassa olevan vapautuksen, jos vanhentumisesta on enintään 12 kuukautta. Uudistamisen edellytyksenä on, että hakijalla on:

- 1) voimassa oleva luotsinkäyttövelvollisuudesta vapautetun aluksen ohjailuun oikeuttava kansipäällystön pätevyyskirja;
- 2) voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa;
- 3) todistus laajasta kokemuksesta hakemuksen kohteena olevan alueen väylästä uusittavan lupakirjan voimassaoloaikana; ja
- 4) käytännön osan tutkintoajo, jos 3 kohdassa edellytetty laaja kokemus ei täyty.

Rajoittamattomalle PEC-lupakirjalle merkityn aluekohtaisen vapautuksen uusiminen edellyttää, että vapautuksen voimassaoloaikana hakija on suorittanut vähintään viisi tai edellisen 12 kuukauden aikana vähintään kaksi matkaa jääolosuhteissa millä tahansa lupakirjalle merkityllä väylällä, jossa voimassa oleva avustusrajoitus on vähintään I C.

Jos uudistettavan lupakirjan voimassaolon päättymisestä on yli 12 kuukautta ja enintään 5 vuotta, on hakijan suoritettava 41 §:n 1 momentin 6 kohdan mukaiset suoritukset. Jos voimas-

saolon päättymisestä on yli 5 vuotta, hakijan on suoritettava 41 §:n 1 momentin 4 kohdan tarkoittama perehdytysmatka ja perehdytyskeskustelu sekä 41 §:n 1 momentin 6 kohdan mukaiset suoritukset.

Kaikki ne alueelliselle vapautukselle merkityt alukset, joilla PEC-lupakirjan haltija on uudistettavan vapautuksen voimassaoloaikana suorittanut aluksen ohjailutehtävissä joko vähintään kaksi erillistä matkaa lupakirjalle merkityillä väylillä tai palvelut vähintään 20 meripäivää merkitään uudistettavalle lupakirjalle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä edellä 3 momentin 3 kohdassa edellytetystä laajasta kokemuksesta hakemuksen kohteena olevan alueen väylästäöllä uusittavan alueellisen vapautuksen voimassaoloaikana.

8 luku

Tutkintoja vastaanottava henkilö

51 §

Luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja vastaanottava henkilö

Luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja saa vastaanottaa Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä, erikseen tehtävään koulutettu henkilö. Luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja vastaanottavaksi henkilöksi hyväksymisen edellytyksenä on, että henkilö täyttää seuraavat vaatimukset:

- 1) vähintään viisi vuotta kokemusta luotsina tai PEC-lupakirjalla toimimisesta;
- 2) kaksi harjoitusmatkaa, jotka suoritetaan eri tutkintoja vastaanottavan henkilön kanssa ja vastaanottajien puoltolauseet;
- 3) voimassa oleva luotsin lupakirja tai PEC-lupakirja niille väylille ja niille aluksille, joille henkilö saa vastaanottaa luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja;
- 4) todistukset suoritetusta Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymästä luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja vastaanottavan henkilön teoriakokeesta, kouluttajakoulutuksesta, kommunikatiokoulutuksesta sekä simulaattorikoulutuksesta;
- 5) henkilö on läpikäynyt Liikenne- ja viestintäviraston perehdytyskeskustelun; ja
- 6) suomen tai ruotsin kielen hyvä suullinen ja kirjallinen taito sekä toisen kielen tyydyttävä suullinen taito, ja englannin kielen taito, joka vastaa vähintään yleisistä kielitutkinnoista annettussa laissa (964/2004) tarkoitetun yleisen kielitutkinnon taitotasoa neljä.

Edellä 1 momentin 3 kohdassa mainittujen väylien lisäksi tutkintoja vastaanottava henkilö voi saada oikeuden vastaanottaa tutkintoja myös niille väylille, joille hän suorittaa 43 §:n mukaisen perehdytysmatkan ja 45 §:n mukaisen väylätuntemuskokeen.

Luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirja on voimassa viisi vuotta sen myöntämisestä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä edellä 1 momentin 4 kohdassa edellytetyjen koulutusten sisällöstä sekä hyväksyntämenettelystä.

