

# Luotsauksen kehittäminen

## Työryhmän loppuraportti



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri)		Julkaisun laji	
Luotsauksen kehittämistyöryhmä		Työryhmän loppuraportti	
Puheenjohtaja: Sirkka-Heleena Nyman		Toimeksiantaja	
		Liikenne- ja viestintäministeriö	
Sihteerit: Tuula Forsblom ja Une Tyynilä		Toimielimen asettamispäivämäärä	
		19.12.2005	
Julkaisun nimi			
Luotsauksen kehittäminen. Työryhmän loppuraportti			
Tiivistelmä			
<p>Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 19.12.2005 työryhmän selvittämään tarvetta kokeilla englanninkieltä linjaluotsauksessa. Työryhmän tehtävänä oli myös laatia selvitys luotsauslain toimivuudesta ja mahdollisista uudistamistarpeista ja tehdä ehdotus muutoksista luotsauslainsäädäntöön.</p> <p>1) Työryhmä ehdottaa, että englannin kielen käyttöä linjaluotsauskielenä ei ryhdytä kokeilemaan. Määräaikainen kokeilu on juridisesti vaikea toteuttaa eikä vaikuttaisi erityisen merkittävästi logistisiin kustannuksiin. Vaikutus ei myöskään kohdentuisi tasapuolisesti. Kokeilu aiheuttaisi epävarmuutta kaikissa alan yrityksissä. Työryhmä keskusteli pitkään myös englanninkielen käytön hyväksymisestä linjaluotsauksessa pysyvästi. Työryhmä katsoo, että johtopäätösten tekeminen englanninkielen käytöstä linjaluotsauksessa edellyttää riskienhallintakeinojen selvittämistä. Työryhmä ehdottaa, että liikenne- ja viestintäministeriö antaisi Merenkululaitokselle tehtäväksi laatia selvitys tarvittavista riskienhallintakeinoista ja niiden toteuttamisesta. Työtä ohjaamaan asetettaisiin ohjausryhmä, jossa olisi liikenne- ja viestintäministeriön ja alan edustus. Työryhmä toteaa, että tällä hetkellä kansallisen kielen taito linjaluotsauksen edellytyksenä on hyvin yleistä, joskin vaadittavan kielitaidon taso vaihtelee maittain.</p> <p>2) Työryhmä ehdottaa, että etsittäisiin myös muita keinoja pienentää logistisia kustannuksia. Luotsausmaksuja olisi tarkasteltava lähemmin ja kiinnitettävä huomiota siihen, että luotsauksensa perustuisi paremmin luotsauksesta aiheutuviin todellisiin kustannuksiin. Luotsauksen pakollisuuden ja siihen liittyvän julkisen edun (turvallisuus ja ympäristönsuojelu) vuoksi työryhmä pitää perusteltuna myös Luotsausliikelaitokselle asetettavien tulos- ja tuloutustavoitteiden tarkastelua.</p> <p>3) Työryhmä ehdottaa, että toteutetaan työryhmän esityksen mukaiset muutokset luotsauslakiin ja liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellaan virkamiestyönä hallituksen esitys laiksi luotsauslain muuttamisesta sekä alan kanssa yhteistyössä luotsausasetuksen muutos.</p>			
Avainsanat (asiasanat)			
linjaluotsinkirja, luotsauslaki, luotsaus, englannin kieli, alusliikennepalvelu, meriturvallisuus			
Muut tiedot			
Yhteyshenkilöt/LVM Sirkka-Heleena Nyman ja Une Tyynilä			
Sarjan nimi ja numero		ISSN	ISBN
Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 14/2007		1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	978-952-201-856-4 (painotuote) 978-952-201-857-1 (verkkojulkaisu)
Kokonaissivumäärä	Kieli	Hinta	Luottamuksellisuus
56	suomi	12 €	julkinen
Jakaja		Kustantaja	
Edita Publishing Oy		Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Arbetsgruppen för utveckling av lotsning.		Typ av publikation Arbetsgruppens slutrapport	
Ordförande: Sirkka-Heleena Nyman.		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
Sekreterare: Tuula Forsblom och Une Tyynilä.		Datum för tillsättandet av organet 19.12.2005	
Publikation Utveckling av lotsningen i Finland.			
Referat Kommunikationsministeriet tillsatte den 19.12.2005 en arbetsgrupp för att utreda behovet av att inleda ett försök med att använda engelska som språk i linjelotsningen. Arbetsgruppen hade också till uppgift att lägga fram utredning om hur funktionsduglig lotsningslagen är, på vilka punkter lagen eventuellt behöver revideras och vilka ändringar som kunde göras i lagstiftningen.  1) Arbetsgruppen föreslår att man inte skall genomföra ett försök där engelska används som linjelotsningsspråk. En tidsbegränsad försöksperiod är juridiskt sett svår att genomföra och försöket skulle inte ha någon större effekt på logistikkostnaderna. Effekterna av försöket skulle inte heller fördelas jämnt, men försöket skulle skapa osäkerhet bland företagen i branschen. Arbetsgruppen diskuterade utförligt möjligheterna att på permanent basis godkänna engelska som språk i linjelotsningen. Det ansågs dock att ett beslut om att använda engelska som lotsningsspråk inte kan fattas förrän olika riskhanteringsmetoder har undersökts. Arbetsgruppen föreslår att kommunikationsministeriet ger Sjöfartsverket i uppdrag att utreda vilka riskhanteringsmetoder som behövs och hur de kan tillämpas. Meningen är att arbetet skall ledas av en styrgrupp med företrädare för kommunikationsministeriet och branschen. Arbetsgruppen konstaterar att kunskaper i det nationella språket för närvarande är ett mycket vanligt kompetenskrav inom linjelotsning, men att nivån på de språkkunskaper som krävs varierar från land till land.  2) Arbetsgruppen föreslår att man också skall utforska andra sätt för att minska logistikkostnaderna. Lotsningsavgifterna bör noggrant ses över i syfte att säkerställa att lotsningstaxan bättre motsvarar de faktiska kostnaderna för lotsning. Eftersom lotsning är obligatorisk verksamhet med nära koppling till det allmänna intresset (säkerhet och miljöskydd) anser arbetsgruppen det vara motiverat att se över de resultatmål och intäktsföringsmål som ställs för Lotsverket.  3) Arbetsgruppen föreslår att de ändringar som den har lagt fram skall göras i lotsningslagen och att man som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet bereder regeringens proposition med förslag till lag om ändring av lotsningslagen samt att kommunikationsministeriet i samarbete med branschen bereder en ändring av lotsningsförordningen.			
Nyckelord linjelotsbrev, lotsningslagen, lotsning, engelska språket, fartygstrafikservice, sjösäkerhet			
Övriga uppgifter Kontaktpersoner vid ministeriet är Sirkka-Heleena nyman och Une Tyynilä.			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 14/2007		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 978-952-201-856-4 (trycksak) 978-952-201-857-1 (nätpublikation)
Sidoantal 56	Språk finska	Pris 12 €	Sekretessgrad offentlig
Distribution Edita Publishing Ab		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Working group on the development of pilotage		Type of publication Final report	
Chair: Sirkka-Heleena Nyman		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
Secretaries: Tuula Forsblom and Une Tyynilä		Date when body appointed 19 December 2005	
Name of the publication Working group on the development of pilotage Final report			
Abstract <p>The Ministry of Transport and Communications appointed a working group on 19 December 2005 to find out whether there is a need to test the usage of English language in pilotage. A further task of the working group was to suggest amendments to pilotage legislation, and the current Pilotage Act in particular, if necessary.</p> <p>1) The working group proposes that no trial of using English as the language in pilotage be conducted. A temporary trial would be difficult to carry out in terms of legislation, and it would have no significant effect on the logistics costs. Furthermore, the effects of the trial would not be equal, and the trial would bring uncertainty to all enterprises in the field. The working group had a thorough discussion about accepting English as the language in pilotage on a permanent basis. But this was seen to require a risk management analysis. The working group, therefore, proposes that the Ministry of Transport and Communications commission the Finnish Maritime Administration to find out what risk management tools would be necessary and how they could be taken into use. The work is suggested to be carried out under a steering group consisting of representatives from the Ministry and the field. The present working group states that knowledge of the national language is a very common requirement in pilotage, although the level of the knowledge varies according to countries.</p> <p>2) The working group proposes that other ways of decreasing logistics costs be searched for. More attention should be paid to pilotage fees and to the fact that the fees would better meet the actual costs from pilotage.</p> <p>Due to the necessity of pilotage, and the related public interests (safety and environmental protection), it is the working group's view that performance targets and targets for revenue entries for the State Pilotage Enterprise, Finnpiilot, be reviewed.</p> <p>3) The working group proposes that the Pilotage Act be amended as suggested and a government proposal prepared at the Ministry accordingly. Amendments to the Pilotage Decree are suggested to be made together with representatives of the field.</p>			
Keywords pilotage exemption certificate, Pilotage Act, pilotage, English language, vessel traffic service, maritime safety			
Miscellaneous Contact persons at the Ministry Ms Sirkka-Heleena Nyman and Ms Une Tyynilä			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 14/2007		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 978-952-201-856-4 (printed version) 978-952-201-857-1 (electronic version)
Pages, total 56	Language Finnish	Price €12	Confidence status Public
Distributed by Edita Publishing Ltd		Published by Ministry of Transport and Communications	

## LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 19.12.2005 työryhmän selvittämään tarvetta kokeilla englannin kieltä linjaluotsauksessa ja arvioimaan kokeilun etuja, haittoja ja muita vaikutuksia. Työryhmän tehtävänä oli myös laatia selvitys luotsauslain toimivuudesta ja mahdollisista uudistamistarpeista ja tarvittaessa laatia ehdotus muutoksista luotsauslainsäädäntöön.

Työryhmän toimeksianto perustuu hallituksen iltakoulussa 9.11.2005 käsiteltyyn Suomen logistisen aseman vahvistamiseksi laadittuun ohjelmaan, joka sisältää arvion tekemisen englanninkielisen linjaluotsauksen kokeilemisen tarpeesta ja kokeilun etujen, haittojen ja muiden vaikutusten selvittämisen.

Lisäksi työryhmän toimeksiannon taustalla on Merenkululaitoksen vuonna 2002 tekemä selvitys englannin kielen käyttöön ottamisesta linjaluotsauskieleksi suomen ja ruotsin lisäksi.

Luotsauslainsäädäntö uudistettiin luotsaustoiminnan liikelaitostamisen yhteydessä ja uudistettu luotsauslaki tuli voimaan 1.1.2004. Lain soveltamista ja sen toimivuutta uudessa toimintaympäristössä on tarpeen arvioida.

### **Työryhmän ehdotukset**

1) Työryhmä ehdottaa, että englannin kielen käyttöä linjaluotsauskielenä ei ryhdytä kokeilemaan. Kokeilu, joka lähtökohtaisesti voisi olla vain määräaikainen, on juridisesti vaikea toteuttaa eikä vaikuttaisi erityisen merkittävästi logistisiin kustannuksiin. Vaikutus ei myöskään kohdentuisi tasapuolisesti eikä niihin satamiin, joissa luotsauskustannusten osuus logistisista kustannuksista on suhteellisesti suurin. Kokeilu aiheuttaisi epävarmuutta kaikissa alan yrityksissä, erityisesti Luotsausliikelaitoksessa, jonka olisi sopeutettava palvelujensa tarjontaa kysyntään.

Työryhmä keskusteli myös pitkään englannin kielen käytön hyväksymisestä linjaluotsauksessa pysyvästi. Osa työryhmän jäsenistä kannatti englannin kielen käyttöön ottoa linjaluotsauskieleksi. Työryhmä katsoo, että johtopäätösten tekeminen englannin kielen käytöstä linjaluotsauksessa edellyttää riskienhallintakeinojen selvittämistä. Tässä selvityksessä on huomioitava riskienhallintakeinojen käytöstä Ruotsissa ja Norjassa saadut kokemukset ja englannin kielen käyttö alusliikennepalvelussa (VTS). Lisäksi on huomioitava Itämeren suojelupolitiikka, muut turvallisuuden lisäämiseen liittyvät hankkeet sekä Suomen olosuhteet.

Työryhmä ehdottaa, että liikenne- ja viestintäministeriö antaisi Merenkululaitokselle tehtäväksi laatia selvitys tarvittavista riskienhallintakeinoista ja niiden toteuttamisesta. Työtä ohjaamaan asetettaisiin ohjausryhmä, jossa olisi liikenne- ja viestintäministeriön ja alan edustus.

Työryhmä toteaa, että tällä hetkellä kansallisen kielen taito linjaluotsauksen edellytyksenä on hyvin yleistä, joskin vaadittavan kielitaidon taso vaihtelee maittain. Tältä osin on tarpeen seurata kehitystä ja kokemuksia muissa maissa, erityisesti tärkeimmissä kilpailijamaissa sekä Ruotsissa ja Norjassa, joissa molemmissa linjaluotsaus on mahdollista myös englanniksi.

2) Työryhmä ehdottaa, että etsittäisiin myös muita keinoja pienentää logistisia kustannuksia. Luotsausmaksuja olisi tarkasteltava lähemmin ja kiinnitettävä huomiota siihen, että luotsausmaksu perustuisi paremmin luotsauksesta aiheutuviin todellisiin kustannuksiin. Työryhmä kat-

soo, että samassa yhteydessä olisi tarpeen tarkastella luotsauksen palvelutasoa ja kustannustasoa sekä toiminnan tehokkuutta siitä näkökulmasta, että korkea palvelutaso maksaa.

Luotsauksen pakollisuuden ja siihen liittyvän julkisen edun (turvallisuus ja ympäristönsuojelu) vuoksi työryhmä pitää perusteltuna myös Luotsausliikelaitokselle asetettavien tulos – ja tuloutustavoitteiden tarkastelua.

3) Työryhmä ehdottaa, että toteutetaan työryhmän esityksen mukaiset muutokset luotsauslakiin ja liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellaan virkamiestyönä Hallituksen esitys laiksi luotsauslain muuttamisesta sekä alan kanssa yhteistyössä luotsausasetuksen muutos.

### **Työryhmän työn eteneminen**

Työryhmän puheenjohtajana on toiminut merenkulkuneuvos Sirkka-Heleena Nyman liikenne- ja viestintäministeriöstä. Työryhmän jäseninä ovat toimineet toimialapäällikkö Hanna Linjos-Maunula Merenkululaitoksesta, toimialapäällikkö Tuula Forsblom Merenkululaitoksesta, toimitusjohtaja Matti Pajula Luotsausliikelaitoksesta, merikapteeni Jukka Kantola Suomen Varustamoyhdistys ry:stä, sjöfartskonsulent Bernt Bergman Ålands Redarförening rf:stä, toimitusjohtaja Olof Widén Rahtialusyhdistys ry:stä, toimitusjohtaja Matti Aura Suomen Sattamaliitto ry:stä, toimitusjohtaja Rolf Sandberg Suomen Laivameklariliitto ry:stä, KTM Tiina Sammalisto Satamaoperaattorit ry:stä, toiminnanjohtaja Max Gustafsson Luotsiliitto Ry:stä, pääluottamusmies Pekka Orovuo Suomen Laivanpäällystöliitto ry:stä, asiamies Päivi Saarinen Suomen Konepäällystöliitto ry:stä ja EU-avustaja Une Tyynilä liikenne- ja viestintäministeriöstä. Työryhmän asiantuntijajäseninä ovat toimineet neuvotteleva virkamies Leena Kostander liikenne- ja viestintäministeriöstä ja yli-insinööri Jari Gröhn liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Työryhmän sihteereinä ovat toimineet toimialapäällikkö Tuula Forsblom Merenkululaitoksesta, EU-avustaja Une Tyynilä liikenne- ja viestintäministeriöstä ja EU-avustaja Kaisa Laitinen liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Työryhmä kuuli toimistopäällikkö Monika Sundklevia Ruotsin merenkululaitoksesta, johtaja Matti Aaltosta ja VTS -vuoro esimies Mikko Kalliota Merenkululaitoksesta.

Työryhmä laati ulkomaisten alusten päälliköille ja varustamoille suunnatun kyselyn, jonka Suomen Laivameklariliiton jäsenyritykset toteuttivat. Merenkululaitos tilasi työryhmän käyttöön turvallisuusarvioinnin (FSA, Formal Safety Assessment) englannin kielen käytöstä linjaluotsauksessa.

Työryhmä muodosti keskuudestaan alatyöryhmän selvittämään luotsauslain toimivuutta ja muutostarpeita sekä laatimaan lain muutosehdotuksen. Alatyöryhmän puheenjohtajana toimi merenkulkuneuvos Sirkka-Heleena Nyman ja sihteerinä toimialapäällikkö Tuula Forsblom. Alatyöryhmän työhön osallistuvat merikapteeni Jukka Kantola, sjöfartskonsulent Berndt Bergman, toimitusjohtaja Matti Pajula, toiminnanjohtaja Bo Gyllenberg, toiminnanjohtaja Max Gustafsson ja toimialapäällikkö Hanna Linjos-Maunula. Alatyöryhmä kokoontui 5 kertaa ja kuuli asiantuntijoina diplomi-insinööri Olli Holmia Merenkululaitoksesta ja Helsingin luotsiaseman luotseja Jukka Ketosta ja Martti Soiniota.

Työryhmä on kokoontunut 9 kertaa.

Saatuana tehtävänsä päätökseen työryhmä luovuttaa loppuraporttinsa kunnioittavasti liikenne- ja viestintäministeriölle ja ehdottaa, että ministeriö lähettää loppuraportin lausuntokierrokselle.