52 §

Tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjan uusiminen

Luotsaustutkintoja tai PEC-tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirja voidaan hakemuksesta uudistaa korkeintaan 12 kuukautta sen vanhenemisesta. Uudistamisen edellytyksenä on, että lupakirjan haltija on:

- 1) hyväksytysti suorittanut luotsaustutkinnoissa edellytetyn selainpohjaisen teoriakokeen korkeintaan 12 kuukautta ennen lupakirjan uusimista;

2) laatinut ajantasaiset luotsaussuunnitelmat tutkintojen vastaanottoon oikeutetulta väylästä;

3) suorittanut lupakirjan voimassaoloaikana vähintään viisi tutkintomatkaa, 10 harjoitusmatkaa luotsausta suorittavan luotsin tai PEC-lupakirjanhaltijan kanssa, 10 matkaa luotsina tai PEC-lupakirjanhaltijana tai 10 harjoittelukertaa simulaattorissa;

4) suorittanut lupakirjan voimassaoloaikana viisi tutkintoajan vastaanottoa tai simulaattorissa suoritettavan osuuden vastaanottoa; ja

5) tehtävän edellyttämä terveys ja kunto.

Jos lupakirjan vanhenemisesta on yli 12 kuukautta, on hakijan suoritettava 1 momentin edellytysten lisäksi 51 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitetut harjoitusmatkat sekä 4 kohdassa tarkoitettu simulaattorikoulutus.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjan uusimiseen liittyvistä menettelyistä.

53 §

Tutkintoja vastaanottavan henkilön vastuut ja velvollisuudet

Tutkintoja vastaanottava henkilö vastaa luotsin tutkintoja tai PEC-tutkintoja vastaanottaessaan siitä, että hakija täyttää tässä laissa edellytetyt vaatimukset.

Tutkintoja vastaanottavan henkilön on omalla allekirjoituksellaan varmistettava kunkin tutkinnon osa-alueeseen liittyvän todistuksen osalta, että hakija hallitsee edellytetyt tiedot ja taidot siten, ettei meriturvallisuus vaarannu. Tutkintoja vastaanottava henkilö vastaa siitä, että tämän luotsaustutkintojen tai PEC-tutkintojen eri asiakirjoihin kirjaamansa seikat ovat totuudenmukaisia.

Liikenne- ja viestintäviraston luotsausasioista vastaavalla virkamiehellä on oikeus osallistua tutkintoja vastaanottavan henkilön vastaanottamaan tutkintotilaisuuteen arvioidakseen tämän tehtävässä suoriutumista. Liikenne- ja viestintäviraston luotsausasioista vastaavan virkamiehen on tarkastettava tutkintoja vastaanottavan henkilön tutkintotilaisuus vähintään kerran kunkin lupakirjan voimassaolon aikana. Lisäksi tarkastus voidaan tehdä, jos siihen on painava syy.

Tutkintoja vastaanottavan henkilön on annettava hylätystä suorituksesta päätös, jos tutkintoon osallistuva sitä pyytää.

Tutkintoja vastaanottavaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan tässä laissa hänen vastuulleen tarkoitettuja tehtäviä. Vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa.

54 §

Tutkintojen vastaanottamisen hinnoittelu

Jos tutkintojen vastaanottamisen hinnoittelua koskeva hintakehitys osoittaa, etteivät tutkinnoista perittävät hinnat ole kohtuullisia, Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa niille enimmäishinnan. 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.

9 luku

Itämerenluotsaus

55 §

Itämerenluotsauksen tarjoaminen ja lupakirja

Itämerenluotsausta voi tarjota luotsausyhtiö tai muu oikeushenkilö, jonka lukuun toimivalla on itämerenluotsin lupakirja tai luonnollinen henkilö, jolla on itämerenluotsin lupakirja. Suomessa itämerenluotsin lupakirjan myöntää Liikenne- ja viestintävirasto henkilölle, joka täyttää tämän lain edellytykset lupakirjan saamiseksi.

56 §

Itämerenluotsin lupakirjan edellytykset

Itämerenluotsin lupakirjan saamiseksi henkilöllä tulee olla:

- 1) voimassa oleva merikapteeninkirja;
- 2) voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa;
- 3) vähintään 30 kuukautta meripalvelua bruttovetoisuudeltaan vähintään 3 000 aluksen kansipäällystätehtävissä, josta vähintään 12 kuukautta Itämeren alueella tai vähintään 5 vuotta kokemusta luotsina toimimisesta Itämeren alueella;
- 4) vapaamuotoinen selvitys kattavasta jäänavigointikokemuksesta Itämeren alueella;
- 5) todistus korkeintaan 12 kuukautta ennen hakemuksen toimittamista suoritetusta itämerenluotsin tutkinnosta; ja
- 6) riittävä englannin kielen taito.

Edellä 1 momentin 3 kohdassa edellytetty kokemus voidaan osoittaa meripalveluotteella tai muulla luotettavalla vapaamuotoisella selvityksellä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Lupakirjaa haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta ja se on voimassa viisi vuotta sen myöntämisestä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä itämerenluotsin lupakirjan hakemiseen liittyvistä menettelyistä.

57 §

Itämerenluotsin tutkinto

Edellä 56 §:n 1 momentin 5 kohdassa edellytetyn itämerenluotsin tutkinnon järjestää Liikenne- ja viestintävirasto. Tutkinnossa on mitattava vähintään seuraavat asiakokonaisuudet:

- 1) Itämeren alueen keskeiset reitit sekä niitä koskevat toiminnalliset rajoitteet, mukaan lukien reittijakojärjestelmät, VTS-palvelut, alusten raportointijärjestelmät;
- 2) merenkulullisiin varoituksiin, jäänmurtaja-avustukseen sekä hinaaja-avustukseen liittyvät keskeiset seikat;
- 3) ympäristönsuojelu ja meripelastustoiminta Itämeren alueella;
- 4) aluksen käsittelyyn liittyvät tekijät;
- 5) Itämeren alueen kansalliset luotsausalueet, luotsipaikat sekä luotsin tilaaminen;
- 6) englannin kielen taito;
- 7) aluksen sisäinen kommunikaatio samoin kuin kommunikaatio alukselta ulospäin; ja
- 8) kansainväliset säännöt yhteentörmäyksien ehkäisemiseksi merellä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä itämerenluotsin tutkinnon sisällöstä, tutkinnon järjestämisestä ja arviointimenettelyistä.

58 §

Itämerenluotsin lupakirjan uusiminen

Itämerenluotsin lupakirja voidaan hakemuksesta uudistaa, jos hakijalla on

- 1) voimassa oleva merikapteeninkirja;
- 2) voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa toimimaan kansipalveluksessa;
- 3) lupakirjan voimassaoloaikana vähintään 12 kuukautta meripalvelua bruttovetoisuudeltaan vähintään 3 000 aluksen kansipäällystätehtävissä Itämeren alueella, työskentelyä lupakirjan voimassaoloaikana luotsin tehtävissä Itämeren alueella yhteensä vähintään kolmen vuoden ajan tai vähintään kaksi vuosittaista itämerenluotsausta lupakirjan voimassaoloaikana.

Lisäksi hakijan on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle kooste uusittavan lupakirjan voimassaoloaikana suorittamistaan itämerenluotsauksista.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä itämerenluotsin lupakirjan uusimiseen liittyvistä menettelyistä.

10 luku

Erinäiset säännökset

59 §

Tilapäisen luotsipaikan tai luotsinkäyttölinjan asettaminen

Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa tilapäisen luotsipaikan tai luotsinkäyttölinjan määräajaksi luotsausyhtiön hakemuksesta tai omasta aloitteestaan, jos olosuhteet sitä edellyttävät. Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava siirtoa koskevasta hakemuksesta tai aloitteesta sekä tehdystä päätöksestä VTS-palveluntarjoajalle ja Väylävirastolle.

VTS-palveluntarjoajan on asetettava tilapäinen virtuaalinen turvamerkki tilapäiselle luotsipaikalle.

60 §

Muun valtion toimivaltaisen viranomaisen myöntämän pätevyyden tunnustaminen

Liikenne- ja viestintävirasto tunnustaa ulkomailla myönnetyn pätevyyden Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden mukaisesti. Ulkomainen pätevyys voidaan tunnustaa, jos hakijalla on ammattipätevyyden tunnustamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/36/EY tarkoitettu pätevyys ja hakija täyttää tämän lain ja sen nojalla annettujen säädösten mukaiset vaatimukset.