Työryhmän allekirjoitukset

Sirkka-Heleena Nyman

Matti Aura

Jukka Kantola

Bernt Bergman

Olof Widén

Rolf Sandberg

Tiina Sammalisto

Max Gustafsson

Pekka Orovuo

Päivi Saarinen

Matti Pajula

Hanna Linjos-Maunula

Tuula Forsblom

Une Tyynilä

Leena Kostiander

Jari Gröhn

## SISÄLLYSLUETTELO

<b>SISÄLLYSLUETTELO</b> .....	<b>5</b>
<b>LYHENNELUETTELO</b> .....	<b>7</b>
<b>YHTEENVETO</b> .....	<b>8</b>
<b>LUOTSAUSTOIMINNAN KEHITTÄMISTYÖRYHMÄN LOPPURAPORTTI</b> .....	<b>10</b>
<b>I OSA LUOTSAUSTOIMINNAN NYKYTILA</b> .....	<b>10</b>
<b>1 TAUSTAA</b> .....	<b>10</b>
<b>1.1 Luotsaus ja sen toimintaympäristö</b> .....	<b>10</b>
<b>1.2 Vuonna 2002 tehty selvitys englannin kielen käytöstä linjaluotsauskielenä</b> .....	<b>11</b>
1.2.1 Yhteenveto vuoden 2002 selvityksen johtopäätöksistä ja suosituksista .....	11
1.2.2 Selvityksen jälkeen toteutetut toimenpiteet.....	12
<b>1.3 Logistiikkaohjelma</b> .....	<b>12</b>
<b>2 NYKYTILA</b> .....	<b>13</b>
<b>2.1 Alusliikenne Suomen vesialueilla</b> .....	<b>13</b>
<b>2.2 Luotsaustoiminta</b> .....	<b>13</b>
2.2.1 Yleistä.....	13
2.2.2 Itämeren luotsaus.....	14
2.2.3 Ice Advisor toiminta.....	14
2.2.4 Linjaluotsinkirja Suomen vesialueilla .....	14
<b>2.3 Luotsaustoiminnan taloudellinen merkitys</b> .....	<b>15</b>
2.3.1 Luotsaustaksa .....	15
2.3.2 Luotsaustaksan kansainvälinen vertailu .....	16
2.3.3 Luotsauskustannukset osana logistisia kustannuksia .....	18
2.3.4 Luotsausliikelaitoksen talous valtion taloudessa.....	20
<b>2.4 Luotsauksen nykytila tilastoina</b> .....	<b>20</b>
2.4.1 Suomen satamiin saapuneet alukset ja luotsaukset .....	20
2.4.2 Luotsaustoiminnan volyymi .....	20
2.4.3 Linjaluotsinkirjat Suomen vesialueilla.....	21
2.4.4 Alusonnnettomuudet ja läheltäpiti-tilanteet Suomen vesialueilla .....	21
<b>3 LAINSÄÄDÄNTÖ</b> .....	<b>23</b>
<b>3.1 Luotsauslaki (940/2003) ja valtioneuvoston asetus luotsauksesta (982/2003)</b> .....	<b>23</b>
<b>3.2 Laki (938/2003) ja valtioneuvoston asetus (980/2003) luotsausliikelaitoksesta</b> ....	<b>23</b>
<b>3.3 Valtioneuvoston asetus luotsausmaksuista (1396/2006)</b> .....	<b>24</b>
<b>3.4 Asetus Itämerenluotseista (1105/1981)</b> .....	<b>24</b>
<b>3.5 Alusliikennepalvelulaki (623/2005) ja valtioneuvoston asetus alusliikennepalvelusta (763/2005)</b> .....	<b>24</b>
<b>II OSA ENGLANNIN KIELEN KOKEILU LINJALUOTSAUKSESSA</b> .....	<b>25</b>
<b>4 TARVE KOKEILLA ENGLANNIN KIELTÄ LINJALUOTSAUKSESSA</b> .....	<b>25</b>
<b>4.1 Onko olemassa tarve kokeilla</b> .....	<b>25</b>



4.1.1	Vuoden 2002 selvityksessä esitetty tarve ja perustelut .....	25
4.1.2	Logistiikka ohjelmassa esitetyt tarve ja perustelut.....	25
<b>4.2</b>	<b>Kansainvälinen käytäntö ja kokemukset Ruotsista ja Norjassa.....</b>	<b>25</b>
4.2.1	Kansainvälinen käytäntö .....	25
4.2.2	Kokemukset Ruotsista.....	26
<b>4.3</b>	<b>Mahdollinen kokeilun alue .....</b>	<b>27</b>
4.3.1	Koko Rannikko .....	27
4.3.2	Rajattu alue.....	28
4.3.3	Rajattu alustyyppi.....	28
4.3.4	Vastavuoroinen malli .....	28
<b>4.4</b>	<b>Kokeilun toteutus .....</b>	<b>29</b>
<b>5</b>	<b>KOKEILUN VAIKUTUKSET .....</b>	<b>29</b>
<b>5.1</b>	<b>Vaikutus turvallisuuteen.....</b>	<b>30</b>
5.1.1	Turvallisuusvaikutukset vuoden 2002 selvityksessä.....	30
5.1.2	Turvallisuusvaikutukset vuoden 2007 turvallisuusselvityksen perusteella.....	30
<b>5.2</b>	<b>Vaikutus luotsausmääriin.....</b>	<b>31</b>
5.2.1	Merenkululaitoksen selvitys vuonna 2002.....	31
5.2.2	Vaikutus vuoden 2005 alusliikennemäärien perusteella .....	31
5.2.3	Vaikutukset päälliköille tehdyn kyselyn perusteella.....	32
<b>5.3</b>	<b>Taloudelliset vaikutukset.....</b>	<b>32</b>
5.3.1	Logistiset kustannukset .....	32
5.3.1.1	Laskennallinen vaikutus.....	33
5.3.2	Luotsausliikelaitoksen talous ja toimintaedellytykset.....	33
5.3.2.1	Laskennallinen vaikutus.....	33
<b>5.4</b>	<b>Kokeilun vaikutukset alusliikennepalveluun.....</b>	<b>34</b>
5.4.1	Englannin kielen käyttö alusliikennepalvelussa tällä hetkellä .....	34
5.4.2	Alusliikenneohjaajien kielitaito.....	35
5.4.3	Kokeilun vaikutus käytettäviin kieliin ja alusliikennepalveluun .....	35
<b>5.5</b>	<b>Kokeilun edut ja haitat .....</b>	<b>36</b>
5.5.1	Kokeilun edut .....	36
5.5.2	Kokeilun haitat .....	36
<b>5.6</b>	<b>Englanninkielisen linjaluotsauksen edellyttämät muutokset luotsauslainsäädäntöön.....</b>	<b>37</b>
<b>OSA III LUOTSAUSLAINSÄÄDÄNNÖN MUUTOSTARPEET .....</b>	<b>37</b>	
<b>6</b>	<b>LUOTSAUSLAINSÄÄDÄNNÖN TOIMIVUUS .....</b>	<b>37</b>
<b>6.1</b>	<b>Luotsauslain toimivuudesta.....</b>	<b>37</b>
6.2.1	Työryhmän käsittelemät muutosehdotukset.....	38
6.2.2	Työryhmän muutosehdotukset luotsauslakiin .....	41
<b>7</b>	<b>JOHTOPÄÄTÖKSET JA TYÖRYHMÄN EHDOTUKSET .....</b>	<b>43</b>
<b>7.1</b>	<b>Johtopäätökset.....</b>	<b>43</b>
7.1.1	Englannin kielen kokeilu linjaluotsauksessa.....	43
7.1.2	Turvallisuusvaikutukset .....	43
7.1.3	Vaikutukset logistisiin kustannuksiin.....	43
<b>7.2</b>	<b>Työryhmän suositukset.....</b>	<b>44</b>
7.2.1	Englannin kielen kokeilu linjaluotsauksessa.....	44
7.2.3	Luotsauslain toimivuus ja muutostarpeet.....	45

**LÄHTEET..... 46****LYHENNELUETTELO**

FSA	turvallisuusarviointi (formal safety assesment)
HELCOM	Itämeren suojelukomissio
IMO	kansainvälinen merenkulkujärjestö (international maritime organisation)
VTS	Alusliikennepalvelu (vessel traffic services)
PSSA	Erityisen herkkä merialue (Particularly sensitive Sea area)

## **YHTEENVETO**

### **Tehtävä**

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 19.12.2005 työryhmän selvittämään tarvetta kokeilla englannin kieltä linjaluotsauksessa ja arvioimaan kokeilun etuja, haittoja ja muita vaikutuksia. Työryhmän tuli myös selvittää mahdollisen englanninkielisen linjaluotauksen edellyttämiä muutoksia lainsäädäntöön. Työryhmän tehtävänä oli myös laatia selvitys luotsauslain toivuudesta ja mahdollisista uudistamistarpeista ja tarvittaessa laatia ehdotus muutoksista luotsauslainsäädäntöön.

Työryhmän toimeksianto perustuu hallituksen iltakoulussa 9.11.2005 käsiteltyyn Suomen logistisen aseman vahvistamiseksi laadittuun ohjelmaan, joka sisältää arvion tekemisen englanninkielisen linjaluotauksen kokeilemisen tarpeesta ja kokeilun etujen, haittojen ja muiden vaikutusten selvittämisen.

Lisäksi työryhmän toimeksiannon taustalla on Merenkululaitoksen vuonna 2002 tekemä selvitys englannin kielen käyttöön ottamisesta linjaluotsauskieleksi suomen ja ruotsin lisäksi.

Luotsauslainsäädäntö uudistettiin luotsaustoiminnan liikelaitostamisen yhteydessä ja uudistettu luotsauslaki tuli voimaan 1.1.2004. Lain soveltamista ja sen toimivuutta uudessa toimintaympäristössä on tarpeen arvioida.

Työryhmä tarkasteli työssään luotsaustoiminnan nykytilaa ja lainsäädäntöä. Se pohti mahdollista englannin kielen käytön kokeilua linjaluotsauksessa neljän eri vaihtoehdon mukaisesti. Työssä kartoitettiin mahdollisen kokeilun vaikutuksia muun muassa turvallisuuteen ja logistisiin kustannuksiin.

Luotsauslain toimivuutta tarkasteltiin alatyöryhmässä, jonka pykäläkohtaiset ehdotukset luotsauslain muuttamisesta ovat mukana loppuraportissa.

### **Työryhmän ehdotukset**

1) Työryhmä ehdottaa, että englannin kielen käyttöä linjaluotsauskielenä ei ryhdytä kokeilemaan. Kokeilu, joka lähtökohtaisesti voisi olla vain määräaikainen, on juridisesti vaikea toteuttaa eikä vaikuttaisi erityisen merkittävästi logistisiin kustannuksiin. Vaikutus ei myöskään kohdentuisi tasapuolisesti eikä niihin satamiin, joissa luotsauskustannusten osuus logistisista kustannuksista on suhteellisesti suurin. Kokeilu aiheuttaisi epävarmuutta kaikissa alan yrityksissä, erityisesti Luotsausliikelaitoksessa, jonka olisi sopeutettava palvelujensa tarjontaa kysyntään.

Työryhmä keskusteli myös pitkään englanninkielen käytön hyväksymisestä linjaluotsauksessa pysyvästi. Osa työryhmän jäsenistä kannatti englannin kielen käyttöön ottoa linjaluotsauskieleksi. Työryhmä katsoo, että johtopäätösten tekeminen englanninkielen käytöstä linjaluotsauksessa edellyttää riskienhallintakeinojen selvittämistä. Tässä selvityksessä on huomioitava riskienhallintakeinojen käytöstä Ruotsissa ja Norjassa saadut kokemukset ja englanninkielen käyttö alusliikennepalvelussa (VTS). Lisäksi on huomioitava Itämeren suojelupolitiikka, muut turvallisuuden lisäämiseen liittyvät hankkeet sekä Suomen olosuhteet.

Työryhmä ehdottaa, että liikenne- ja viestintäministeriö antaisi Merenkululaitokselle tehtäväksi laatia selvitys tarvittavista riskienhallintakeinoista ja niiden toteuttamisesta. Työtä ohjaamaan asetettaisiin ohjausryhmä, jossa olisi liikenne- ja viestintäministeriön ja alan edustus.

Työryhmä toteaa, että tällä hetkellä kansallisen kielen taito linjaluotsauksen edellytyksenä on hyvin yleistä, joskin vaadittavan kielitaidon taso vaihtelee maittain. Tältä osin on tarpeen seurata kehitystä ja kokemuksia muissa maissa, erityisesti tärkeimmissä kilpailijamaissa sekä Ruotsissa ja Norjassa, joissa molemmissa linjaluotsaus on mahdollista myös englanniksi.

2) Työryhmä ehdottaa, että etsittäisiin myös muita keinoja pienentää logistisia kustannuksia. Luotsausmaksuja olisi tarkasteltava lähemmin ja kiinnitettävä huomiota siihen, että luotsausmaksu perustuisi paremmin luotsauksesta aiheutuviin todellisiin kustannuksiin. Työryhmä katsoo, että samassa yhteydessä olisi tarpeen tarkastella luotsauksen palvelutasoa ja kustannustasoa sekä toiminnan tehokkuutta siitä näkökulmasta, että korkea palvelutaso maksaa.

Luotsauksen pakollisuuden ja siihen liittyvän julkisen edun (turvallisuus ja ympäristönsuojelu) vuoksi työryhmä pitää perusteltuna myös Luotsausliikelaitokselle asetettavien tulos – ja tuloutustavoitteiden tarkastelua.

3) Työryhmä ehdottaa, että toteutetaan työryhmän esityksen mukaiset muutokset luotsauslakiin ja että liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellaan virkamiestyönä Hallituksen esitys laiksi luotsauslain muuttamisesta sekä alan kanssa yhteistyössä luotsausasetuksen muutos.

# LUOTSAUSTOIMINNAN KEHITTÄMISTYÖRYHMÄN LOPPURAPORTTI

## I OSA LUOTSAUSTOIMINNAN NYKYTILA

### 1 TAUSTAA

#### 1.1 Luotsaus ja sen toimintaympäristö

Luotsaus on toimintaa, jossa paikalliset olosuhteet tunteva luotsi avustaa aluksen päällikköä aluksen navigoinnissa ja toimii asiantuntijana ja päällikön neuvonantajana. Luotsauksen tarkoituksena on alusliikenteen turvallisuuden edistäminen ja alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäiseminen.

Luotsaustoiminnalla on pitkät perinteet. Ensimmäinen luotsausta koskeva säännös, luotsausasetus, annettiin Ruotsi-Suomessa vuonna 1696. Suomessa luotsaus on, satama-alueita lukuun ottamatta ollut valtion tehtävänä ja luotsit ovat olleet valtion virkamiehiä.

Luotsaustoiminta siirrettiin vuoden 2004 alussa perustettuun valtion liikelaitokseen, Luotsausliikelaitokseen, joka toimii liiketaloudellisten periaatteiden mukaisesti. Luotsausliikelaitoksella on velvollisuus tarjota luotsauspalveluja Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella.

Yhteiskunnan kannalta luotsaus on aluksille annettavaa, pakollista turvallisuuspalvelua, jonka tarkoituksena on turvata yhteiskunnan etu varmistamalla alusliikenteen turvallisuutta ja ennalta ehkäisemällä ympäristövahinkoja. Luotsauksen pakollisuus ja vastaavasti vapautukset luotsinkäyttövelvollisuudesta perustuvat turvallisuus ja ympäristönsuojelunäkökohtiin.

Aluksille ja varustamoille luotsaus on tapa hankkia joko lain velvoittamana tai vapaaehtoisesti turvallisuutta lisäävää palvelua. Palvelun kustannukset varustamo pyrkii sisällyttämään asiakailtaan perimäänsä rahtiin.

Kansallisen kielen vaatimus linjaluotsinkirjan yhtenä myöntämisedellytyksenä antaa säännöllisesti Suomeen liikenneilville aluksille, joilla on suomen- tai ruotsinkielentaitoinen päällikkö, mahdollisuuden hankkia lähes luotsausmaksun suuruisen kustannussäästön sellaisiin aluksiin verrattuna, joiden päällikkö ei hallitse suomen tai ruotsin kieltä.

Merikuljetuksia käyttäville yrityksille luotsaus on logistiseen ketjuun kuuluva palvelu ja osa logistisia kustannuksia.

Luotsauskustannukset ovat osa alusten satamassa käyntiin liittyviä kustannuksia ja ne vaikuttavat osaltaan myös kotimaisten satamien väliseen kilpailuun ja kotimaisten satamien ja lähi-alueen satamien väliseen kilpailuun.

Luotsauspalvelut liittyvät kiinteästi sataman toimintoihin ja alusten satamakäyntien sujuvuuden edellytyksenä on, että luotsauspalvelut voidaan sovittaa saumattomasti yhteen sataman muiden palvelujen kanssa.

Merenkululaitos myöntää ja peruuttaa luotsin ohjaukskirjan, linjaluotsinkirjan ja erivapauden. Se voi myös turvallisuus- tai ympäristösyistä päättää, että tietyn päällikön tai nimetyn aluksen

tulee käyttää luotsia, muutoinkin kuin silloin kun siihen on laissa velvollisuus. Merenkululaitos myös myöntää poikkeuksia Luotsausliikelaitokselle luotsauspalvelujen tarjoamisvelvollisuudesta ja aluksille luotsinkäyttövelvollisuutta koskevien säännösten noudattamisesta. Merenkululaitos ylläpitää alusliikennepalvelua, joka seuraa ja ohjaa liikennettä myös luotsattavilla väylillä.

Liikenne- ja viestintäministeriö valmisteleo Merenkululaitosta ja Luotsausliikelaitosta koskevan lainsäädännön, asettaa niille tulostavoitteet ja valvoo niiden toimintaa. Liikenne- ja viestintäministeriölle kuuluu myös luotsauslain toimeenpanon ylin valvonta.

Luotsauksen pakollisuus ja luotsaustoiminnan organisointi nousi keskusteluun Merenkululaitoksen organisaatiouudistuksen valmistelun yhteydessä vuonna 2002. Merenkululaitos teki tuolloin selvityksen englannin kielen käytöstä linjaluotsauskielenä. Luotsauskustannukset ovat osa logistisia kustannuksia ja tästä syystä luotsaus on otettu tarkasteluun myös hallituksen logistiikkaohjelmassa.

Muutokset linjaluotsauskäytännössä muuttaisivat luotsauksen toimintaympäristöä merkittävästi.

## **1.2 Vuonna 2002 tehty selvitys englannin kielen käytöstä linjaluotsauskielenä**

### *1.2.1 Yhteenvedo vuoden 2002 selvityksen johtopäätöksistä ja suosituksista*

Merenkululaitos selvitti syksyllä 2002 englannin kielen hyväksymistä linjaluotsauksen tutkintokieleksi suomen ja ruotsin rinnalle. Selvitysryhmän tehtävänä oli arvioida olisiko edellytyksiä ottaa englanti linjaluotsikieleksi ja minkälaisia vaikutuksia englannin kielen käytöllä olisi turvallisuuteen. Selvitysryhmä koostui Merenkululaitoksen edustajista ja se kuuli alan toimijoita.

Selvitys osoitti, että kolmannen kielen käyttöönotolla voisi olla kokonaisuutena kielteisiä, ei kuitenkaan suuria turvallisuusvaikutuksia. Selvityksessä ei otettu kantaa englannin kielen hyväksymisen puolesta tai vastaan, mutta todettiin tiettyjen toimenpiteiden olevan tarpeellisia, mikäli englanti hyväksyttäisiin linjaluotsikieleksi. Merenkululaitoksen johtokunta teki selvityksen perusteella päätöksen, jonka mukaan Suomessa olisi mahdollista siirtyä käyttämään englannin kieltä linjaluotsauksessa vasta eräiden turvallisuutta parantavien toimenpiteiden toteuduttua. Päätöksen mukaan kolmannen linjaluotsauskielen käyttöönotto edellyttäisi kaupparenkulun väylien NAVI -mittausten loppuunsaattamista ja vastaavien merikarttojen käyttöönottoa, alusliikennepalvelun (VTS) toteuttamista ja liikenteen ohjauksen varmistamista, aluksen automaattisen tunnistusjärjestelmän (AIS -laitteistojen) käyttöönottoa, vesisyvyyden ilmoittamiskäytäntöön siirtymistä ja Merenkululaitoksen rakennemuutoksen toteuttamista sekä luotsipalvelun toimivuuden varmistamista. Englannin kielen käyttöönottoa sovittiin tarkasteltavan uudelleen vuonna 2006.

### *1.2.2 Selvityksen jälkeen toteutetut toimenpiteet*

Tarkasteltaessa tilannetta tällä hetkellä voidaan todeta, että NAVI -kriteerit täyttävien kaupparenkulun väyliä osuus oli vuoden 2005 lopulla 71 % ja vuoden 2006 lopussa sen ennustetaan olevan 78 %. Merenkululaitoksen toiminta- ja taloussuunnitelman mukaan kaikki kaupparenkulun väylät täyttävät NAVI –kriteerit vuonna 2009.

Merenkululaitos on tarkistanut väylille määritellyn kulkusyvyuden tulkintaa joustavampaan suuntaan. Tietyille väylille merkitty kulkusyvyys on ohjeellinen ja siitä on mahdollista poiketa aluksen päällikön ja luotsin tapauskohtaisen harkinnan mukaan. Väylänkäyttäjät voivat siten itse viime kädessä päättää, kuinka suurella enimmäissyvyyksellä he väylää käyttävät. Merikartoilla esitetään kulkusyvyuden lisäksi myös väylän harausvyvyys eli varmistettu vesisyvyys kansainvälisen käytännön mukaisilla karttamerkinnöillä.

Uutta käytäntöä sovelletaan väylillä sitä mukaa, kun niistä on käytettävissä uuden käytännön mukaan päivitetty merikartat. Ensimmäisessä vaiheessa muutos koskee viittä väylää, jotka ovat Sköldvikin 15,3 metrin, Uudenkaupungin Hepokarin 8,5 metrin, Rauman 10 metrin, Kristiinankaupungin 12 metrin ja Pietarsaaren 9 metrin väylät. Käytännön piiriin tulee vuosittain lisää väyliä. Laajimmillaankin uudistus koskee ainoastaan luotsattavaksi määritettyjä rannikon kaupparenkulun väyliä.

Alusliikennepalvelu (VTS) toimii koko rannikolla ja Saimaan alueella. AIS -laitteiston maaverkko on otettu käyttöön. Aluksille AIS -laitteet tulevat pakollisiksi IMO:n asettaman aikataulun mukaisesti 1.2.2007 kaikille aluksille, joiden bruttovetoisuus on yli 300.

Merenkululaitoksen rakennemuutos on toteutettu siten, että luotsaustoiminta on siirretty Luotsausliikelaitokselle.