61 §

Poikkeukset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä, joiden nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi poikkeusolojen aikana tai normaaliolojen häiriötilanteissa poiketa tämän lain vaatimuksista uusia luotsin ohjauskirjoja tai PEC-lupakirjoja myönnettäessä tai niitä uusittaessa. Poikkeuksellisin menettelyin myönnettävä tai uusittava luotsin ohjauskirja tai PEC-lupakirja on voimassa kerrallaan enintään kuusi kuukautta myöntämispäivästä. Luotsin ohjauskirja tai PEC-lupakirja voidaan myöntää tai uusia poikkeuksellisin menettelyin, jos normaali menettely on merkittävästi vaikeutunut ja poikkeuksellinen menettely on välttämätöntä merenkulun jatkuvuuden turvaamiseksi eikä se aiheuta vaaraa ihmishengelle, omaisuudelle tai ympäristölle.

62 §

Henkilölupia koskevien tietojen tallentaminen ja käsittelyminen

Luotsin lupakirjan, PEC-lupakirjan ja koulutusta vastaanottavan henkilön lupakirjan myöntämiseksi ja valvomiseksi Liikenne- ja viestintävirasto tallentaa lupakirjoja koskevat tiedot liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin. Tietojen käsittelyyn sovelletaan liikenteen palveluista annetun lain 26–28 lukua.

63 §

Valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo tämän lain muiden kuin 10 ja 11 §:n säännösten noudattamista. Lisäksi poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvovat omalla tehtäväalueellaan tämän lain noudattamista. Saimaan kanavan vuokra-alueella sovelletaan Saimaan kanavaa koskevan sopimuksen 6 artiklan 2 kappaleen määräyksiä, jotka koskevat alusliikenteen yleisiä ehtoja sekä 15 artiklan 1 kappaleen määräyksiä, jotka koskevat vuokra-alueella sovellettavaa lainsäädäntöä.

VTS-palveluntarjoajan on ilmoitettava välittömästi Liikenne- ja viestintävirastolle havaitsemistaan poikkeamista, jotka koskevat luotsinkäyttövelvollisuuden noudattamista, luotsin lupakirjan, PEC-lupakirjan tai koulutuksesta vastaavan henkilön lupakirjan käyttöä sekä luotsauspalvelujen tarjoamista.

Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti VTS-palveluntarjoajalle ajantasaiset tiedot luotsin lupakirjoista sekä PEC-lupakirjoista ja muista poikkeuksista luotsinkäyttövelvollisuudesta. Poikkeuksista Liikenne- ja viestintävirasto voi ilmoittaa VTS-palveluntarjoajalle myös muulla tavalla kuin rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

Luotsausyhtiön on toimitettava VTS-palveluntarjoajalle sähköisesti ajan tasalla olevat tiedot luotsintilauksista ja käynnissä olevista luotsauksista. Yhtiön on ilmoitettava VTS-palveluntarjoajalle poikkeamista tai häiriöistä luotsaustoiminnassa.

64 §

Valvontaviranomaisen yleinen tiedonsaantioikeus

Liikenne- ja viestintävirastolla ja tämän lain säännösten noudattamista valvovalla muulla viranomaisella on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada tämän lain mukaisten tehtävien suorittamiseksi välttämättömät tiedot luotsausyhtiöltä ja luvanhaltijoilta sekä muilta toimijoilta ja henkilöiltä, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista tässä laissa säädetään.

Tiedot on luovutettava viipymättä, viranomaisen pyytämässä muodossa ja maksutta.

65 §

Luvan peruuttaminen, muuttaminen ja rajoittaminen

Luvanhaltija voi ilmoittaa luvassa tarkoitetun toiminnan päättyneeksi. Päätymisilmoituksen saatuaan Liikenne- ja viestintävirasto peruuttaa luvan.

Liikenne- ja viestintävirasto voi muuttaa tai rajoittaa lupaa tai perua sen, jos:

1) luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täyty eikä edellytyksissä olevia virheitä tai puutteita korjata asetetussa määräajassa;

2) luvanhaltija on toistuvasti tai vakavasti rikkonut tämän lain säännöksiä, lain nojalla annettuja määräyksiä tai muita alusliikennettä koskevia säännöksiä eikä huomautuksen tai varoituk- sen antamista voida pitää riittävänä; tai

3) on muusta kuin 1 tai 2 kohdassa tarkoitettua syytä perusteltua syytä epäillä, ettei luvanhaltija kykene hoitamaan henkilöluvassa tarkoitettua toimintaa turvallisesti.

Liikenne- ja viestintävirasto voi peruuttaa luvan vain, jos lievempää seuraamusta ei asiasta kokonaisuudessaan ilmenevät seikat huomioon ottaen voida pitää riittävänä. Luvan peruutus voidaan määrätä olemaan voimassa rikkomuksen vakavuuteen suhteutetun määräajan tai toistaiseksi.