Työryhmä toteaa, että vuoden 2002 selvityksessä esitetyt kolmannen linjaluotsauskielen käyttöönoton edellytykset on siis huomioitu ja pääosin toteutettu. Toisin sanoen nämä konkreettiset toimenpiteet luovat paremmat edellytykset kolmannen linjaluotsauskielen käyttöönotolle verrattuna tilanteeseen neljä vuotta sitten.

## **1.3 Logistiikkaohjelma**

Pääministeri Vanhasen hallitusohjelman mukaisesti laadittiin vuonna 2005 toimenpideohjelma Suomen logistisen aseman vahvistamiseksi ja taloudellisen potentiaalin hyödyntämiseksi. Ohjelmassa on neljä kehittämisaluetta, jotka ovat osaaminen, markkinat, yhteydet ja kansainvälinen edunvalvonta. Toimenpiteitä on yhteensä 35, joista yksi on englanninkielisen linjaluotsauksen kokeilun tarpeen arviointi. Kokeilun tarve liittyy markkinoiden, sääntelyn ja vuoropuhelun kehittämiseen. Tämän kehittämisalueen toimenpiteiden tavoitteena on edistää tehokkaiden ja toimivien logistiikkapalvelumarkkinoiden kehittymistä ja turvata laadukkaiden ja kohtuuhintaisten logististen palvelujen saatavuus.

Ohjelman visiossa logistiikkapalvelujen kustannustaso on kilpailukykyinen. Kustannustehokkuuteen päästään osaavalla ja innovatiivisella toiminnalla. Toiminnan tehokkuus ja jatkuva kehittäminen toteutuvat parhaiten kilpailuilla markkinoilla. Toisaalta Suomen kilpailuedellytysten pitää olla kilpailijamaihin verrattavat.

## 2 NYKYTILA

### 2.1 Alusliikenne Suomen vesialueilla

Suomen ulkomaankaupan kuljetuksista yli 80 prosenttia tapahtuu meritse. Vuonna 2005 Suomen ja ulkomaiden välisessä meriliikenteessä tavaraliikenteen kokonaismäärä oli 89,6 miljoonaa tonnia, joista suomalaisilla aluksilla hoidettiin 29,9 %. Suomella on noin 1500 kilometriä rannikkoa ja noin 60 satamaa. Rannikon satamista 23 on talvisatamia, jotka pidetään auki ympäri vuoden.

Merenkululaitoksen ylläpitämiä kauppamerenkulun väyliä oli vuonna 2005 rannikolla 3251 kilometriä ja sisävesillä 758 kilometriä. Tämän lisäksi muiden tahojen ylläpitämiä kauppamerenkulunväyliä oli rannikolla 198 kilometriä ja sisävesillä 8 kilometriä. Mereltä Suomen satamiin johtaa varsin eripituiset tuloväylät. Näin ollen myös luotsausmatkojen pituuden vaihtelevat suuresti. Tämän lisäksi eri väylien navigoitavuuden vaikeusaste ei ole verrattavissa toisiinsa.

Suomessa on 46 rannikon satamaa ja 10 sisävesisatamaa, joissa kävi vuonna 2005 ulkomaan liikenteen aluksia. Aluskäyntejä satamissa oli yhteensä 40 207. Näistä suomalaisia aluksia oli 11 738. Eniten aluskäyntejä oli Helsingissä, 12 993 aluskäyntiä. Maarianhaminassa aluskäyntejä oli 4 466, Turussa 2 870, Kotkassa 2 087, Naantalissa 1 442, Haminassa 1 394 ja Raumalla 1 352.

### 2.2 Luotsaustoiminta

#### 2.2.1 Yleistä

Luotsinkäyttövelvollisuus Suomen vesialueilla perustuu aluksen lastin vaarallisuuteen tai haitallisuuteen tai aluksen kokoon. Aluksen kokoon perustuvasta luotsinkäyttövelvollisuudesta on kuitenkin vapautettu alus, jonka päällikölle Merenkululaitos on myöntänyt linjaluotsinkirjan tai erivapauden. Linjaluotsinkirjan ja erivapauden myöntämisen edellytyksenä on se, että aluksen päällikkö hallitsee tarvittavassa laajuudessa suomen tai ruotsin kieltä.

Luotsauksessa ei ole kilpailua. Kilpailuelementtinä liikelaitokselle toimivat laissa määritellyillä perusteilla myönnettyt linjaluotsinkirjat ja erivapaudet. Liikelaitostamisen yhteydessä luotsia käytti noin 40 % Suomen satamissa käyvistä aluksista. Vuonna 2005 luotsia käytti 42 % satamissa käyneistä aluksista.

Luotsausliikelaitoksen on luotsauslain 4§:n mukaan tarjottava luotsauspalveluja Suomen vesialueilla ja Saimaan kanavan vuokra-alueella. Luotsaus on monopoli, joka liikelaitostamisen yhteydessä siirtyi Merenkululaitokselta Luotsausliikelaitokselle. Merenkululaitoksesta, Varustamoliikelaitoksesta ja Luotsausliikelaitoksesta annetun lain perustelujen (HE 38/2003 vp) mukaan ”luotsauspalveluilla on yhteiskunnallista merkitystä niiden pakollisuuden ja alusturvallisuutta ja ympäristönsuojelua edistävän luonteen vuoksi. Niiden saatavuuden ja tason turvaaminen koko maassa on valtion edun mukaista ja vastuulla”.

Oikeusministeriö on edellä mainitusta hallituksen esityksestä antamassaan lausunnossa todennut, että luotsin harjoittama toiminta on selvästikin sellainen julkinen hallintotohtävä, jota perustuslain 124 §:ssä tarkoitetaan. Luotsin tehtäviin ei kuitenkaan voida katsoa sisältyvän



varsinaista julkisen vallan käyttöä. Luotsin rikosoikeudelliseen vastuuseen voidaan soveltaa rikoslain virkarikossäännöksiä, koska luotsit ovat palvelussuhteen laadun mukaan rikoslain 40 luvussa tarkoitettuja virkamiehiä tai julkisyhteisön työntekijöitä.

Liikelaitostamisen yhteydessä koko maassa tehtiin noin 34 666 luotsausta ja liikelaitokseen siirtyi 390 henkilöä, joista luotseja 207, kutterinhoitajia 137 ja muita henkilöitä 46.

Liikelaitoksen perustamisen yhteydessä arvioitiin (HE 38/2003 vp), että valtakunnallinen liikelaitos mahdollistaisi tehokkaamman ja yhtenäisen palvelutuotannon kehittämisen ja ohjauksen sekä tukitoimintojen järjestämisen. Tuolloin arvioitiin myös, että Luotsausliikelaitoksen henkilöstömäärä vähenee lähivuosina luonnollisen poistuman ja toiminnan tehostumisen seurauksena. Liikelaitostamisen henkilöstövaikutuksia arvioitiin niin, että toimintaa kehittämällä nykyinen luotsausmäärä voidaan suorittaa hieman pienemmällä henkilökunnalla.

Luotsausliikelaitoksen vuosikertomuksen mukaan vuonna 2005 tehtiin 35 436 luotsausta. Liikelaitoksen palveluksessa oli 395 henkilöä, joista luotseja 205, kutterinhoitajia 145 ja muita henkilöitä 45.

### *2.2.2 Itämeren luotsaus*

Itämeren luotsaus on avomerellä, Suomen vesialueiden ulkopuolella tapahtuvaa luotsausta. Itämeren luotsaus on yksityisoikeudellista toimintaa ja siitä on säädetty Tasavallan Presidentin antamassa asetuksessa Itämerenluotseista (1105/30.12.1981) ja Merenkulkuhallituksen päätöksessä Itämerenluotseista (KD 116/82/101,11.1.1982).

Viime vuosina suomalaiset Itämerenluotsit ovat tehneet vain muutamia Itämeren luotsauksia. Itämeren tultua hyväksytyksi kansainvälisessä merenkulkujärjestössä, IMO:ssa erityisen herkäksi merialueeksi (PSSA = Particulary Sensitive Sea Area), Itämeren suojelukomiteassa (Helcom) on keskusteltu turvallisuutta lisäävistä toimita, mm. luotsauksesta.

### *2.2.3 Ice Advisor toiminta*

Ice Advisor toiminta on aluksille annettavaa jääneuvontapalvelua. Palvelu auttaa Suomenlahdella liikennöiviä aluksia navigoimaan turvallisesti jääolosuhteissa ja löytämään nopeimman reitin jääkentässä. Toiminta on puhtaasti liiketoimintaa eikä siitä tai sen valvonnasta ole säännöksiä.

Luotsausliikelaitos ja Varustamoliikelaitos omistavat yhdessä jääneuvontapalveluja tarjoavan Ice Advisors OY:n.

### *2.2.4 Linjaluotsinkirja Suomen vesialueilla*

Linjaluotsinkirja on alus-, väylä- ja henkilökohtainen ja se voidaan myöntää aluksen päällikölle tai perämiehelle. Alus vapautuu luotsinkäyttövollisuudesta, jos aluksen päälliköllä on linjaluotsinkirja.

Tällä hetkellä voimassa olevan luotsauslain (940/2003) ja – asetuksen (982/2003) mukaan linjaluotsinkirjan voi suorittaa suomen tai ruotsin kielellä. Kielitaito osoitetaan kirjallisessa tutkinnossa ja koeluotsauksessa ja sen tulee olla riittävä VHF-radioliikenteen hoitamiseen.

Tutkinnon suorittamiseen vaaditaan harjoittelumatkat, kirjallinen tutkinto, peitepiirroskoe ja tutkintoajo.

Vaaditut harjoittelumatkat on sidottu alustyyppiin jaolla matkustaja-alus ja rahtialus. Matkustaja-aluksella vaaditut matkat ovat 25 tai 50 edestakaista matkaa hakemuksen kohteena olevalla väylällä ja aluksella. Rahtialuksilta vaaditaan viisi edestakaista matkaa. Matkat voidaan suorittaa sisaraluksella, mikäli turvallisuusjohtamisjärjestelmä on sama. Matkoista 1/10 voidaan lainsäädännön mukaan suorittaa simulaattoriajoilla.

Kirjalliseen tutkintoon kuuluu tällä hetkellä 16 kysymystä, jossa kartoitetaan hakijan tietämys luotsauslaista, alueellisista olosuhteista ja määräyksistä, kuten esim. VTS -ilmoitukset, satamamääräykset, väylävyvyyskäytäntö jne. Merenkululaitos on parhaillaan uudistamassa kirjallista koetta tietokonepohjaiseksi monivalintakokeeksi, jossa kone valitsee hakijoille kysymykset sattumanvaraisesti. Kaikki hakijat vastaavat kuitenkin tulevaisuudessakin tasapuolisesti yhtä moneen kysymykseen.

Peitepiirroskokeessa hakijan on osoitettava tuntevansa hakemuksen kohteena olevan väylä. Hakija piirtää ja nimeää väylän ja siihen liittyvät kulkusuunnat, turvalaitteet sekä oleelliset maantieteelliset kohteet kuten saaret peitepiirroskartalle, jossa näkyvät ainoastaan mantereet, saaret, asteverkko ja mittakaava.

Tutkintoajo voidaan suorittaa, kun edellä mainitut kirjalliset tutkinnot on suoritettu hyväksytysti ja harjoittelu matkoja on vaadittu määrä. Tutkintoajon vastaanottaa Merenkululaitoksen hyväksymä henkilö ja siinä arvioidaan aluksen käsittely, väyläalueen käyttö, komentosilta-työskentely, kommunikointi jne. Kommunikointia arvioidaan jo kirjallisia tutkintoja vastaan otettaessa ja tutkintoajotilanteessa siihen kiinnitetään erityistä huomiota.

## **2.3 Luotsaustoiminnan taloudellinen merkitys**

### *2.3.1 Luotsaustaksa*

Aluksilta perittävä luotsausmaksu määrätään valtioneuvoston asetuksella. Taksan perusteena on aluksen nettovetoisuus (ansaintakyky) ja luotsattu matka, eivät luotsauksesta aiheutuvat todelliset kustannukset. Turun Yliopiston Merenkulualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen vuonna 2006 Turun ja Naantalın satamien sekä Fortum Shippingin toimeksiannosta tekemän selvityksen mukaan pienempien alusten luotsausmaksut ovat suhteessa niiden kokoon suuret. Matkan pituudella on myös vaikutus maksun suuruuteen. Matkan pituus vaikuttaa eniten pienimpien alusten luotsausmaksun suuruuteen. Maksujärjestelmä on suhteellisesti edullisin suurille aluksille lyhyillä luotsausmatkoilla.

Liikennemäärästä, aluskoosta ja luotsausmatkasta riippuen luotsaus on joillain väylillä ylikatteellista ja joillain alikatteellista. Luotsaustaksaan perustuva yhtenäishinnoittelu merkitsee ristisubventiota eri väylien ja luotsiasemien välillä.

Turun Yliopiston Merenkulualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen vuonna 2006 tekemän selvityksen mukaan vuonna 2003 luotsaus oli ylikatteellista useilla luotsiasemilla. Kustannusvastaavuus oli Kotkassa 216 %, Hangossa 185 %, Helsingissä 165 %, Turussa 152 % ja Perämerellä 114 %. Alikatteellista toiminta oli mm. Maarianhaminassa, jossa kustannusvastaavuus oli 25 %, Vaasassa 67 % ja Raumalla 89 %.

Kustannusvastaavuudet vaihtelevat paljon luotsiasemittain, koska suurin osa kustannuksista on kiinteitä eivätkä ne riipu suoraan luotsausten määrästä tai luotsausmatkan pituudesta.

Luotsauspalvelun ylläpitäminen edellyttää tiettyä perusinfraa (alukset, luotsiasematilat, viestintäjärjestelmät) sekä perusmiehitystä. Tämä peruskustannus on kutakuinkin samansuuruinen alusliikenteen määrästä riippumatta.

Luotsausliikelaitoksen perustamisen yhteydessä luotsaustoiminta oli kannattavaa rannikolla ja kustannusvastaavuus oli hallituksen esityksen (HE 38/2003 vp) mukaan vuonna 2002 104 %. Saimaan alueella luotsaus on aina ollut alikatteellista johtuen rannikon taksaa alhaisemmasta luotsaustaksasta ja talvikauden noin kolmen kuukauden mittaisesta liikennekatkoksesta. Alikatteellisuus on viime vuosina lisääntynyt ja valtion tuen tarve kasvanut. Vuonna 2004 Saimaalla tehtiin 6496 luotsausta ja valtion tukea toiminnalle maksettiin 3 573 000 euroa. Vuonna 2005 tehtiin 5966 luotsausta ja tukea maksettiin 4 147 000 euroa. Vuodelle 2006 valtion tukea on myönnetty 3 997 000 euroa, mikä Luotsausliikelaitoksen mukaan ei kuitenkaan riitä.

### 2.3.2 Luotsaustaksan kansainvälinen vertailu

Luotsausliikelaitos on laatinut helmikuussa 2006 selvityksen luotsausmaksuista Suomessa ja eräissä muissa maissa. Selvityksessä käytetyt tiedot on kerätty kyseisten maitten lainsäädännöstä ja määräyksistä.

Vertailuun oli valittu yhdeksän esimerkkialusta ja luotsausmatka oli 7 merimailia mereltä satamaan. Mikäli jonkin maan luotsaustaksa perustui tuntihinnoitteluun, käytettiin vertailussa yhden tunnin taksaa. Mikäli jonkun maan luotsausmaksu ei perustu luotsattuihin maileihin eivätkä luotsausaikaan, valittiin kyseisestä maasta kaupunki, jonka satamaan luotsaus kestää noin tunnin tai on pituudeltaan noin 7 mailia.

Vertailuun on otettu mukaan vain puhtaat luotsauskustannukset. Esimerkiksi Norjan valmiusmaksu ja Rotterdamin VTS -maksu eivät ole laskelmissa mukana.

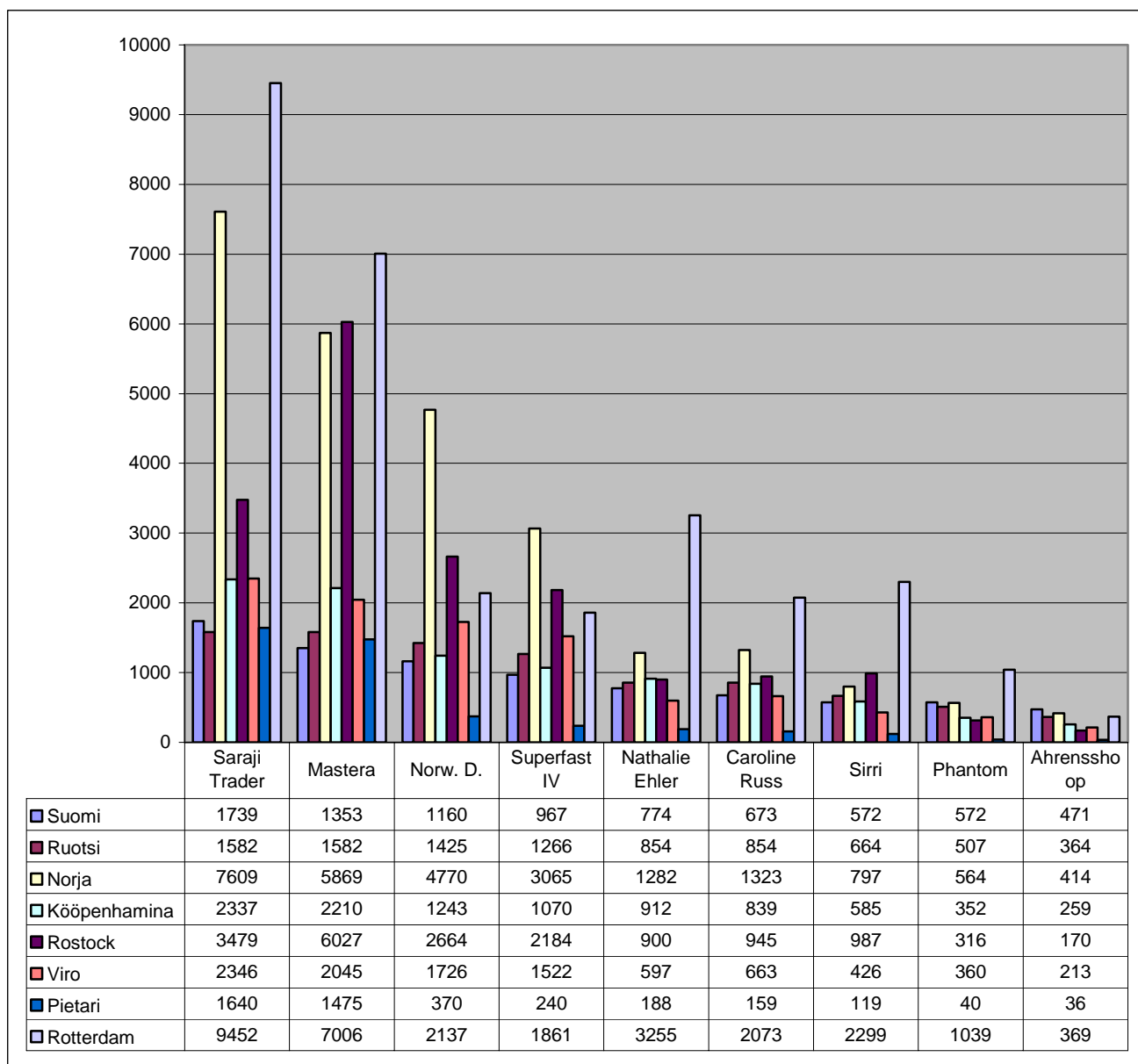
Vertailussa käytetyt esimerkkialukset:

Alus	Tyyppi	BT	NT	Pi- tuus(m)	Leveys	Syväys
Saraji Trader	Kuiva-bulk	85 616	54 975	289	45	17,61
Mastera	Öljysäiliöalus	64 259	30 846	252	44	15,3
Norwegian Dream	Matkustaja-alus	50 764	28 641	229,84	32,1	7
Superfast VII	Matkustaja- autolautta	30 285	10 769	203,9	25	6,58
Nathalie Ehler	Konttialus	9 981	6 006	134,4	22,5	8,7
Caroline Russ	Ro-Ro	10 488	3 146	153,45	20,85	6,92
Sirri	Kemikaalisäiliöalus	4 468	2 142	107,1	17,5	7,31
Phantom	Kuivalastialus	2 329	1 349	82,49	12,5	5,44
Ahrenshoop	Kuivalastialus	1 264	511	75,7	11,28	3,56

BT = Bruttovetoisuus, NT = Nettovetoisuus

Seuraavalla sivulla esitettyssä kuvassa on esitetty vertailussa mukana olleiden alusten luotsausmaksut seitsemän mailin tai yhden tunnin luotsausmatkalla mereltä satamaan vertailussa

mukana olleissa maissa.. Taulukossa on ilmaistu eroprocentein muiden valtioiden hintaero Suomen taksaan. Keskimääräisen hintaeron laskemiseksi taulukossa on myös yhteensä rivi.



Alus	Suomi	Ruotsi	Norja	Tanska	Viro	Venäjä	Saksa	Hollanti
Saraji Trader	1 739,00	-9,0 %	337,5 %	34,4 %	34,9 %	-5,7 %	100,1 %	443,6 %
Mastera	1 353,00	16,9 %	333,8 %	63,4 %	51,2 %	9,0 %	345,4 %	417,8 %
Norwegian Dream	1 160,00	22,9 %	311,2 %	7,1 %	48,8 %	-68,1 %	129,7 %	84,2 %
Superfast VII	967,00	30,9 %	216,9 %	10,6 %	57,4 %	-75,2 %	125,9 %	92,5 %
Nathalie Ehler	774,00	10,4 %	65,6 %	17,8 %	-22,9 %	-75,7 %	16,3 %	320,5 %
Caroline Russ	673,00	26,9 %	96,6 %	24,6 %	-1,5 %	-76,4 %	40,4 %	208,0 %
Sirri	572,00	16,0 %	39,3 %	2,2 %	-25,6 %	-79,2 %	72,5 %	301,9 %
Phantom	572,00	-11,4 %	-1,4 %	-38,4 %	-37,1 %	-93,0 %	-44,8 %	81,6 %
Ahrennschoop	471,00	-22,7 %	-12,2 %	-45,0 %	-54,8 %	-92,0 %	-63,8 %	-21,7 %
<b>yhteensä</b>	<b>8 281,00</b>	<b>9,9 %</b>	<b>210,0 %</b>	<b>18,4 %</b>	<b>15,9 %</b>	<b>-48,5 %</b>	<b>113,4 %</b>	<b>256,1 %</b>

Raportin mukaan vertailun tuloksista voidaan havaita ja tulkita seuraavaa:

- Suomen keskimääräinen hintataso on jonkin verran alhaisempi verrattuna muihin Länsi-Euroopan maihin sekä Viroon.
- Venäjän taksat ovat keskimäärin noin 50 % pienemmät kuin Suomessa.
- Suurten alusten osalta Suomen luotsausmaksut ovat merkittävästi pienemmät vertailun Länsi-Euroopan maihin verrattuna, lukuun ottamatta Ruotsia.
- Vastaavasti pienten alusten taksat ovat Suomessa vertailun korkeimmat.
- Aluksen koko vaikuttaa luotsaustaksaan vähiten Suomessa.

Luotsaussäännöt ja maksuperusteet vaihtelevat maittain melko paljon ja näin ollen suorien hintavertailujen tekeminen eri maiden välillä on vaikeaa. Luotsaustaksan määräytymisperusteina on yleisimmin käytetty aluksen kokoa (brutto tai nettovetoisuutta) ja luotsattua matkaa tai luotsaukseen kulunutta aikaa. Monissa maissa luotsauksesta perittiin useampia kuin yksi maksu.

### *2.3.3 Luotsauskustannukset osana logistisia kustannuksia*

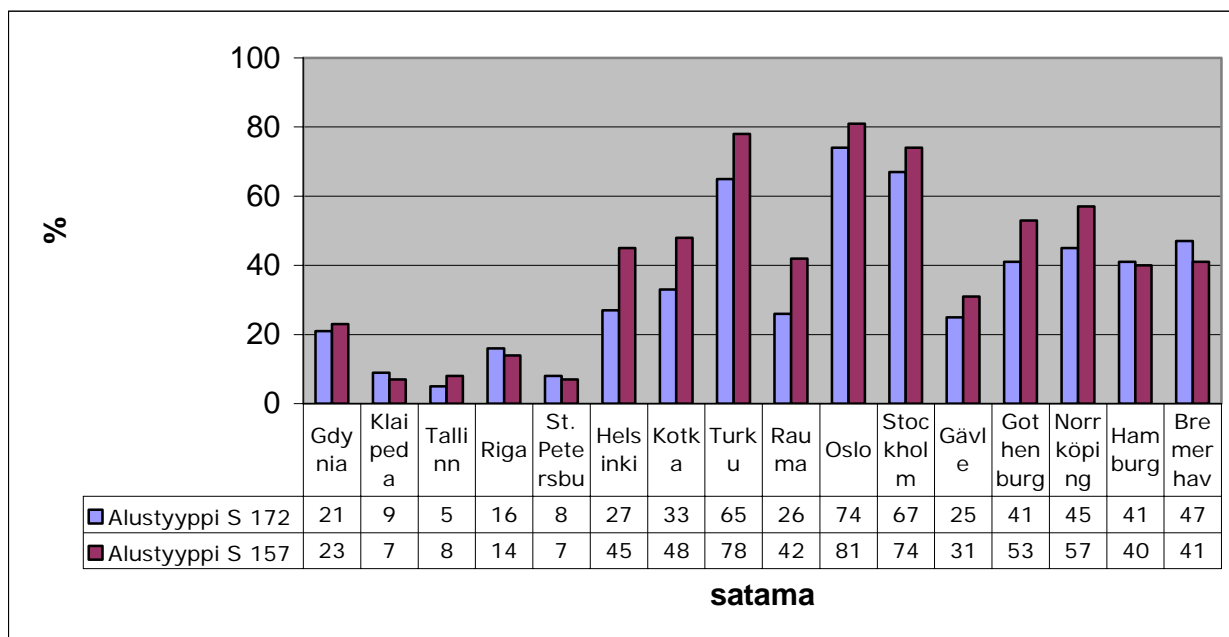
Suomalaisyriyten kuljetuskustannukset ovat kansainvälisessä vertailussa korkeat. Lähimerenkululla (shortsea shipping) on erityinen merkitys Suomelle, jonka ulkomaankaupasta yli 80 % hoidetaan merikuljetuksina ja pääosa vielä lähimerenkulun kuljetuksina. Viennin ja tuonnin lisäksi Venäjälle suuntautuvalla kauttakulkuliikenteellä on myös Suomelle huomattavaa kansantaloudellista merkitystä.

Suomen Laivameklariliiton työryhmälle toimittaman selvityksen mukaan luotsauskustannusten osuus aluksen satamakäynnin aiheuttamista kustannuksista vaihtelee satamittain alle 10 prosentista yli 80 prosenttiin ollen suhteellisesti korkein niissä satamissa, joissa on pitkä luotsausmatka ja kuljetus tehdään pienellä aluksella.

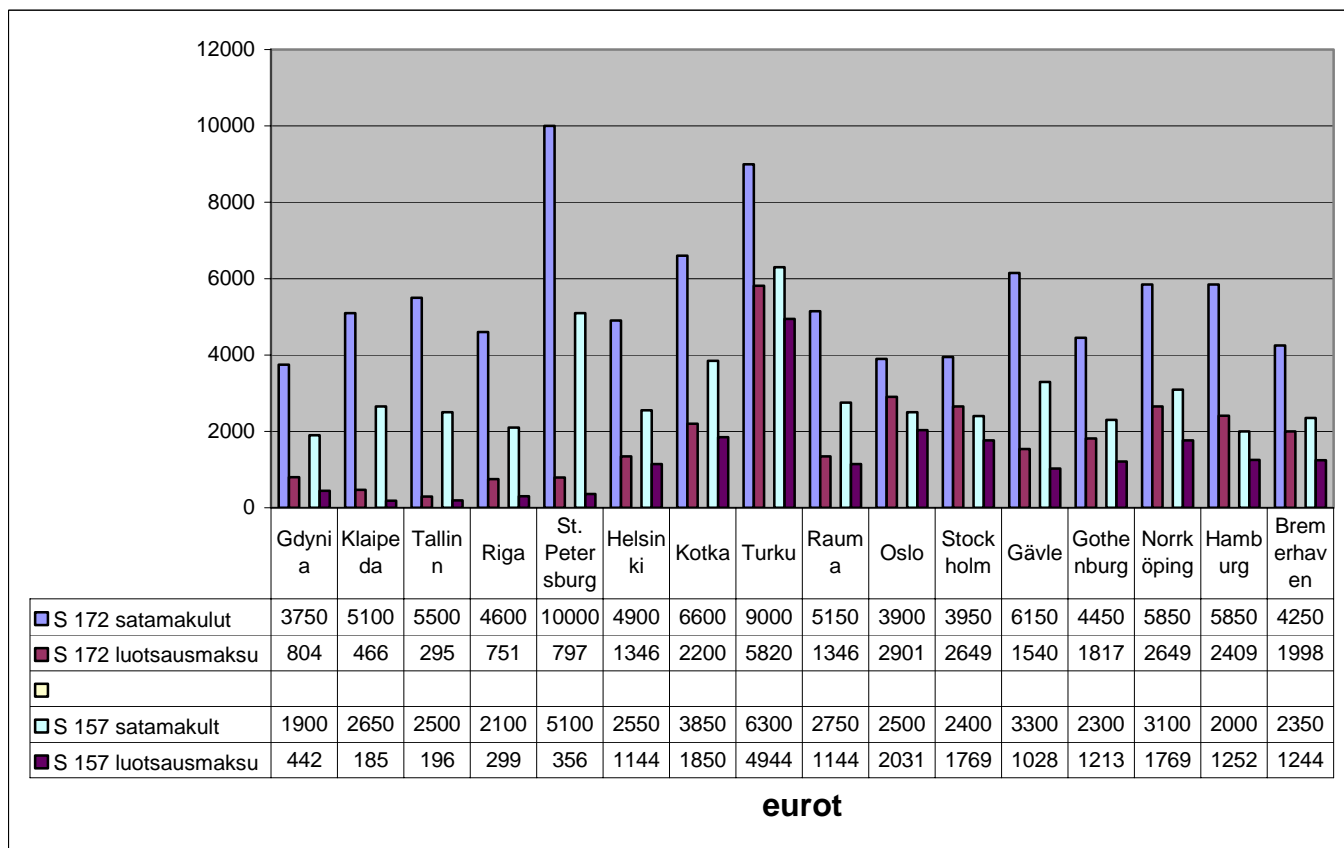
Luotsauskustannusten osuus satamakäynnin kustannuksista on suomalaisissa, tarkastelussa mukana olleista satamista suurin Turussa, jossa luotsauskustannukset ovat 65 -78 % alustyyppistä riippuen ja pienin Raumalla, jossa kustannukset ovat 26 -42 % alustyyppistä riippuen. Kustannukset ovat suhteellisesti suurimmat pienellä (n. 1400 NT) aluksella.

Luotsauskustannusten suhteellista osuutta lisää myös se, että luotsausmaksu suoritetaan jokaiselta matkalta samansuuruisena kun esimerkiksi väylämaksua rahtialus maksaa vain 10 matkalta vuodessa.

Alla olevassa taulukossa on esitetty satamittain luotsausmaksun prosenttinen osuus aluksen satamakuluista. Satamakulut eivät sisällä lastauksesta ja purkauksesta aiheutuneita kuluja. Alukselta peritty väylämaksu on tasattu koko vuodelle. Vertailussa on käytetty kahta Sietas-tyyppin alusta, S 172, jonka vetoisuus on 7519 GT/ 3570 NT ja S 157, jonka vetoisuus on 2996 GT/ 1398 NT.



Alla olevassa taulukossa on esitetty euromääräiset satamakustannukset Sietas 172-tyyppin ja Sietas 157-tyyppin aluksille. Satamakulut sisältävät myös luotsauksen aiheuttamat kulut mutta eivät lastauksesta ja purkauksesta aiheutuneita kuluja. Alukselta peritty väylämaksu on tasattu koko vuodelle.



### 2.3.4 Luotsausliikelaitoksen talous valtion taloudessa

Luotsausliikelaitokselle asetetaan vuosittain valtion talousarviossa palvelutaso- ja muut toimintatavoitteet sekä investointi ja lainanottovaltuudet.

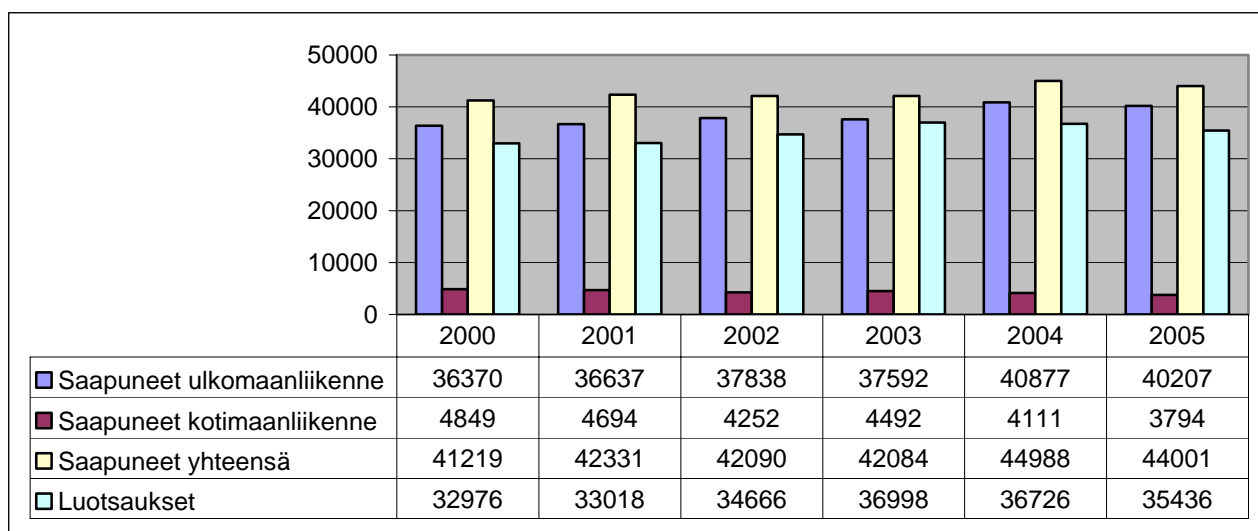
Eduskunnan päätettyä valtion talousarviosta, ministeriö päättää Luotsausliikelaitoksen palvelutavoitteista ja muista toimintatavoitteista sekä liikelaitoksen tulostavoitteesta ja tuloutustavoitteesta. Vuodelle 2007 ministeriö on asettanut liikevaihtotavoitteeksi 38,2 miljoonaa euroa ja tulostavoitteeksi 1,8 miljoonaa euroa. Tulostavoite on 4,7 % liikevaihdosta. Voitontuloutustavoite on 50 % voitosta, kuitenkin vähintään 1,0 miljoonaa euroa.

## 2.4 Luotsauksen nykytila tilastoina

### 2.4.1 Suomen satamiin saapuneet alukset ja luotsaukset

#### Suomen satamiin saapuneiden alusten käyntikerrat ja luotsaukset vuosina 2000 -2005

Taulukossa on esitetty rannikon ja sisävesien satamiin saapuneet alukset ja luotsaukset.



Taulukon lähdemateriaalina on käytetty saapuneiden alusten osalta Merenkululaitoksen tilastoja. Luotsaus-suoritteet perustuvat vuosilta 2000–2003 Merenkululaitoksen tulosraportteihin ja vuosilta 2004–2005 Luotsausliikelaitoksen pitämiin tilastoihin.

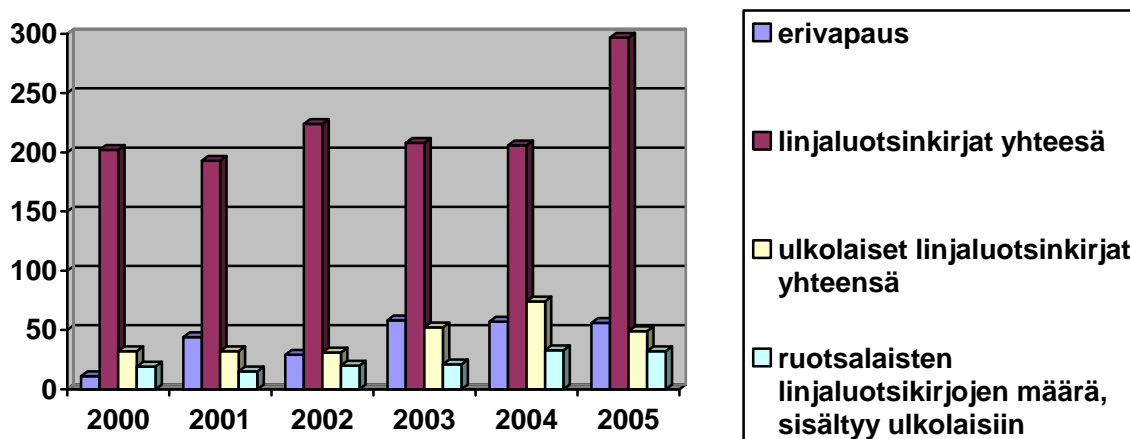
### 2.4.2 Luotsaustoiminnan volyymi

Rannikon ja sisävesien satamissa tehdyt luotsaukset ja luotsatut mailit.

Vuosi	Luotsaukset	Ero kpl	Ero %	Luotsatut mailit	Mailit ero	ero %
2000	32976	-	-	701779		
2001	33018	+ 42	+ 0,1 %	677396	- 24383	- 3,5 %
2002	34666	+ 1648	+ 5,0 %	697998	+ 20602	+ 3,0 %
2003	36998	+ 2332	+ 6,7 %	814940	+ 116942	+ 16,8 %
2004	36726	- 272	- 0,7 %	732302	- 82638	- 10,1 %
2005	35436	- 1292	- 3,5 %	700263	- 32039	- 4,0 %

### 2.4.3 Linjaluotsinkirjat Suomen vesialueilla

Linjaluotsinkirjoja ja erivapauksia on myönnetty tarkastelujaksolla 2000 -2005 seuraavasti:



Erivapauksia myönnetään vuosittain noin 50 kappaletta. Määrässä on mukana sekä uudet että myös uusitut erivapaudet. Erivapaus on henkilökohtainen ja se voi koskea samanaikaisesti useampaa alusta. Ennen vuotta 2003 erivapauksia myönnettiin aluskohtaisesti siten, että samassa erivapaudessa voi olla useampi alus ja useampi eri henkilö.

Vuosittain myönnetään tai uusitaan keskimäärin 220 linjaluotsinkirjaa. Vuoden 2005 huipun jälkeen määrä on taas palannut noin 220 kirjaan. Samalla henkilöllä voi olla useampi linjaluotsinkirja yhteen tai useampaan eri alukseen ja usealle väylälle, samoin hänellä voi olla yksi linjaluotsinkirja yhdelle tai useammalle väylälle ja alukselle. Näin ollen myönnettyjen linjaluotsinkirjojen lukumäärästä ei voi päätellä suoraan, kuinka monta eri alusta voi navigoida väylällä ilman luotsin avustusta.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Linjaluotsinkirjat	202	193	224	208	206	297
Ulkomaiset linjal. kirjat	32	32	31	52	74	49
joista ruotsalaisia	19	15	20	21	33	32

Ulkomaalaisille henkilöille myönnettyjä linjaluotsinkirjoja oli 10.5.2006 voimassa 116. Kirjoja on myönnetty 64 alukselle, joista 27 alusta liikennöi Helsingin satamaan, 9 Kotkaan ja 6 Haminaan ja Eurajoelle.

### 2.4.4 Alusonnettomuudet ja läheltäpiti-ilanteet Suomen vesialueilla

Merenkululaitoksen rekisteröimät onnettomuudet vuosilta 2003 -2005.

2003: 57 onnettomuutta, joissa luotsi laivalla 7 tapauksessa

2004: 47 onnettomuutta, joissa luotsi laivalla 6 tapauksessa

2005: 43 onnettomuutta, joissa luotsi laivalla 14 tapauksessa



Luvuissa on mukana ainoastaan merenkululliset onnettomuudet. Tilastot koskevat myös alueita, joilla ei ole luotsinkäyttöpakkoa.