Liikenne- ja viestintävirasto voi ottaa henkilölupakirjan haltuunsa asian selvittämisen ajaksi välittömästi 2 momentissa tarkoitetuissa tapauksissa. Lupakirja on viipymättä palautettava, jos lupaa ei peruuteta.

66 §

Huomautus ja varoitus

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa luvanhaltijalle huomautuksen tai varoituksen, jos tämä muutoin kuin 65 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettulla tavalla jättää noudattamatta säännöksiä tai määräyksiä, jotka koskevat luvassa tarkoitettua toimintaa tai luvassa tarkoitettua tehtävän hoitamista. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa varoituksen, jos huomautusta ei asiasta ilmenevät seikat kokonaisuudessaan huomioiden voida pitää riittävänä.

Huomautus annetaan suullisesti tai kirjallisesti. Varoitus annetaan kirjallisesti, ja siitä tehdään merkintä liikenneasioiden rekisteriin.

67 §

Seuraamusmaksu

Seuraamusmaksu voidaan määrätä, sille, joka tahallaan tai huolimattomuudesta

- 1) tarjoaa luotsauspalvelua 8 §:ssä säädetyn vastaisesti,
- 2) laiminlyö 4 §:ssä tarkoitettua luotsinkäyttövelvollisuuden,
- 3) harjoittaa itämerenluotsausta 55 §:ssä säädetyn vastaisesti,
- 4) luotsaa ilman 30 §:ssä säädettyä oikeutta,
- 5) laiminlyö 17 §:n 2 momentin mukaisen tiedonantovelvollisuuden, tai
- 6) laiminlyö 12 §:ssä tarkoitettua ennakkotiedon toimittamisvelvollisuuden.

68 §

Seuraamusmaksun suuruus

Oikeushenkilölle määrättävä seuraamusmaksu saa olla enintään 100 000 euroa.

Luonnolliselle henkilölle määrättävä seuraamusmaksu saa olla enintään neljä prosenttia hänen rikkomuksen päättymistä edeltäneenä vuonna toimitetun verotuksen mukaisista tuloistaan, kuitenkin enintään 5 000 euroa.

Seuraamusmaksun suuruutta arvioitaessa on otettava huomioon:

- 1) rikkomuksen laatu, laajuus, vahingollisuus, kestoaika ja toistuvuus;
- 2) rikkomuksella saavutettu hyöty, jos tämä tieto on saatavilla;
- 3) elinkeinonharjoittajan toimet vahingon lieventämiseksi tai korjaamiseksi; ja
- 4) tekijän taloudellinen asema.

69 §

Seuraamusmaksun määrääminen tai määräämättä jättäminen

Seuraamusmaksun määrää Liikenne- ja viestintävirastosta annetussa laissa (935/2018) tarkoitettu seuraamuskollegio. Seuraamusmaksu määrätään maksettavaksi valtiolle.

Seuraamusmaksua ei saa esittää määrättäväksi ja se on jätettävä määräämättä, jos rikkomus ei ole vakava tai toistuva ja tekijä on ryhtynyt riittäviin toimenpiteisiin rikkomuksen korjaamiseksi välittömästi sen havaitsemisen jälkeen taikka jos seuraamusmaksun määräämistä on pidettävä ilmeisen kohtuuttomana. Seuraamusmaksua ei saisi myöskään esittää määrättäväksi tai määrätä, jos teosta on kulunut yli viisi vuotta.

Seuraamusmaksua ei saa esittää määrättäväksi ja se on jätettävä määräämättä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty seuraamusmaksu, ei saa samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta.

Seuraamusmaksu vanhene viiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta. Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

70 §

Muutoksenhaku

Luotsin lupakirjan, PEC-lupakirjan, itämerenluotsin lupakirjan ja tutkintoja vastaanottavan henkilön lupakirjan peruuttamista, muuttamista tai rajoittamista, etäluotsausta koskevan luvan myöntämistä, muuttamista tai peruuttamista, seuraamusmaksun määräämistä sekä satama-alueen luotsinkäyttövelvollisuudesta vapautumista koskevaan Liikenne- ja viestintäviraston päätökseen saa hakea muutosta valittamalla.