2001	2002	2003	2004	2005	Onnettomuuslaji	2001	2002	2003	2004	2005
19	18	17	12	18	Karilleajo	6	6	5	8	3
6	7	11	5	4	Yhteentörmäys	2	4	1	2	2
6	6	4	8	7	Törmäys siltaan tms.	*	*	*	*	*
0	0	9	3	0	Teknillinen vaurio	*	*	*	*	*
3	1	0	0	1	Vuoto, kaatuminen	*	*	*	*	*
*	*	*	*	*	Uppoaminen	2	0	2	4	1
0	0	0	2	2	Tulipalo, räjähdys	3	1	1	0	1
4	2	1	0	1	Lastivaurio	*	*	*	*	*
9	9	2	6	0	Muu vahinko	3	3	2	2	1

Taulukossa on esitetty MKL:n ja onnettomuustutkintalaitoksen tilastoimat onnettomuuden vuosilta 2001-2005. MKL:n luvut löytyvät vasemmalta ja onnettomuustutkintakeskuksen oikealta. \* Termiä ei ole käytetty jaottelussa.

Onnettomuudet ovat vähentyneet, vaikka alusliikenne on lisääntynyt. Vuonna 2001 Merenkululaitoksen tilastoimia onnettomuuksia oli 47 ja vuonna 2005 onnettomuuksia oli 33. Karilleajojen määrä ei kuitenkaan ole vähentynyt. Linjaluotsaus on myös lisääntynyt kyseisenä ajanjaksona. Linjaluotsinkirjoja suoritetaan vuosittain noin 220 ja huippuvuonna 2005 niitä suoritettiin 290.

Alusliikennepalvelun (VTS) havaitsemat tai sille ilmoitetut poikkeamat

Poikkeaman laatu	2004	2005
Läheltä piti	28	33
Yhteentörmäys	1	1
Pohjakosketus/karilleajo	3	4
Laki/ meriteiden sääntöjen rikkomus	27	35
Tekniset ongelmat (omat)	4	4
Aluksen uppoaminen	1	0
Ympäristövahingot	2	4
Yhteensä	66	81

Läheltäpititilanteet Suomenlahden alueella vuonna 2005

Luotsin otto/ luotsipaikkaa lähestyminen	5
Luotsin jättö	11
Luotsi luotsaa	7
Linjaluotsi luotsaa	4
Vapautus luotsikäyttövelvollisuudesta	0
Ei luotsinkäyttövelvollisuutta	2
Tekninen vika aluksella	4
Yhteensä	33

Rahtialuksiin kohdistui Suomen vesialueilla vuosina 2000 -2005 eri tasoisia meripelastustapahtumiksi kirjattuja toimia yhteensä 114 kappaletta. Tieto perustuu rajavartiolaitoksen ylläpitämään tapahtumarekisteriin.

### **3 LAINSÄÄDÄNTÖ**

Keskeinen luotsausta koskeva säädös on luotsauslaki ja sen nojalla annettu asetus. Luotsausliikelaitoksen toimintaa koskee laki ja asetus luotsausliikelaitoksesta. Luotsausmaksuista säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Myös muussa lainsäädännössä, mm. alusliikennepalvelulaissa (623/2005) ja alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetussa laissa (1121/2005) on toiminnallisia (mm. käytettävä kieli) rajapintoja luotsaukseen. Tarkemmin suomalaisten alusten päälliköiden kielitaitovaatimuksista säädetään asetuksessa alusten miehityksestä, laivaväen pätevyydestä ja vahdinpidosta (1256/1997).

#### **3.1 Luotsauslaki (940/2003) ja valtioneuvoston asetus luotsauksesta (982/2003)**

Voimassa oleva luotsauslaki ja sen nojalla annettu valtioneuvoston asetus tulivat voimaan 1.1.2004. Uudistetulla luotsauslailla korvattiin 6. päivä helmikuuta 1998 annettu luotsauslaki (90/1998).

Luotsauslain tarkoituksena on alusliikenteen turvallisuuden edistäminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäiseminen.

Luotsauslaissa säännellään muun muassa luotsinkäyttövelvollisuudesta ja luotsinkäytöstä vapautumisen perusteista sekä luotsin ohjauskirjan, linjaluotsinkirjan ja luotsinkäyttövelvollisuutta koskevan erivapauden myöntämisen, uudistamisen sekä peruuttamisen perusteista.

Luotsauslain 14§:ssä määritellään vaatimukset linjaluotsinkirjan saamiseksi. Lakiin on kirjattu kielivaatimuksesta seuraavaa ”linjaluotsinkirjan myöntämisen edellytyksenä on, että hakija: 4) hallitsee tarvittavassa laajuudessa suomen tai ruotsin kieltä.

Valtioneuvoston asetuksella luotsauksesta säädetään tarkemmin luotsinkäyttövelvollisuudesta, luotsin ohjauskirjan myöntämisestä ja linjaluotsinkirjan myöntämisestä.

#### **3.2 Laki (938/2003) ja valtioneuvoston asetus (980/2003) luotsausliikelaitoksesta**

Luotsausliikelaitoksen toimialana on vesiliikenteen turvallisuutta ja toimintaedellytyksiä tukevat palvelut ja niiden kehittäminen ensisijaisesti luotsauspalvelujen ja niihin liittyvien muiden palvelujen ja tuotteiden avulla.

Luotsausliikelaitoksen tehtävänä on huolehtia luotsauslain (940/2003) mukaisten luotsauspalvelujen tarjonnasta sekä muista luotsauslaissa säädetyistä luotsaukseen liittyvistä tehtävistä ja velvollisuuksista luotsauslaissa määritellyillä vesialueilla.

Luotsausliikelaitos varautuu hoitamaan tehtäviään myös poikkeusoloissa sen mukaan kuin liikenne- ja viestintäministeriö erikseen määrää.

Luotsauslain mukaisista luotsauspalveluista aiheutuneiden kustannusten kattamiseksi Luotsausliikelaitos perii kiinteän, yksikköhintaan perustuvan maksun luotsattavalta alukselta. Maksu määräytyy luotsattavan aluksen nettovetoisuuden ja luotsatun matkan perusteella. Saimaan kanavalla ja Saimaan vesistöalueella peritään alennettuun yksikköhintaan perustuvaa maksua. Alennetusta yksikköhinnasta Luotsausliikelaitokselle aiheutuvat tulonmenetykset korvataan valtion talousarviossa tarkoitukseen otetusta määrärahasta. Yksikköhinnasta ja alennetusta yksikköhinnasta säädetään tarkemmin valtioneuvoston asetuksella.

Muut suoritteensa Luotsausliikelaitos hinnoittelee liiketaloudellisin perustein.

Valtioneuvoston asetuksessa Luotsausliikelaitoksesta säädetään Luotsausliikelaitoksen hallituksesta, hallituksen tehtävistä, kokoontumisesta ja päätöksenteosta sekä palkkioista. Asetuksen 2§:n mukaan hallituksen tehtävänä on liikelaitokselle kuuluvan toimialan rajoissa tehdä liikenne- ja viestintäministeriölle esitys Luotsausliikelaitoksesta annetun lain (938/2003) 4§:ssä tarkoitetuista luotsauspalveluista perittävästä yksikköhinnasta ja alennetusta yksikköhinnasta ja päättää merkittävän liiketoiminnan aloittamisesta ja lopettamisesta, sekä päättää henkilöstöä koskevista työehtosopimuksista.

### **3.3 Valtioneuvoston asetus luotsausmaksuista (1396/2006)**

Valtioneuvoston asetuksessa luotsausmaksuista säädetään luotsauksessa perittävistä maksuista. Asetus uusitaan yleensä vuosittain. Valtioneuvoston asetus luotsausmaksuista (1396/2006) on voimassa vuoden 2006 loppuun. Asetuksen mukaan luotsauksesta peritään luotsausliikelaitoksesta annetussa laissa (938/2003) tarkoitettu kiinteään yksikköhintaan perustuvan perusmaksu. Jos luotsi on saapunut alukseen kutsusta, mutta luotsaus ei ala tunnin kuluessa hänen saapumisestaan, peritään alukselta odotusmaksu jokaiselta mainitun tunnin ylittävältä alkavalta tunnilta, kunnes luotsaus alkaa tai luotsi poistuu alukselta.

### **3.4 Asetus Itämerenluotseista (1105/1981)**

Asetuksessa itämerenluotseista itämerenluotsilla tarkoitetaan henkilöä, joka yksityisoikeudellisen työ- tai muun sopimuksen nojalla toimii luotsina tai muuna merenkulullisena neuvonantajana Itämeren alueella Suomen kansallisten luotsausalueiden ulkopuolella. Asetuksessa on säädöksiä Itämerenluotsin ohjauskirjasta, itämerenluotsin velvollisuuksista ja luotsausmaksuista.

Merenkulkuhallituksen päätöksessä itämerenluotseista tarkennetaan ohjauskirjan saamisen vaatimuksia ja säädetään itämerenluotsin tutkinnosta.

### **3.5 Alusliikennepalvelulaki (623/2005) ja valtioneuvoston asetus alusliikennepalvelusta (763/2005)**

Uusi alusliikennepalvelua koskeva lainsäädäntö tuli voimaan 1.10.2005. Laki velvoittaa laissa tarkemmin määriteltyjä aluksia osallistumaan alusliikennepalveluun sekä määrittää päällikön ilmoitusvelvollisuuden alusta tai ympäristöä kohdanneista vaaratilanteista. Laki myös määrittelee alusliikennepalvelun palvelutasot sekä alusliikenneohjaajalta vaaditun ammattipätevyyden.

Lain 2 luvun 4§:ssä säädetään, että alusliikennepalvelua annetaan tarpeen mukaan suomen, ruotsin tai englannin kielellä. Asetuksen 5§:ssä alusliikenneohjaajan kielitaidosta säädetään, että hänellä on oltava suomen tai ruotsin kielen hyvä suullinen ja kirjallinen taito sekä toisen kotimaisen kielen tyydyttävä suullinen taito. Lisäksi edellytetään englannin kielessä yleisistä kielitutkinnoista annetussa laissa (964/2004) tarkoitetun yleisen kielitutkinnon taitotasoa neljä.

## **II OSA ENGLANNIN KIELEN KOKEILU LINJALUOTSAUKSESSA**

### **4 TARVE KOKEILLA ENGLANNIN KIELTÄ LINJALUOTSAUKSESSA**

#### **4.1 Onko olemassa tarve kokeilla**

##### *4.1.1 Vuoden 2002 selvityksessä esitetty tarve ja perustelut*

Merenkululaitoksen tekemän selvityksen mukaan linjaluotsinkirjan saantia englannin kielellä ovat vaatineet lähinnä ulkomaiset varustamotahot, European Community Shipowners' Association - ECSA, joka edustaa Euroopan Unionin ja Norjan laivanvarustajia sekä Kreikan suur-lähetystö Superfast Ferriesin puolesta. Ne ovat EU:n sopimukseen vedoten esittäneet, että Suomi syrjii palveluntuottajia kansallisin tai sellaisiksi katsottavien toimien perusteella. Tällaiseksi toimeksi he katsovat vain kansallisten kielten hyväksymisen linjaluotsauksessa ja sen aiheuttaman, luotsauksista johtuvien, kustannusten nousun muiden jäsenvaltioiden varustamoille. Heidän mukaansa Englanti pitäisi myös turvallisuussyistä hyväksyä merenkulun viralliseksi kieleksi, kuten tapahtuu ilmaliikenteessä.

*Merenkululaitoksen selvityksen* mukaan myös kotimainen teollisuus ja satamat sekä eräät kotimaiset varustamot ovat esittäneet englannin kielen hyväksymistä linjaluotsauksessa vedoten sekä meriturvallisuuskäyttöön että taloudellisiin seikkoihin. Englannin kielen hyväksyminen helpottaisi osittain alusten lippumaan joustavampaa vaihtoa. Eräiden satamien kilpailukykyä voidaan katsoa parantavan mahdollisuus helpompaan linjaluotsinkirjan saantiin. Pitkätään luotsausmatkat eivät olisi kustannuslisä.

Yllä olevaan liittyen luotsaustyöryhmä toteaa, että useimmissa EU:n jäsenmaissa, mukaan lukien Kreikka, luotsaus tapahtuu vain ja ainoastaan kyseisen maan kansallisella kielellä. Luotsauksesta ei ole EU-tasolla lainsäädäntöä.

##### *4.1.2 Logistiikka ohjelmassa esitetyt tarve ja perustelut*

Logistisessa ohjelmassa on listattu 35 toimenpidettä, joilla yritysten logistisia kustannuksia voitaisiin mahdollisesti alentaa ja kilpailukykyä kilpailijamaihin verrattuna parantaa. Eräs näistä toimenpiteistä on englanninkielisen linjaluotsauksen kokeilun tarpeen selvittäminen.

#### **4.2 Kansainvälinen käytäntö ja kokemukset Ruotsista ja Norjassa**

##### *4.2.1 Kansainvälinen käytäntö*

Linjaluotsinkirja antaa päällikölle mahdollisuuden kuljettaa alustaan ilman paikallisen luotsin avustusta luotsattaviksi alueiksi määritellyillä väylillä tai vesialueilla. Vaatimukset linjaluotsinkirjan myöntämiselle asetetaan kunkin valtion lainsäädännössä maassa vallitsevien erityisolosuhteiden perusteella. Jokaisen valtion, jonka lainsäädäntö tuntee linjaluotsauksen, luot-

sausmääräyksiin on kirjattu yhtenä linjaluotsinkirjan edellytyksenä käytettävä kieli. Useimmat EU-maat tuntevat linjaluotsauskäytännön jossakin muodossa. Yleensä linjaluotsinkirja on henkilö-, alus-, väylä-, ja satamakohtainen.

Merenkululaitoksen vuonna 2002 tekemässä selvityksessä on kartoitettu laajasti kansainvälistä käytäntöä. Tuolloin erillistä, kansallisen kielen kielitaitovaatimusta ei ollut tai vapautuksen luotsinkäytöstä voi saada englanniksi suoritettavalla tutkinnolla Norjassa, Puolassa, Ruotsissa sekä rajoitetusti myös Belgiassa ja Hollannissa. Saksassa ja Tanskassa asiaa oltiin selvittämässä.

Työryhmän suorittaman kyselyn mukaan aikaisemmassa selvityksessä mukana olleista maista Virossa on lievennetty kielitaitovaatimuksen tasoa eestin kielessä ja seurataan kehitystä muissa Itämeren maissa ja EU:ssa. Saksassa selvitystyö edelleen käynnissä ja liittyy kiinteästi kysymykseen voidaanko englanti hyväksyä VTS- alueiden viralliseksi kieleksi. Hollannissa kielitaitovaatimus on ns. passiivinen hollanti, joka tarkoittaa keskeisten meritermien osaamista hollanniksi.

Uusista jäsenmaista Latvia ja Liettua ilmoittavat, että joissain satamissa satamaviranomaiset hyväksyvät vapautuksen myös englanniksi. Liettuassa lisävaatimuksena on, että päällikön on puhuttava hyvää englantia ja hallittava IMO Standard Marine Communication Phrases ja että joku komentosillalla puhuu liettuaa.

#### *4.2.2 Kokemukset Ruotsista*

Ruotsissa luotsinkäyttövelvollisuus määritellään aluksen koon mukaan väyläkohtaisesti. Myös lastin vaarallisuus vaikuttaa luotsinkäyttövelvollisuuteen.

Linjaluotsinkirjan voi saada aluksen päällikkö tai perämies, kun hän täyttää tietyt ehdot. Linjaluotsinkirja on väyläkohtainen, mutta sen voi saada useammalle väylälle. Linjaluotsintutkinnon on voinut vuodesta 2000 suorittaa joko ruotsiksi tai englanniksi tai tarvittaessa yhdistellä em. kieliä. Alukselle tehdään turvallisuusarviointi ja linjaluotsinkirjan haluavan on tehtävä teoreettinen koe ja käytännön koe.

Hakijan tulee tehdä vähintään yksi informaatiomatka väylän kumpaankin suuntaan yhdellä niistä aluksista, joita hakemus koskee kuukauden kuluessa ennen teoreettista ja käytännön koetta. Se voidaan tehdä ennen kuin hakemus jätetään sisään tai sen jälkeen. Luotsi antaa sillä matkalla kokemuseräistä tietoa väylästä ja paikallisesta liikenteestä.

Englanninkielisen linjaluotsauksen hyväksymisen taustalla oli kansainvälinen ja kansallinen tilanne, jossa linjaluotsausta jo käytännössä tehtiin englanniksi, ja varustamoiden ja meklareiden vaatimukset. Ennen englanninkielisen linjaluotsauksen toteuttamista tehtiin riskianalyysi kielen vaikutuksesta luotsaukseen.

Linjaluotsinkirjojen lukumäärä on Ruotsissa pysynyt suhteellisen vakiona vuodesta 1996 lähtien. Vuosien 2002 ja 2005 välillä on linjaluotsinkirjojen lukumäärä ollut välillä 950 -990 vuosittain. Sen jälkeen, kun linjaluotsinkirjoja alettiin myöntää englanniksi, kasvoi niiden lukumäärä vuoteen 2004. Vuonna 2005 linjaluotsinkirjojen määrä putosi hieman.

Ruotsin hallitus on marraskuussa 2006 päättänyt, että luotsaustoiminnasta ja sen kehittämistä laaditaan selvitys. Toimeksiannon mukaan selvityksessä on mm. tarkasteltava teknisiä mahdollisuuksia tehostaa luotsaustoimintaa sekä mahdollisuutta kehittää maista luotsausta. Myös luotsaustoiminnan organisointitapoja on tarkasteltava samoin kuin mahdollisuutta, että muutkin organisaatiot kuin Ruotsin merenkululaitos voisi harjoittaa luotsaustoimintaa. Selvityksessä on lisäksi tarkasteltava luotsauksen hinnoitteluun sisältyvää ristisubventiota väylämaksun kanssa.

#### *4.2.3. Kokemukset Norjassa*

Norjassa on vuodesta 1994 ollut mahdollista suorittaa linjaluotsintutkinto myös englanniksi. Säännöksiä ollaan uudistamassa tarkoituksena yksinkertaistaa hakemusmenettelyä ja parantaa hakijoiden navigointitaidon ja suorituksen arviointia.

Linjaluotsintutkinnon voi Norjassa suorittaa, Oslo vuonon aluetta lukuun ottamatta, norjan kielen lisäksi myös englannin, tanskan tai ruotsin kielellä. Englanniksi tutkinnon suorittavien on osoitettava puhuvansa englantia sujuvasti. Kaikilta hakijoilta edellytetään, että he ovat viimeisen 12 kuukauden aikana suorittaneet kyseisellä väylällä 6 edestakaista matkaa, joista vähintään kaksi yöaikana.

Linjaluotsinkirjoja on myönnetty yhteensä 5233. Näistä 650 on myönnetty ei-skandinaaveille, joilta on edellytetty englannin kielen tai skandinaavisen kielen taitoa.

Norjassa on hyväksytty käytäntö, että alukset voivat Norjan aluevesillä kommunikoida keskenään joko norjaksi tai englanniksi. Tämän johdosta voi syntyä tilanteita, että ainoastaan englantia puhuvalla päälliköllä saattaa olla vaikeuksia ymmärtää vain norjaa puhuvaa päällikköä. Nämä tilanteet ovat kuitenkin hyvin harvinaisia.

### **4.3 Mahdollinen kokeilun alue**

Työryhmä tarkasteli neljää eri vaihtoehtoa kokeilla linjaluotsausta englannin kielellä. Vaihtoehtoina tutkittiin englannin kielen kokeilua koko rannikon alueella, rajatulla alueella rannikolla, rajatulla alustyyppillä ja vastavuoroisena kokeiluna jonkin toisen valtion kanssa.

Tarkastelluista vaihtoehtoista työryhmä päätyi selvittämään tarkemmin ainoastaan koko rannikkoa koskevaa vaihtoehtoa.

#### *4.3.1 Koko Rannikko*

Ensimmäisenä vaihtoehtona on englannin kielen kokeilu koko rannikolla. Laskennallinen kokeilun piiriin tuleva joukko olisivat alukset, joilla on riittävästi käyntikertoja linjaluotsinkirjan saamiseksi ja jotka muutoin täyttävät kriteerit.

Vaikutukset koko rannikolla on selvitetty myös Merenkululaitoksen vuonna 2002 tekemässä selvityksessä. Merenkululaitoksen tekemässä selvityksessä ei ole arvioitu vaikutuksia Saimaan alueella johtuen alueen erityisolosuhteista, mm. sulkuhenkilökunnan kielitaidosta ja pitkistä luotsausmatkoista.

Vaihtoehto antaisi kokonaiskuvan kokeilun vaikutuksista eikä asettaisi mitään aluetta tai alusluokkaa eri asemaan muiden kanssa. Tarkastelu olisi myös vertailukelpoinen Merenkulkulaitoksen vuonna 2002 tekemän selvityksen kanssa.

#### 4.3.2 *Rajattu alue*

Toisena vaihtoehtona tarkasteltiin englannin kielen kokeilua rajatulla alueella. Laskennallinen kokeilun piiriin tuleva joukko olisivat alukset, joilla kullakin olisi riittävä määrä käyntikertoja linjaluotsinkirjan saamiseksi ja jotka muutoin täyttävät kriteerit.

Rajatulla alueella kokeilu olisi vaikea perustella turvallisuusnäkökohdista, olisi vaikea toteuttaa juridisesti ja loisi alueellista epätasa-arvoa.

#### 4.3.3 *Rajattu alustyyppi*

Kolmantena vaihtoehtona tarkasteltiin englannin kielen kokeilua rajatulla alusjoukolla. Ensimmäinen tarkasteltava joukko olisi ulkomaalaiset alukset, joiden päälliköillä jo tällä hetkellä on linjaluotsin kirja. Alusten määrä, tyyppi, koko ja liikennealue selvitetään. Toinen tarkasteltava joukko olisi alukset, jotka ovat tällä hetkellä linjaluotsinkirjan saaneiden alusten kanssa samanlaisia ja täyttävät linjaluotsinkirjan saamisen kriteerit.

Rajatulla alustyyppillä toteutettava kokeilu olisi mahdollista toteuttaa luotsinkäyttövelvollisuutta koskevia säännöksiä muuttamalla. Sitä olisi kuitenkin jossain määrin vaikea perustella turvallisuusnäkökohdista ja rajaus olisi vaikea toteuttaa oikeudenmukaisesti.

#### 4.3.4 *Vastavuoroinen malli*

Neljäntenä vaihtoehtona tarkasteltiin mallia, jossa englannin kielen käyttöä väyläkielenä ja linjaluotsinkirjojen tutkintokielenä kokeiltaisiin Suomen ja jonkin muun EU- valtion kanssa yhteiskokeiluna. Kokeilun piiriin hyväksyttäisiin tiettyjen EU-lippujen alla olevia aluksia, mikäli vastaava määrä Suomen lipun alla olevia aluksia voidaan luotsata englannin kielellä kyseessä olevassa maassa. Vastavuoroinen malli edellyttäisi, että löydettäisiin kokeiluun toinen osapuoli ja kokeilusta pystyttäisiin sopimaan.

Luotsauksen tarkoituksena on edistää merenkulun turvallisuutta ja ehkäistä ympäristö vahinkoja. Luotsauksen pakollisuus perustuu laissa turvallisuusnäkökohtien perusteella määriteltyihin seikkoihin. Muissa maissa luotsauksen pakollisuus määräytyy pääosin samojen periaatteiden mukaan.

Vastavuoroisuus sopii turvallisuus perusteiseen harkintaan huonosti, koska turvallisuusperuste on sama kaikilla aluksilla ja lipuilla, mutta kokeiluun pääsisivät vain ne maat, joiden kanssa voitaisiin sopia kokeilusta. ts. englannin kielen kokeilu olisi käytännössä ensisijainen vapautuksen peruste.

Käytännössä vastavuoroisen kokeilun järjestäminen olisi hankalaa. Kokeilusta ja siitä tehtävistä kahden tai usean välisistä sopimuksista pitäisi säätää lailla. Kahden välinen kokeilu edellyttäisi vastaavaa lainsäädäntöprosessia vastapuolelta ja toteuttaminen olisi hidasta. Kahden välinen kokeilu saattaisi myös muut maat eriarvoiseen kilpailuasemaan. Tämä saattaisi olla

vaikkeasti perusteltavissa varsinkin, kun EU – alueella joissain maissa luotsinkäytöstä vapautuminen ei edellytä kansallisen kielen osaamista.

#### **4.4 Kokeilun toteutus**

Merenkululaitoksen selvityksessä on tarkasteltu kolmea eri kielitaitovaatimusta, suomi tai ruotsi (nykyinen tilanne), suomi tai ruotsi ja englantia, suomi tai ruotsi tai englantia.

Näistä vaihtoehdoista englannin hyväksyminen suomen tai ruotsin kanssa yhdessä käytettäväksi olisi rajoitettu malli ja edellyttäisi, että aluksella olisi perämies, joka olisi suorittanut linjaluotsinkirjan kansallisella kielellä. Tässä vaihtoehdossa linjaluotsinkirjan haltijoiden seuranta todetaan hankalaksi. Malli helpottaisi pohjoismaisen päällystön sijoittumista.

Vaihtoehdoista viimeinen tarkoittaisi kolmen vaihtoehdoisen kielen käyttämistä niin, että englantia olisi vaihtoehto kansallisille kielille. Tässä vaihtoehdossa turvallisuutta lisäävänä tekijänä voitaisiin päälliköltä edellyttää tietty määrä kansalliskielen hallintaa, vaikka tutkinto suoritettaisiin englanniksi.

Kokeilun toteuttamista analysoidaan maksimimallin eli sen mukaan, että englantia kokeiltaisiin vaihtoehtona kansallisille kielille. Englannin kielellä suoritettavan tutkinnon yhteydessä varmistettaisiin, että tutkintoa suorittava henkilö osaa ääntää suomen ja ruotsinkieliset paikannimet ymmärrettävällä tavalla.

Kokeilun aikana linjaluotsin tutkinnon voisi suorittaa englanniksi samoilla ehdoilla kuin suomeksi tai ruotsiksi.

Kokeilu toteutettaisiin kaikissa vaihtoehdoissa asteittaan sitä mukaa kun uusia linjaluotsinkirjoja suoritetaan tai vanhoja uusitaan. Kokeilu toteutettaisiin määräaikaisena, esimerkiksi 3 tai 5 vuotta kestävä jaksoneuvottelu, jolle ajanjaksolle myönnettäisiin kokeiluajanjakson loppuun saakka voimassa olevat linjaluotsinkirjat.

Muita kokeiluun liittyviä reunaehtoja voisivat olla luotsaustapahtumaan liittyvien riskien ja luotsattavien väylien vaikeusasteen kartoittaminen etukäteen sekä alusten komentosilta varusteluun liittyvät ehdot. Lisäksi olisi arvioitava etukäteen mahdolliset ympäristöriskit ja varmistettava meriturvallisuuden säilyminen kokeilun aikana.

## **5 KOKEILUN VAIKUTUKSET**

Työryhmän jäsenet edustavat kattavasti Suomen merenkulun sidosryhmiä, joilla on erilaiset ja jopa vastakkaiset näkemykset kokeilun tarpeellisuudesta. Arvio vaikutuksista on tästä syystä pyritty tekemään pelkästään objektiivisesti todennettavissa olevien tosiasioiden pohjalta. Arvio englannin kielellä suoritettavista linjaluotsintutkinnoista perustuu alusliikenne- ja luotsaustilastoihin.

Arviossa on myös käytetty hyväksi Ruotsissa saatuja kokemuksia asiassa. Työryhmän saaman selvityksen mukaan Ruotsissa englannin kielen hyväksyminen linjaluotsauskieleksi on lisännyt linjaluotsinkirjojen määrää vain noin 5 %.



## 5.1 Vaikutus turvallisuuteen

### 5.1.1 Turvallisuusvaikutukset vuoden 2002 selvityksessä

Merenkululaitoksen vuonna 2002 tekemässä selvityksessä on arvioitu, että merenkulun turvallisuuden kannalta olisi parasta vain yksi käytettävä kieli. Siten voitaisiin estää kommunikoinnista eri kielillä johtuva suoranainen ymmärtämättömyys toisen osapuolen toimista tai väärinkäsitykset.

*Selvityksen mukaan linjaluotsien määrä on jatkuvasti kasvanut. Merionnettomuuksien määrässä ei ole ollut nähtävissä nousua linjaluotsauksesta johtuvista syistä. Nykyisessä kahden kielen järjestelmässä on havaittu, että syntyy tilanteita, jossa kaksi linjaluotsinkirjalla ajavaa alusta ei pysty vaadittujen kielten puitteissa saavuttamaan yhteistä kommunikointikieltä. Tällöin alukset turvautuvat englannin kieleen tai VTS:n apuun. Englannin kielen kokeilun osalta kieliongelma kohdistuu lähinnä tietyn kokoluokan kotimaan liikenteen kaappa-aluksiin.*

Aluksilla, joiden bruttovetoisuus on alle 300 tonnia, voi toimia päällikkönä henkilö, jolla on ainoastaan kotimaan laivurinkirja. Laivurinkirjan saaminen ei edellytä englannin kielen taitoa. Aluksissa, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300 tonnia, on päällikkönä henkilö, jolla on vähintään vahtiperämiehenkirja. Vahtiperämiehen kirjan saamiseksi vaadittu merenkulullinen koulutus sisältää englannin kielen opiskelua.

Aluksia, joiden bruttovetoisuus on alle 300 tonnia, on Merenkululaitoksen vuoden 2005 rekisterin mukaan 449 kappaletta. Matkustaja-aluksia niistä on 195 kpl, säiliöaluksia 3 kappaletta, kuivalastialuksia 33 kappaletta ja muita aluksia 218 kappaletta. Tarkkaa tietoa alusten liikennöintialueista ei ole saatavilla, mutta kotipaikan mukaan eniten tällaisia aluksia olisi Helsingissä ja Turussa.

*Muita vuoden 2002 selvityksessä esitettyjä mahdollisia turvallisuusvaikutuksia ovat luotsaus-toiminnan valmiuden väheneminen ja talviolosuhteet.*

Talviolosuhteet vaikuttavat navigointiin. Silloin kun aluksella ei ole luotsia, jäänmurtaajat käyttävät kommunikoinnissa alusten kanssa englantia. Luotsin ollessa laivalla, saatetaan käyttää myös kansallista kieltä ja tällöin aluksen päällikkö ei välttämättä ymmärrä luotsin ja jäänmurtaajan keskustelua.

*Euroopan Unionin vuonna 1995 laatima Maritime Pilotage Study pitää tarpeellisena englannin kielen ulottamista koko merenkulun sektorille kuten ilmaliikenteessä. IMO:n Standard Marine Communication Phrases käytön vakiinnuttamisen luotsaukseen nähdään merenkulun turvallisuutta lisäävänä tekijänä.*

### 5.1.2 Turvallisuusvaikutukset vuoden 2007 turvallisuusselvityksen perusteella

Merenkululaitos teetti työryhmän käyttöön järjestelmälliseen turvallisuusanalyysiin (Formal Safety Assessment, FSA) perustuvan turvallisuusselvityksen. Selvityksen teki Meriturvallisuuden- ja liikenteen tutkimuskeskus Merikotka ja se valmistui tammikuussa 2007. Keskeisenä tutkimusmenetelmänä oli 22 asiantuntijan haastattelu- ja kyselytutkimus. Tutkimus käsitti mm. tutkittavan järjestelmän kuvauksen, vaarojen ja vaaratilanteiden tunnistamisen, kustannushyöty-analyysin sekä suositukset.

Turvallisuusselvityksen tekijät suosittavat, että ainakin toistaiseksi englannin kielen käyttöönotto linjaluotsauskieleksi jätettäisiin toteuttamatta Suomessa ilman tehokkaiden riskinhallintakeinojen käyttöönottoa.

Turvallisuusselvityksessä arvioidaan englannin kielen käyttöönoton linjaluotsauskieleksi lisäävän merionnettomuuksien määrää noin kolmella tapauksella vuodessa. Lisäksi pidemmällä aikavälillä arvioidaan, että englannin kielen käyttöönotto johtaisi yhden ihmishengen vaativaan merionnettomuuteen 50 -60 vuodessa ja sekä yhteen merkittävään öljyvahinkoon noin 20 vuodessa.

Työryhmä katsoo, että turvallisuusselvityksessä esitetyt englannin kielen käyttöönottoa koskevat vaikutukset eivät poikkeaisi merkittävästi vaikutuksista, joita englannin kielen kokeilulla olisi. Lisäksi työryhmä katsoo, että vaikka selvityksessä haastateltujen asiantuntijoiden vähäinen määrä saattaa heikentää selvityksen luotettavuutta, ei turvallisuusselvitystä voida jättää huomioimatta asian jatkokäsittelyssä.

## **5.2 Vaikutus luotsausmääriin**

### *5.2.1 Merenkululaitoksen selvitys vuonna 2002*

Merenkulkupiirit arvioivat luotsiasemittain englannin kielen vaikutuksen linjaluotsinkirjoihin vuonna 2002 tehdyssä selvityksessä. Silloin aluksia, joiden arvioitiin voivan saada linjaluotsinkirja, oli 198. Aluskäyntien määrä oli 4116 ja luotsausten määrä vähenisi 8232 luotsausta.

### *5.2.2 Vaikutus vuoden 2005 alusliikennemäärien perusteella*

Työryhmän käyttöön tehdyssä turvallisuusselvityksessä on arvioitu, että Suomen satamien aluskäynneistä 8 %, noin 3000 alusta, pystyisi hyödyntämään mahdollisuutta saada linjaluotsinkirja englannin kielellä.

Työryhmä selvitti myös yksityiskohtaisesti Merenkululaitoksen vuoden 2005 alusliikennetilastojen perusteella ulkomaalaiset alukset, joilla on vähintään 10 matkaa samaan satamaan ja joilla täten olisi mahdollisuus saada linjaluotsinkirja, mikäli myös aluksen päälliköille kertyisi linjaluotsinkirjan myöntämisen edellytyksenä olevat vähintään 5 matkaa väylän molempiin suuntiin. Luvuissa on mukana myös säiliöalukset, jotka eivät lastissa kuitenkaan voi saada linjaluotsinkirjaa. Aluksia, joilla oli vähintään 10 matkaa, oli 217 vuonna 2005. Näiden alusten aluskäyntien määrä oli 5194. Mikäli kaikki alukset pystyisivät suorittamaan linjaluotsinkirjan, vähenisivät luotsaukset 10 388 luotsauksella.

Eniten aluksia, joilla on vähintään 10 matkaa, oli Helsingissä, jossa 40 alusta tekivät yhteensä 1094 matkaa. Kotkassa oli 31 aluksella vähintään 10 matkaa ja alukset tekivät yhteensä 826 matkaa. Hangossa 20 alusta teki 726 matkaa.

Näihin kolmeen satamaan kohdentui yli puolet, 2646 matkaa, kaikista matkoista.

Vähiten aluksia, joilla oli vähintään 10 aluskäyntiä satamassa, oli Tolkkisissa (1 alus, 11 matkaa), Vaasassa (1 alus, 15 matkaa), Kalajoella (1 alus, 22 matkaa), Loviisassa (2 alusta, 29 matkaa), Naantalissa (2 alusta, 42 matkaa) ja Turussa (2 alusta, 64 matkaa).

Tarvittavan vähintään 5:n molempiin suuntiin tehdyn matkan lisäksi alusten päälliköiden tosi-asiallinen mahdollisuus suorittaa linjaluotsinkirja riippuisi mm. alusten päälliköiden vuorotte-  
lujärjestelmästä (kirja päällikkökohtainen), aluksen rotaatiosta ja aluksen päälliköiden haluk-  
kuudesta suorittaa linjaluotsinkirja. Tarkastelussa on mukana kaikki alukset, joilla on 10 mat-  
kaa vuoden aikana, vaikka linjaluotsinkirjan saanti riippuu nimenomaan aluksen päälliköiden  
matkojen määrästä. Tämä on kuitenkin käytännössä mahdoton selvittää. Päällikön halukkuu-  
teen suorittaa kirja arvioidaan vaikuttavan mm. väylän pituus ja navigoitavuus, aluksen omi-  
naisuudet sekä päällikön perehtyneisyys talviolosuhteisiin.

### *5.2.3 Vaikutukset päälliköille tehdyn kyselyn perusteella*

Työryhmä laati ulkomaisten alusten päälliköille ja varustamoille suunnatun kyselyn, jonka  
Suomen Laivameklariliiton jäsenyritykset toteuttivat.

Kyselyyn vastasi yhteensä 47 päällikköä, jotka työskentelevät 30 aluksella. Suurin osa vastaa-  
jista vastasi englannin kielellä. 36 vastaajaa oli kiinnostunut linjaluotsinkirjan suorittamisesta  
Suomessa, parilla vastaajalla sellainen jo oli. Kaksi vastaajista ei vastannut kysymykseen lin-  
jaluotsinkirjan saamisesta ja neljä vastasi, että linjaluotsinkirja ei kiinnosta.

Yleensä linjaluotsinkirjojen toivominen ulkomaisiin satamiin oli yhtenevä Suomalaisen linja-  
luotsinkirjan toivomisen kanssa. Poikkeuksia esiintyi, jos joku oli suorittanut jo linjaluotsin-  
kirjan joko Suomessa tai ulkomailla.

Vastauksia tuli myös neljältä varustamolta, joilla oli tarvetta saada yhteensä 24 alukselle linja-  
luotsinkirja. Yhteensä näillä varustamoilla oli 61 alusta.

Vastanneet kävivät vähintään kymmenen kertaa vuodessa useissa satamissa. Useimmalla  
päälliköllä oli vähintään 10 käyntikertaa Kotkassa, Raumalla ja Hangossa.

Vähintään 10 käyntikertaa/päällikkö satamittain:

Kotka 16, Rauma 12, Hanko 8, Hamina 8, Helsinki 7, Pietarsaari 7, Kemi 4, Uusikaupunki 3,  
Kaskinen 3, Tornio 3, Mäntyluoto 3, Oulu 3, Raahen 2, Turku 2, Siilinjärvi 1, Vuoksi 1, Pori  
1, Inkoo 1. Enemmistö kävi samalla matkalla useissa satamissa.

Kyselyn perusteella vain osa päälliköistä niillä 217 ulkomaalaisella aluksella, joilla vuoden  
2005 tilaston mukaan on vähintään 10 aluskäyntiä Suomen satamissa, olisi halukas suoritta-  
maan linjaluotsintutkinnon englannin kielellä.

## **5.3 Taloudelliset vaikutukset**

### *5.3.1 Logistiset kustannukset*

Luotsauksen osuus logistisissa kustannuksissa on Suomen laivameklariliiton selvityksessä  
mukana olleista satamista suurin Turussa, jossa on pitkä luotsausmatka. Pienin vaikutus on  
puolestaan Raumalla.

Englannin kielen kokeileminen linjaluotsauskielenä alentaisi kokeiluun osallistuvien kustan-  
nuksia kokeilun aikana. Mikäli Luotsausliikelaitoksen palvelutaso- ja tulostavoit-  
teissa ei huomioitaisi kokeilua eikä liikelaitos pystyisi riittävästi tai riittävän nopeasti sopeut-  
tamaan palvelujen tarjontansa kysyntää vastaavaksi, aiheutuisi kokeilusta paineita korottaa

luotsaustaksaa. Tämä nostaisi sekä palvelun käyttäjien kustannuksia että logistisia kustannuksia.

Englanninkielisen linjaluotsauksen kokeilemisen vaikutuksia arvioitaessa merkittävää on ko-keilun kokonaisvaikutusten arvioinnin lisäksi vaikutusten kohdentuminen. Kohdentuisiko vaikutus tasaisesti ja erityisesti sinne, missä kustannukset ovat suhteellisesti suurimmat.