Liikenne- ja viestintäviraston muuhun kuin 1 momentissa tarkoitettuun päätökseen sekä luotsausutkinnon järjestäjän ja tutkintoja vastaanottavan henkilön tekemään tutkintoa koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa. Oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla.

Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

11 luku

Voimaantulo- ja siirtymäsäännökset

71 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tällä lailla kumotaan 1 päivänä tammikuuta 2004 annettu luotsauslaki (940/2003).

72 §

Siirtymäsäännökset

Kumotun lain tai sen nojalla annettujen säännösten nojalla annettu luotsin ohjauskirja tai vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta on kuitenkin voimassa myöntöpäätöksessä tarkoitettun ajan.

Edellä 43 §:n 3 momentissa vaadittu kokemus, joka vaaditaan PEC-perehdytysmatkan suorittavan opastajana toimimiseksi, voidaan katsoa täytetyksi myös vastaavalla kokemuksella linjaluotsin kirjalla tai erivapaudella saadusta kokemuksesta.

Aikana, joka alkaa tämän lain voimaan tullessa ja päättyy 1.6.2028, voimassaolevat luotsin ohjauskirjat voidaan hakemuksesta muuntaa tämän lain mukaisiksi luotsin lupakirjoiksi. Muuntamista haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta. Muuntaminen voidaan tehdä niiltä osin, kuin henkilön kokemus alueelta vastaa vaadittavaa osaamista luotsin lupakirjan saamiseksi.

Kumotun lain mukainen 14 §:ssä tarkoitettu linjaluotsinkirja voidaan uudistaa tämän lain 49 §:ssä säädetyn PEC-lupakirjalle merkittävän väylävapautuksen uudistamismenettelyin. Kumotun lain mukainen linjaluotsinkirja muuntuu tällöin vastaavaksi PEC-lupakirjalle merkittäväksi väylävapautukseksi.

Kumotun lain mukainen 16 §:ssä tarkoitettu erivapaus voidaan uudistaa tämän lain 50 §:ssä säädetyn PEC-lupakirjalle merkittävän aluekohtaisen vapautuksen uudistamismenettelyin. Kumotun lain mukainen erivapaus muuntuu tällöin PEC-lupakirjalle merkittäviksi aluevapautukseksi, siltä osin, kuin VTS-aluekohtaisen vapautuksen tai tällaiselle lisättävän ei-VTS-väylää koskevan vapautuksen uudistamisen edellytykset täyttyvät.

Kumotun lain 5 §:n 2 momentin 2 kohdan mukainen liikenne voi jatkaa toimintaa kumotun lain mukaisin edellytyksin 1.6.2028 asti.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamiseksi

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 267/2022, seuraavasti:

1§

Soveltamisala

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu, tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain (1233/2006) 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, työsopimuslain (55/2001) 11 a luvun 3 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 35 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa annetun lain (658/2013) 6 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) 49 §:ssä tarkoitettu rikkomusmaksu ja 51 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, alkoholilain (1102/2017) 71 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, siemenlain (600/2019) 35 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, kasvinterveyslain (1110/2019) 26 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, eläinten sekä eräiden tavaroiden tuontivalvonnasta annetun lain (1277/2019) 15 §:ssä tarkoitettu tuontivalvonnan seuraamusmaksu, tieliikennelain (729/2018) 161 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, ajokorttilain (386/2011) 93 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, vesiliikennelain (782/2019) 122 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, ajoneuvolain (82/2021) 195 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 189–192 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, rehulain (1263/2020) 51 §:ssä tarkoitettu rehuvalvonnan seuraamusmaksu, elintarvikelain (297/2021) 67 §:ssä tarkoitettu elintarvikevalvonnan seuraamusmaksu, eläintautilain (76/2021) 94 a §:ssä tarkoitettu eläintautivalvonnan seuraamusmaksu, eläinten tunnistamisesta ja rekisteröinnistä annetun lain (1069/2021) 36 §:ssä tarkoitettu eläinten tunnistamis- ja rekisteröintivalvonnan seuraamusmaksu ja 37 §:ssä tarkoitettu eläimen tunnistusasiakirjan mukana pitämistä ja esittämistä koskevan velvollisuuden rikkomisesta määrättävä liikennevirhemaksu, luonnonmukaisesta tuotannosta annetun lain (1330/2021) 38 §:ssä tarkoitettu luomuvalvonnan seuraamusmaksu, jalkineiden ja tekstiilituotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (265/2022) 8 ja 9 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu sekä luotsauslain (/) 67 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

2.