#### 5.3.1.1 Laskennallinen vaikutus

Työryhmän käyttöön teetetyssä turvallisuusselvityksen mukaan englannin kielen käyttöönotto linjaluotsauksessa mahdollistaisi, että ulkomaisten alusten tekemistä satamakäynneistä noin 3000 voisi tapahtua ilman luotsia. Tämä merkitsisi, että luotsaustulot vähenisivät noin 6,7 miljoonalla eurolla. Luotsauskustannusten poisjääminen ei kuitenkaan pienentäisi varustamon kuluja eikä logistisia kustannuksia vastaavalla summalla, koska alusten päälliköille maksetaan noin 25 -30 % luotsausmaksusta korvauksena linjaluotsinkirjan suorittamisesta ja ilman luotsia ajamisesta. Lisäksi varustamot maksaisivat kertasuorituksena linjaluotsintutkintokulut, jotka ovat keskimäärin 1660 euroa/tutkinto.

Todennäköinen kokonaisyöty varustamoille ja logistisiin kustannuksiin olisi 4 – 5 miljoonaa euroa vuodessa.

Mikäli kaikkien ulkomaisten alusten, joilla vuoden 2005 alustilaston mukaan on vähintään 10 matkaa samaan satamaan, päälliköt pystyisivät suorittamaan linjaluotsinkirjan ja alukset pysyivät hyödyntämään linjaluotsinkirjaa jokaisella matkalla, maksimaalinen laskennallinen luotsauskustannusten vähenemä olisi 11, 3 miljoonaa euroa vuodessa.

Luotsauskustannusten vähenemä kohdentuisi pääosin Suomenlahden suuriin satamiin. Suurin laskennallinen vähenemä olisi Kotkassa, 3,0 milj. euroa, Haminassa 2,0 milj. euroa, Helsingissä 1,7 milj. euroa ja Hangossa 1,3 milj. euroa. Englannin kielen käyttö linjaluotsauksessa vaikuttaisi Turun satamassa käyvien alusten kustannuksiin hyvin vähän, vain 81 480 euroa vuodessa.

Päälliköille maksettavat korvaukset olisivat edellä arvioidun maksimaalisen kokonaisvaikutuksen perusteella 2,8 – 3,4 miljoonaa euroa vuodessa.

Lisäksi varustamot maksavat aluksen päälliköiden ja perämiesten suorittamien linjaluotsintutkintojen kulut, jotka ovat keskimäärin 1660 euroa/tutkinto. Yllä esitetyllä alusmäärällä kokonaiskustannus olisi 721 741 euroa, mikäli aluksen molemmat päälliköt suorittaisivat linjaluotsintutkinnon.

Laskennallisesti logistiset kustannukset pienenisivät täten enintään noin 7,7 miljoonaa euroa vuodessa. Tämä pienentyminen kohdentuisi pääosin Suomenlahden satamiin

### 5.3.2 Luotsausliikelaitoksen talous ja toimintaedellytykset

#### 5.3.2.1 Laskennallinen vaikutus

Työryhmän käyttöön teetetyssä turvallisuusarviointi raportissa on arvioitu, että noin 8 % aluksista pystyisi hyödyntämään mahdollisuutta suorittaa linjaluotsinkirja englanniksi. Tämä vähentäisi luotsausmaksuja noin 6,7 miljoonaa euroa.

Mikäli päälliköt kaikilla ulkomaalaisilla aluksilla, joilla vuoden 2005 alustilaston mukaan on vähintään 10 aluskäyntiä samassa satamassa, pystyisivät suorittamaan linjaluotsinkirjan ja alukset pystyivät hyödyntämään linjaluotsinkirjaa jokaisella matkalla, maksimaalinen laskennallinen luotsausmäärän vähenemä olisi noin 10300 luotsausta. Luotsaustulot vähenisivät vastaavasti noin 11,3 miljoonaa euroa vuodessa. Tästä laskennallisesta summasta 9,0 miljoonaa euroa kohdentuisi Suomenlahden vilkkaasti liikennöityihin satamiin.

Luotsausliikelaitoksen luotsausten kysyntä ja liikevaihto pienenesi luotsausten vähenemistä vastaavalla summalla. Luotsausten kysynnän aleneminen kohdentuisi lähes yksinomaan Suomenlahden satamiin, joissa toiminta on kannattavaa ja joiden tuotolla on mahdollista ylläpitää yhtenäistä palvelutasoa huomattavasti kannattavissa satamissa.

Satamakohtaisesti tarkastellen palvelukapasiteetti ei Suomenlahden suurissa satamissa ole peruspalvelutasolla, joten periaatteessa Luotsausliikelaitoksen olisi mahdollista, tietyn sopeutumisaikajän puitteissa huomioida kysynnän muutos palvelujen tarjonnassa.

Kysynnän muutos vaikuttaisi Luotsausliikelaitoksen mahdollisuuksiin toimia kannattavasti. Liikevaihdon pieneneminen olisi huomioitava Luotsausliikelaitokselle asetettavissa palveluvelvoitteissa sekä tulos- ja tuloutustavoitteissa. Kysynnän muutoksella saattaisi olla vaikutusta myös luotsauksen hinnoitteluun.

Vuosien 2002 ja 2005 välisenä aikana saapuneiden alusten määrä on kasvanut 4,5 % ja luotsausten määrä 5,9 %. Luotsia käyttävien alusten suhteellinen osuus on kasvanut hieman.

### *5.3.3. Muut taloudelliset vaikutukset*

Työryhmän käyttöön teetetyt turvallisuusselvityksen mukaan englannin kielen käyttöönotto linjaluotsauksessa lisäisi jonkin verran onnettomuusriskiä. Onnettomuuksista on arvioitu aiheutuvan vuosittain lähes 2 miljoonan euron kustannukset. Kustannukset koostuvat pääosin alus- ja lastivaurioista ja kohdentuisivat näin ollen varustamoihin ja rahdinantajiin. Mahdolliset onnettomuuksista aiheutuvat kustannukset söisivät siten huomattavan osan logistisen ketjun kustannusäästöistä. Arvioon eivät kuitenkaan sisälly öljyntorjunta ja –keräystoimien kustannukset, jotka saattavat olla huomattavia.

## **5.4 Kokeilun vaikutukset alusliikennepalveluun**

### *5.4.1 Englannin kielen käyttö alusliikennepalvelussa tällä hetkellä*

Alusliikennepalvelun tarkoituksena on alusliikenteen turvallisuuden lisääminen ja tehokkuuden parantaminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäiseminen. Alusliikennepalvelu (VTS) on alusliikenteen valvontaa ja ohjausta, jolla on valmiudet toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin. Alusliikennepalveluja ovat tiedotukset, navigointiapu ja alusliikenteen järjestely sekä alusliikenteen tilapäinen ohjaaminen erityistilanteissa.

Alusliikennepalveluja annetaan tarpeen mukaan suomen, ruotsin ja englannin kielellä. Kieli- ja taitovaatimukset alusliikenneohjaajille on asetettu vastaavasti. Alusliikennepalvelun kommunikointi alusten kanssa sujuu kaikilla näillä kielillä. Luotsin apu nimenomaan talviolosuhteissa tulee siitä, että he tietävät miten alusta käsitellään jääolosuhteissa. Aluspäällystö osaa eng-

lantia hyvin tai auttavasti. Alusliikennepalvelu toimii jo tällä hetkellä tarvittaessa tulkkina alusten välillä, koska luotsinkäytöstä vapautettujen alusten edellytetään hallitsevan suomen tai ruotsin kieltä. Englannin kielen hyväksymisen jälkeen tulkkaustarve olisi mahdollisesti jollekin toiselle ryhmälle. Kokonaisvaikutuksiltaan englannin kielen käyttöönotto linjaluotsauksessa suuntaisi alusliikennepalvelussa käytössä olevien kielten käyttöä englannin suuntaan. Huonosti puhuttu englannin kieli on eniten puhuttu kieli maailmassa, IMO:n merisanaston käyttö ei muuta tilannetta sikäli, että sekin on englantia, hieman kapulakieltä mutta englantia kuitenkin.

Alusliikenneohjaajien haastattelukyselyn mukaan kommunikoinnissa luotsipaikan ulkopuolisella alueella olevan aluksen kanssa käytetään englannin kieltä noin kolmessa tapauksessa neljästä. Sen sijaan kommunikoinnissa luotsipaikan sisäpuolisella alueella olevan aluksen kanssa käytetään lähes pelkästään kotimaisia kieliä. Englannin kieltä käytetään harvoissa poikkeustapauksissa. Esimerkkinä tällaisesta poikkeustapauksesta mainittiin tilanne, jossa alukset ensin kommunikoivat keskenään englanniksi sen ollessa ainoa yhteinen kieli. Alusliikenneohjaaja voi tällöin katsoa aiheelliseksi kertoa molemmille aluksille tarkoitetun viestin englannin kielellä. Kielen valintaan ei vaikuta se, onko kyseessä luotsaus vai linjaluotsaus. Molemmissa tapauksissa alus valitsee, käyttääkö se suomea vai ruotsia. Englannin kielen käytöstä Suomen lähialueilla todettiin sen olevan yleisimmin käytetty kieli laivojen välisessä kommunikoinnissa.

#### *5.4.2 Alusliikenneohjaajien kielitaito*

Linjaluotsin tutkinnon suorittamiseen englannin kielellä ja tästä aiheutuvaan englannin kielen kommunikoinnin lisääntymiseen liittyy myös kysymys siitä, onko alusliikenneohjaajien englannin kielitaito nykyisellään riittävä. Kielitaitoa on testattu IALA:n suositusten mukaisesti International English Language Testing System-testin (IELTS-testi) avulla. Tuloksista voidaan todeta, että alusliikenneohjaajien kielitaito on IALA:n suosittamalla tasolla. Muutamassa yksittäisessä tapauksessa testin tulos on jäänyt hieman alle suosituksen.

#### *5.4.3 Kokeilun vaikutus käytettäviin kieliin ja alusliikennepalveluun*

Englannin kielen hyväksyminen linjaluotsauskieleksi lisäisi englannin kielen käyttöä luotsattavilla väylillä.

Alusliikenneohjaajilta saatujen kommenttien mukaan, englannin kielen hyväksyminen linjaluotsauskieleksi jakaa alusliikenneohjaajien mielipiteet. Selvä enemmistö katsoo, että se helpottaisi alusliikenneohjaajan työtä, koska ammattimerenkulkijat lähes poikkeuksetta osaavat englantia. Kaikki englanniksi sanottu ymmärretään kaikilla aluksilla. Tulkkaustarve suomenkielisten ja ruotsinkielisten välillä vähenisi. Toisaalta muutamat alusliikenneohjaajat arvioivat, että englannin kielen hyväksyminen linjaluotsauskieleksi päinvastoin vaikeuttaisi työtä. Tulkkaustarpeen arveltiin lisääntyvän. Mainittiin myös, että joillakin paikallisliikenteen aluksilla ei ehkä osata englantia.

## 5.5 Kokeilun edut ja haitat

### 5.5.1 Kokeilun edut

Asiakasryhmien, varustamoiden ja satamien mukaan englanninkielen hyväksyminen linjaluotsauskieleksi lisäisi linjaluotsintutkintojen määriä. Seurauksena olisi enemmän mahdollisuuksia hoitaa luotsaus ilman valtion luotsia, jolloin kokeilu keventäisi luotsauksesta yhteiskunnan kuljetustaloudelle aiheutuvia kustannuksia. Kokeilulla saattaisi olla merkitystä erityisesti yksittäisille varustamoille. Kustannussäästöjen lisäksi linjaluotsaus mahdollistaa alukselle joustavamman tulo- ja lähtöaikojen järjestelyyn.

Alusliikenneohjaajien selvä enemmistö katsoo, että englannin kielen hyväksyminen linjaluotsauskieleksi helpottaisi alusliikenneohjaajan työtä, koska ammattimerenkulkijat lähes poikkeuksetta osaavat englantia. Kaikki englanniksi sanottu ymmärretään aluksilla ja tulkkaustarve suomenkielisten ja ruotsinkielisten välillä vähenisi.

### 5.5.2 Kokeilun haitat

Kokeilun määräaikaisuus olisi juridisesti vaikea toteuttaa. Kokeilun yksi vaikeimmista puolista on ajankohdan ja määräajan määrittäminen. Ongelmaksi muodostuu viimeistään englannin kielellä hyväksytyjen linjaluotsinkirjojen uusiminen, mikäli kokeilu ei tuota tyydyttävää lopputulosta toimijoiden keskuudessa. Kokeilua varten laadittu lainsäädännön muuttaminen olisi kokeilukauden päätyttyä taas edessä.

Kokeilu ei mahdollisesti toisi mitään uutta, koska alukset käyttävät englannin kieltä jo nyt jonkin verran keskenään ja alusliikennepalvelun kanssa kommunikoidessaan ja kielen vaikutus turvallisuuteen voidaan arvioida.

Kokeilun määräaikaisuus aiheuttaisi epävarmuutta kaikissa alan toimijoissa, erityisesti Luotsausliikelaitoksessa, joka joutuisi sopeuttamaan toimintaansa.

Luotsausliikelaitos katsoo, että kokeilun toteuttaminen vähentäisi luotsauskysyntää 20–30 %. Kysynnän aleneminen tapahtuisi lähes yksinomaan Etelä-suomen vilkkaalla meriliikennealueella. Luotsausliikelaitoksen toimintaedellytykset olisivat kyseisellä alueella vaarassa ja henkilöstöressurssien mitoitus vaikeutuisi ja henkilöstöpolitiikan toteutuminen hankaloituisi. Luotsausliikelaitoksen olisi kysynnän alennuttua mahdoton toimia liiketaloudellisesti kannattavasi, jolloin palveluun pitäisi saada rahoitus muualta. Alukset kuitenkin tarvitsevat luotsauspalvelua nyt ja tulevaisuudessa. Luotsausliikelaitos on myös huolissaan kokeilun turvallisuutta heikentävistä vaikutuksista. Tekniset apuvälineet eivät riitä turvalliseen aluksen ohjailuun mutkaisilla ja matalilla väylillä.

Luotsiliitto katsoo, että jos kokeilun aloittamisen yhteydessä ei siirrytä koko VTS -alueella käyttämään englantia, riskit kasvavat oleellisesti. Kolmen kielen käyttäminen, varsinkin vilkkailla liikennealueilla, tulisi aiheuttamaan VTS -keskukselle ylivoimaisen tulkkaustehtävän. Tämä korostuisi etenkin huonon näkyvyyden vallitessa. Luotsiliitto jatkaa, että valtion luotsailta vaaditaan koko luotsausalueen tuntemus. Sen lisäksi että valtion luotsi hallitsee kaikki alueen väylät, on hänellä kokemuksen tuoma näkemys koko luotsausalueella liikennöivistä aluksista ja niiden ominaisuuksista. Jo nykytilanteessa valtion luotsin ja linjaluotsin kohdattessa, linjaluotsi olettaa, että valtion luotsi tekee tarvittavat päätökset. Jos linjaluotsia käyttävien alusten määrä lisääntyy englannin kielen käyttöönnoton myötä, tulee liikenteen sujuvuus kär-

simään. Meillä on toimiva IMO:n määräysten mukainen luotsausjärjestelmä. Lyhyen tähtäimen kaupallisella eduntavoittelulla ei pitäisi vaarantaa ympäristö- ja alusturvallisuutta, sekä koko luotsausjärjestelmää.

Suomen Laivanpäälystöliitto katsoo, että merenkulun turvallisuus saattaa vaarantua, jos englanninkielinen linjaluotsaus toteutetaan. Kapeilla väylillä on muutakin liikennettä, kuin luotsattavat alukset. Joukossa on myös kulkijoita, joiden englannin taito saattaa olla riittämätön kommunikointiin muun liikenteen kanssa.

Suomen Laivanpäälystöliitto on huolissaan suomalaisen miehistön asemasta. Jos englannin kieli hyväksytään linjaluotsauskieleksi, yhtenä seurauksena on todennäköisesti suomalaisen kansipäälystön jääminen pois Suomeen liikennöiviltä aluksilta. Merenkulullinen tietotaito on vaarassa huveta Suomesta. Pätevä ja ammattitaitoinen suomalainen merenkulkija on yksi kansallisen huoltovarmuuden takaaja, siinä missä kotimaan lipun alla olevat aluksetkin.

Suomen Satamaliitto, Suomen Laivameklariliitto ja Satamaoperaattorit epäilevät, että kokeilu ei vähentäisi luotsauskysyntää niin suurella määrällä kuin Luotsausliikelaitos on arvioinut (20–30 %). Kynnys linjaluotsinkirjan saamiseen on melko korkea, koska linjalaivat vaihtavat lastin mukaan satamaa eli sama alus, reitti ja kapteeni – yhdistelmä ei toteudu linjaliikenteessäkään niin usein, että päästäisiin 30 %:iin, kun huomioidaan myös kapteenin halukkuus linjaluotsinkirjan hankkimiseen. Liikennemäärien kasvu on toinen tekijä, joka vaikuttaa siihen, ettei luotsausmäärissä ole odotettavissa niin voimakasta laskua nykyiseen verrattuna. Ruotsin kokemusten perusteella voisi jopa arvioida, että luotsausmäärät alenisivat enintään 5 %. Liikenteen lisääntyminen korvaisi kahdessa vuodessa tämän luotsausmäärien pudotuksen.

## **5.6 Englanninkielisen linjaluotsauksen edellyttämät muutokset luotsauslainsäädäntöön**

Luotsauslakia ja asetusta olisi muutettava kielitaitovaatimuksen osalta, mikäli kokeiluun päätettäisiin ryhtyä. Lain 14 §:ään olisi lisättävä vaatimus, että hakija hallitsee tarvittavassa laajuudessa suomen, ruotsin tai englannin kieltä.

## **OSA III LUOTSAUSLAINSÄÄDÄNNÖN MUUTOSTARPEET**

### **6 LUOTSAUSLAINSÄÄDÄNNÖN TOIMIVUUS**

#### **6.1 Luotsauslain toimivuudesta**

Nykyinen luotsauslaki (940/2003) tuli voimaan 1.1.2004. Laki vastaa aineelliselta sisällöltään pääosin aikaisempaa luotsauslakia (90/1998), joka tuli voimaan 1.3.1998.

Luotsauslain uudistaminen oli välttämätöntä, kun luotsauspalvelujen tarjoaminen siirrettiin 1.1.2004 perustetun Luotsausliikelaitoksen tehtäväksi. Samalla valtuudet lakia alemmanasteisten säännösten ja määräysten antamiseen muutettiin uuden perustuslain vaatimusten mukaisiksi. Luotsaustoiminnan organisaatiouudistuksen vuoksi laissa määriteltiin luotsauksen valvonta ja viranomaistehtävät ja luotsauspalvelujen tarjoamisvelvoite. Asetuksessa ja merenkululaitoksen määräyksissä olleista säännöksistä otettiin lakiin luotsinkäyttövelvollisuuden ja luotsinkäytöstä vapautumisen perusteet, luotsin ohjauskirjan, linjaluotsinkirjan sekä luotsinkäyttövelvollisuutta koskevan erivapauden myöntämisen, uudistamisen ja peruuttamisen perusteet. Samalla luotsien ohjauskirjoja ja linjaluotsinkirjoja koskevat säännökset yhdenmu-



kaistettiin. Laissa täsmennettiin luotsinkäyttövelvollisuus koskemaan ainoastaan Suomen vesialueilla ja Saimaan kanavan vuokra-alueella olevia luotsattavaksi väyliksi määriteltyjä vesilain (264/1961) 4 luvun 1§:ssä tarkoitettuja yleisiä kulkuväyliä. Laista poistettiin myös luotsausmaksun huojennusta koskeva säännös.

Lain voimassaoloaikana 1.1.2004 – 29.1.2007 luotsinohjauskirjoja on myönnetty 406 kpl, linjaluotsinkirjoja 584 kpl ja erivapauksia 165 alukselle ja 231 päällikölle.

Yhdelle luotsille myönnettyjen ohjauskirjojen määrä vaihtelee alueittain. Vuonna 2006 Luotsausliikelaitoksen palveluksessa oli 205 luotsia, joille on myönnetty 406 ohjauskirjaa. Keskiarvona jokaiselle luotsille on myönnetty 2,4 ohjauskirjaa.

Linjaluotsinkirjoja on myönnetty yhteensä 584 kappaletta, 410 eri päällikölle tai perämiehelle, 190 eri alukselle, keskimäärin 2,2 kirjaa/alus. Väyliä tai väylänosia on yhteensä 126 eri yhdistelmää. Samassa kirjassa voi olla useampi alus tai useampi väylä.