Laki

sakon täytäntöönpanosta annetun lain muuttamiseksi

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) 1 §:n 2 momentti, sellaisena kuin se on laissa 267/2022, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Soveltamisala

Soveltamisala

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu, tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain (1233/2006) 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, työsopimuslain (55/2001) 11 a luvun 3 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 35 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa annetun lain (658/2013) 6 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) 49 §:ssä tarkoitettu rikkomusmaksu ja 51 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, alkoholilain (1102/2017) 71 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, siemenlain (600/2019) 35 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, kasvinterveyslain (1110/2019) 26 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, eläinten sekä eräiden tavaroiden tuontivalvonnasta annetun lain (1277/2019) 15 §:ssä tarkoitettu tuontivalvonnan seuraamusmaksu, tieliikennelain (729/2018) 161 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, ajokorttilain (386/2011) 93

Siten kuin tässä laissa säädetään, pannaan täytäntöön myös merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2009) 3 luvun 1 §:ssä tarkoitettu öljypäästömaksu, tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä annetun lain (1233/2006) 9 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, työsopimuslain (55/2001) 11 a luvun 3 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, työntekijöiden lähettämisestä annetun lain 35 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa annetun lain (658/2013) 6 §:ssä tarkoitettu laiminlyöntimaksu, yhteisen kalastuspolitiikan seuraamusjärjestelmästä ja valvonnasta annetun lain (1188/2014) 49 §:ssä tarkoitettu rikkomusmaksu ja 51 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, alkoholilain (1102/2017) 71 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, siemenlain (600/2019) 35 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, kasvinterveyslain (1110/2019) 26 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, eläinten sekä eräiden tavaroiden tuontivalvonnasta annetun lain (1277/2019) 15 §:ssä tarkoitettu tuontivalvonnan seuraamusmaksu, tieliikennelain (729/2018) 161 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, ajokorttilain (386/2011) 93

Voimassa oleva laki

§:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, vesiliikennelain (782/2019) 122 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, ajoneuvolain (82/2021) 195 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 189–192 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, rehulain (1263/2020) 51 §:ssä tarkoitettu rehuvalvonnan seuraamusmaksu, elintarvikelain (297/2021) 67 §:ssä tarkoitettu elintarviketalvonnän seuraamusmaksu, eläintautilain (76/2021) 94 a §:ssä tarkoitettu eläintautivalvonnan seuraamusmaksu, eläinten tunnistamisesta ja rekisteröinnistä annetun lain (1069/2021) 36 §:ssä tarkoitettu eläinten tunnistamis- ja rekisteröintivalvonnan seuraamusmaksu ja 37 §:ssä tarkoitettu eläimen tunnistusasiakirjan mukana pitämistä ja esittämistä koskevan velvollisuuden rikkomisesta määrättävä liikennevirhemaksu, luonnonmukaisesta tuotannosta annetun lain (1330/2021) 38 §:ssä tarkoitettu luomuvalvonnan seuraamusmaksu sekä jalkineiden ja tekstiilituotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (265/2022) 8 ja 9 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu.

Ehdotus

§:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, vesiliikennelain (782/2019) 122 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 268 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu, ajoneuvolain (82/2021) 195 §:ssä tarkoitettu liikennevirhemaksu ja 189–192 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu, rehulain (1263/2020) 51 §:ssä tarkoitettu rehuvalvonnan seuraamusmaksu, elintarvikelain (297/2021) 67 §:ssä tarkoitettu elintarviketalvonnän seuraamusmaksu, eläintautilain (76/2021) 94 a §:ssä tarkoitettu eläintautivalvonnan seuraamusmaksu, eläinten tunnistamisesta ja rekisteröinnistä annetun lain (1069/2021) 36 §:ssä tarkoitettu eläinten tunnistamis- ja rekisteröintivalvonnan seuraamusmaksu ja 37 §:ssä tarkoitettu eläimen tunnistusasiakirjan mukana pitämistä ja esittämistä koskevan velvollisuuden rikkomisesta määrättävä liikennevirhemaksu, luonnonmukaisesta tuotannosta annetun lain (1330/2021) 38 §:ssä tarkoitettu luomuvalvonnan seuraamusmaksu, jalkineiden ja tekstiilituotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (265/2022) 8 ja 9 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu sekä luotsauslain (/) 67 §:ssä tarkoitettu seuraamusmaksu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

. .