Nykyisen lain voimaantulon jälkeen myönnettyjä, voimassa olevia erivapauksia on 165 aluksella, joista 40 on muun kuin Suomen lipun alla. Erivapauden saaneita päälliköitä on 231, joista 4 on ruotsalaisia. Suurin osa erivapauksista on myönnetty hinaaja-aluksille ja jäänmurtajille (97 kpl), joiden toiminta tapahtuu koko Suomen rannikolla. Yksittäisiä paikallisia erivapauksia on myönnetty joillekin aluksille niiden siirtymiseen sataman osasta toiseen. Erivapauksia on myönnetty yhteensä 282 kpl.

Ohjauskirjojen ja linjaluotsinkirjojen käytössä ei ole havaittu väärinkäytöksiä. Luotsia käyttäville aluksille ei vuosina 2005 ja 2006 sattunut yhtään navigointivirheestä johtuvaa karilleajoa. Aluksille, joiden päälliköllä on linjaluotsinkirja, sattui samana ajanjaksona 1 karilleajo ja aluksille, joiden päälliköllä on erivapautus, 2 karilleajoa.

Luotsauslaki on kokonaisuutena arvioiden toiminut pääosin hyvin. Luotsausliikelaitos on pitänyt puutteena sitä, että laki mahdollistaa luotsauksen vain väylillä, vaikka useat luotsipaikat sijaitsevat väyliä ulkopuolella. Luotsaus väyliä välissä avomerellä ei myöskään ole mahdollista, vaikka aluksen päällikkö sitä pyytäisikin. Alkuperäisessä lakiluonnoksessa oli tätä ns. avomeriluotsausta koskeva säännös, mutta se poistettiin Luotsiliiton ja Merenkulkulaitoksen luotsausyksikön vaatimuksesta.

Luotsauslain säännöksissä on niitä sovellettaessa havaittu joissain määrin tulkinnanvaraisuutta ja aukkoja erityisesti tutkinnon vastaanottamisen, simulaattorilla korvattavien matkojen sekä luotsin ohjauskirjan ja linjaluotsin ohjauskirjan uusinnan osalta.

## **6.2. Tarvittavat muutokset lainsäädäntöön**

### *6.2.1 Työryhmän käsittelemät muutosehdotukset*

Työryhmä käsitteli useita lainmuutosehdotuksia. Keskeisimmät ehdotukset liittyivät luotsinkäyttövelvollisuuteen, luotsinohjauskirjan ja linjaluotsin kirjan saamisen edellytyksiin, kahden luotsin käyttöön, aluksen koon vaikutukseen luotsinkäyttövelvollisuuteen ja linjaluotsaukseen. Työryhmä totesi, että useat muutosehdotukset ovat perusteltuja ja lakia on syytä muuttaa.

### Luotsinkäyttövelvollisuuden ala

Erityisen selkeä tarve on muuttaa luotsinkäyttövelvollisuutta niin, että se kattaa vesilaissa tarkoitettujen yleisten väylien lisäksi väylien ulkopuolella olevat luotsin otto- ja jättöalueet. Lisäksi työryhmä pitää tarpeellisena muuttaa lakia niin, että luotsauspalveluja voitaisiin tarjota päällikön pyynnöstä myös muilla vesialueille kuin vesilaissa tarkoitetuilla väylillä. Työryhmä on laatinut ehdotuksen näiden muutosten edellyttämistä lisäyksistä luotsauslain 4, 5 ja 12 §:n.

### Luotsin vastuu- ja velvollisuudet

Työryhmä ehdottaa täsmennystä myös luotsin vastuuta ja velvollisuuksia koskevaan luotsauslain 8§:ään päällikölle esitettävän reittisuunnitelman osalta.

### Kahden luotsin käyttö

Työryhmä pohti pitkään luotsin avustajaa ja kahden luotsin käyttöä koskevaa luotsauslain 10§:ää ja päätyi ehdottamaan sen selkeyttämistä niin, että luotsilla olisi oikeus ottaa luotsausmatkalle toinen luotsi, mikäli sää- tai jääolosuhteet tai aluksen navigointiin ja käsittelyyn liittyvät painavat seikat sitä edellyttävät. Kahden luotsin käytöstä olisi mahdollisuuksien mukaan pyrittävä sopimaan aluksen päällikön kanssa jo luotsintilauksen yhteydessä. Lisäksi työryhmä katsoo, että kahden luotsin käytöllä voitaisiin joissain tapauksissa välttyä käyttämästä luotsauslain 11§:ssä tarkoitettua oikeutta kieltäytyä luotsauksesta, mikä edistäisi myös liikenteen sujuvuutta.

### Laivasimulaattorin käyttö

Työryhmä käsitteli ehdotusta laivasimulaattorin käytön lisäämisestä. Simulaattoria voitaisiin käyttää sekä luotsin- että linjaluotsin tutkintoajossa. Lisäksi simulaattorissa tehdyillä harjoituksilla voisi korvata harjoittelumatkoja. Työryhmä päätyi ehdottamaan laivasimulaattorissa suoritettuna koeluotsauksen lisäämistä lain 12 §:ssä säädettyihin luotsin ohjauskirjan myöntämisedellytyksiin ja vastaavalla tavalla 14 §:n mukaisesti linjaluotsinkirjan myöntämisedellytyksiin.

### Mitoitusalus

Työryhmä käsitteli laajasti ehdotusta, jonka mukaan linjaluotsinkirjaa ei tulisi myöntää alukselle, joka on suurempi kuin väylän mitoitusalus. Ehdotuksen mukaan linjaluotsinkirjan myöntämisen edellytyksenä olisi, että hakemuksen kohteena oleva alus olisi pienempi kuin luotsinkäyttövelvollisuuden perusteella olevat aluksen mitat a) lastialuksen ollessa kyseessä kolminkertaisen ja b) matkustaja-aluksen ollessa kyseessä nelinkertaisena.

Tämä tarkoittaisi käytännössä, että yli 180 metriä pitkälle tai 30 metriä leveälle rahtialukselle ja yli 240 metriä pitkälle tai 40 metriä leveälle matkustaja-alukselle ei myönnettäisi linjaluotsinkirjaa. Asian selvittämiseksi työryhmä kuuli Helsingin luotsiaseman luotseja ja Merenkulkulaitoksen väylänpidon asiantuntijaa.

Työryhmä toteaa, ettei mitoitusalus ole juridinen käsite eikä mitoitusalus ole suurin mahdollinen alus, joka voi navigoida turvallisesti väylällä. Aluksen koon lisäksi turvalliseen navigointiin vaikuttavat olosuhteet ja aluksen ohjailuominaisuudet sekä navigointilaitteet.

Työryhmä katsoo, että ehdotonta kokorajaa on mahdotonta määritellä oikeudenmukaisesti ja tarkoituksenmukaisesti. Sitäkään ei voida määritellä missä määrin pakollinen luotsaus kompensoisi aluksen suurta kokoa ja missä vaiheessa oltaisiin tilanteessa, että kyseinen alus ei ylipäättään voisi liikkua väylällä.

Kokorajoituksen säätämisen sijasta työryhmä katsoo, että Merenkululaitoksen olisi kiinnitettävä erityistä huomiota väyliä navigoitavuuden analysointiin sekä mitoitusaluksella että sitä suuremmilla aluksilla sekä selvitettävä onko tarvetta asettaa väylille tuulisuosituksia. Ajantasaiset väylätiedot ja mahdolliset tuuli- ja muut suositukset olisi julkaistava helposti satavalla tavalla, esimerkiksi Merenkululaitoksen internet sivuilla.

Lisäksi työryhmä katsoo, että Merenkululaitoksen, Luotsausliikelaitoksen, satamien ja varustamojen olisi jokaiseen väylään liittyvien tietojen pohjalta pyrittävä löytämään yhteinen näkemys siitä, millaisia aluksia ja minkälaisissa olosuhteissa on turvallista ottaa satamaan. Tämä varmistaisi liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden eikä päätös siitä, voiko alus lähteä satamasta turvallisesti jäisi luotsauslain 11 §:n nojalla yksittäisen luotsin tehtäväksi.

Työryhmä toteaa kuitenkin, että asiaa on syytä tarkastella uudelleen, mikäli sopiminen ei käytännössä toimi.

### Erivapaus

Työryhmä selvitteli laajasti luotsauslain 16 §:n erivapaus säännösten soveltamista erivapauksien suuren määrän vuoksi. Lain voimassa oloaikana eli 1.1.2004 jälkeen erivapauksia on myönnetty 165 alukselle ja 231 päällikölle tai perämiehelle. Aluksista ulkomaan lipun alla on 40 ja päälliköistä ulkomaan kansalaisia on 4. Yhteensä voimassaolevia erivapauksia on 2408 kappaletta.

Erivapaus on erityispoikkeus yleisestä luotsinkäyttövelvollisuudesta ja lähtökohtaisesti säännöstä olisi tulkittava suppeasti. Lain perustelujen mukaan luotsinkäyttövelvollisuus koskee aikaisemmasta poiketen myös jäänmurtajia. Jäänmurtajille olisi kuitenkin mahdollisuus myöntää erivapaus, mikäli edellytykset täyttyvät. Lakiehdotuksella ei muutoin ollut tarkoitus laajentaa erivapauskäytäntöä. Erivapauksia myönnettiin ennen nykyisen lain voimaan tuloa pääasiassa hinaustehtävissä oleville hinaajille sekä pienehköille rannikkoliikenteen aluksille. Lain perustelujen mukaan aluksen päällikkö, jolla on pitkäaikainen kokemus liikenteestä Suomen aluevesillä tai Saimaan vesialueella tietyllä aluksella tai vastaavanlaisella aluksella, voisi hakemuksesta saada erivapauden tietyillä aluksen käyttämällä väylillä.

Työryhmä selvitti myös, mihin seikkoihin pääosa erivapauspäätöksistä perustuu. Aluksen koko on rajattu pääosin yli 60 metriä pitkiin, alle 1000 NT:n aluksiin, jotka ennen vuotta 1998 eivät olleet luotsinkäyttövelvollisia kotimaan liikenteessä. Joissain tapauksissa erivapauksia on kuitenkin myönnetty aluksille, jonka vetoisuus ylittää 1000 NT 10 %:lla. Pääsääntöisesti näillä aluksilla on vapautus siirtyä satamaosasta toiseen, siten että väyläalueella liikkuminen on lyhytkestoista tai sataman edustalla sijaitsevalta ankkuripaikalta satamaan. Toinen merkittävä ryhmä yli 1000 NT:n kokoluokan aluksissa ovat suomalaiset jäänmurtajat, joille on myönnetty erivapautus alusten päällystön pitkäaikaisen kokemuksen ja aluksen käyttötarkoituksen nojalla.

Päälliköltä vaadittavaksi pitkäaikaiseksi kokemukseksi on katsottu yli 2 vuotta, josta ajasta yli vuosi samassa tai samanlaisessa aluksessa. Jäänmurtajien päällystöltä kokemusta on vaadittu 1-2 liikennekautta. Päällikön kokemus ja kielitaito on arvioitu meripalveluotteen perusteella. Erivapauksia on myönnetty pääasiassa koko rannikolle.

Työryhmä ei ehdota muutoksia erivapautta koskeviin säännöksiin, mutta toteaa, että säännöksiä on poikkeussäännöksinä tulkittava suppeasti.

### Yleispoikkeus

Työryhmä pitää tarpeellisena ehdottaa täsmennystä luotsauslain 21§:ssä tarkoitettuihin yleispoikkeuksiin. Työryhmä ehdottaa, että säännöksellä annettaisiin Merenkululaitokselle oikeus myöntää poikkeuksia luotsinkäyttövelvollisuutta koskevien säännösten noudattamisvelvollisuudesta myös rajatulla alueella toteutettavien, kansainväliseen yhteistyöhön liittyvien harjoitusten tai pelastustoimien suorittamisen yhteydessä.

### Muut työryhmän käsittelemät asiat

Työryhmä käsiteli myös luotsinohjaukskirjaan ja linjaluotsinkirjaan vaadittavia harjoittelumatkoja, joista on säädetty luotsausasetuksessa. Työryhmä totesi, että asetukseen tarvittavat muutokset eivät kuulu työryhmän toimeksiantoon. Työryhmä kuitenkin toteaa, että se ei näe perusteita Turun saaristossa vaadittavalle suuremmalle harjoittelumatkojen määrälle. Lisäksi työryhmä katsoo, että harjoittelu vaatimuksia määriteltäessä huomioita tulisi kiinnittää harjoitteluun talviolosuhteissa sekä käyttää myös harjoittelussa laivasimulaattoria nykyistä enemmän.

## 6.2.2 Työryhmän muutosehdotukset luotsauslakiin

### 4 §

#### **Luotsaustoiminnan harjoittaminen**

*Luotsausliikelaitoksen on tarjottava tässä laissa tarkoitettuja luotsauspalveluja Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella niillä väylillä, joilla luotsia on käytettävä 5 §:n mukaan. Lisäksi luotsausliikelaitos voi päällikön pyynnöstä tarjota luotsauspalveluja myös vesialueilla, joilla alus ei tämän lain säännösten mukaan ole velvollinen käyttämään luotsia.*

*Sen estämättä, mitä tässä laissa säädetään luotsauksesta, satama-alueella alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa henkilö toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana, saavat harjoittaa myös satamahallinnon tehtävään hyväksymät henkilöt.*

### 5§

#### **Luotsinkäyttövelvollisuus**

*Aluksen on Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella olevilla luotsattaviksi väyliksi määritellyillä vesilain (264/1961) 4 luvun 1 §:ssä tarkoitetuilla yleisillä kulkuväylillä ja väylien ulkopuolella olevilla luotsin otto- ja jättöalueilla käytettävä luotsia, jos aluksen lastin vaarallisuus tai haitallisuus taikka aluksen koko sitä edellyttää.*

### 8 §

#### **Luotsin vastuu ja velvollisuudet**

*Luotsi on vastuussa luotsauksesta. Luotsin on esitettävä luotsattavan aluksen päällikölle ajantasaiseen karttamateriaalin perustuva reittisuunnitelma sekä muut aluksen turvallisen kulun kannalta tarpeelliset tiedot ja ohjeet sekä valvottava niitä aluksen ohjailuun ja käsitte-*

lyyn liittyviä toimenpiteitä, joilla on merkitystä alusliikenteen turvallisuudelle ja ympäristön-suojelulle.

### **10 § Kahden luotsin käyttö**

*Luotsilla on oikeus ottaa luotsausmatkalle mukaan toinen luotsi, jos se on tarpeen sää- ja jää olosuhteisiin, aluksen navigointiin tai sen käsittelyyn liittyvien painavien seikkojen vuoksi. Mikäli luotsauksessa joudutaan käyttämään kahta luotsia, aluksen päällikölle on ilmoitettava ennen luotsauksen aloittamista, kumpi luotseista vastaa luotsauksesta.*

*Mukaan luotsausmatkalle voidaan ottaa myös luotsiksi koulutettava henkilö.*

### **12 §**

#### **Luotsin ohjauskirja**

*Luotsilla on oikeus luotsata niillä väylillä ja vesialueilla, joihin hän on Merenkulkulaitoksen myöntämällä ohjauskirjalla saanut luotsausoikeuden. Ohjauskirjan myöntämisen edellytyksenä on, että hakijalla on:*

- 1) merikapteeninkirja;*
  - 2) sellainen terveys ja kunto, joka vaaditaan kauppa-aluksessa kansipalveluksessa olevalta;*
  - 3) harjoittelumatkoja ohjauskirjaan merkittävällä väylällä ja vesialueella;*
  - 4) Merenkulkulaitoksen järjestämä hyväksytysti suoritettu kirjallinen tutkinto;*
  - 5) Auditoidussa laivasimulaattorissa suoritettu koeluotsaus ohjauskirjaan merkittävällä väylällä ja vesialueella molempiin suuntiin;*
  - 6) Merenkulkulaitoksen hyväksymän henkilön vastaanottama väyläajo ohjauskirjaan merkittävällä väylällä ja vesialueella molempiin suuntiin;*
- sekä*
- 6) tarvittava suomen ja ruotsin kielen taito.*

### **21 §**

#### **Tarkemmat säännökset ja määräykset sekä yleispoikkeukset**

*Tarkemmat säännökset tämän lain täytäntöönpanosta annetaan valtioneuvoston asetuksella.*

*Merenkulkulaitos antaa tarkemmat määräykset luotsin ohjauskirjan ja linjaluotsinkirjan myöntämiseen liittyvistä kirjallisista tutkinnoista ja koeluotsauksista sekä pitää luetteloja myöntämistään luotsin ohjauskirjoista, linjaluotsinkirjoista ja erivapauksista.*

*Merenkulkulaitos antaa tarkemmat määräykset luotsattavista väylistä, luotsausmatkoista ja luotsin otto- ja jättöalueista sekä julkaisee niistä luetteloja.*

*Merenkulkulaitos voi erityisten sää- tai jääolosuhteiden vuoksi tai kansainväliseen yhteistyöhön liittyvien rajatulla alueella toteutettavien harjoitusten tai pelastustoimien suorittamiseksi tai harjoitusalueella tai pelastustoimien suorittamisalueelle siirtymiseksi hakemuksesta myöntää aluksille poikkeuksen luotsinkäyttövelvollisuutta koskevien säännösten noudattamisesta, jos luotsinkäyttövelvollisuutta koskevien säännösten noudattaminen olisi ilmeisen tarkoituksetonta tai kohtuuttoman hankalaa ja edellyttäen, että alusturvallisuutta ja ympäristöä ei vaaranneta.*

*Samoilla edellytyksillä Merenkulkulaitos voi myöntää Luotsausliikelaitokselle poikkeuksia luotsauspalvelujen tarjoamisvelvollisuudesta.*

## 7 JOHTOPÄÄTÖKSET JA TYÖRYHMÄN EHDOTUKSET

### 7.1 Johtopäätökset

#### 7.1.1 Englannin kielen kokeilu linjaluotsauksessa

Kokeilu olisi lähtökohtaisesti määräaikainen ja loisi siten epävarmuutta kaikissa toimijoissa. Määräaikainen kokeilu olisi myös juridisesti vaikea toteuttaa eikä kokeilu olisi tasapuolinen eikä kovin merkittävä keino vaikuttaa logistisiin kustannuksiin.

Kielen vaikutusta turvallisuuteen on mahdollista arvioida jo tällä hetkellä, koska linjaluotsinkirjoja on myönnetty ulkomaalaisille päälliköille eikä laki edellytä, että nämä kyseiset päälliköt VTS -keskusten tai toisten alusten kanssa kommunikoidessaan käyttävät pelkästään kansallisia kieliä. Alukset käyttävät jo tällä hetkellä luotsattavilla väylillä keskenään tai alusliikennepalvelun kanssa kommunikoidessaan englantia satunnaisesti.

#### 7.1.2 Turvallisuusvaikutukset

Merenkululaitoksen työryhmän käyttöön teettämän turvallisuusselvityksen tekijät suosittavat, että ainakin toistaiseksi englannin kielen käyttöönotto linjaluotsauskieleksi jätettäisiin toteuttamatta ilman tehokkaiden riskinhallintakeinojen käyttöönottoa.

Englannin kielen käyttöönoton linjaluotsauskieleksi arvioidaan turvallisuusselvityksen mukaan lisäävän merionnettomuuksien määrää noin kolmella tapauksella vuodessa. Lisäksi pidemmällä aikavälillä arvioidaan, että englannin kielen käyttöönotto johtaisi yhden ihmishengen vaativaan merionnettomuuteen 50 -60 vuodessa ja sekä yhteen merkittävään öljyvahinkoon noin 20 vuodessa.

Työryhmä katsoo, että turvallisuusselvityksessä esitetyt englannin kielen käyttöönottoa koskevat vaikutukset eivät poikkeaisi merkittävästi vaikutuksista, joita englannin kielen kokeilulla olisi. Lisäksi työryhmä katsoo, että vaikka selvityksessä haastateltujen asiantuntijoiden vähäinen määrä saattaa heikentää selvityksen luotettavuutta, ei turvallisuusselvitystä voida jättää huomioimatta asian jatkokäsittelyssä.

Tarkasteltaessa englannin kielen käyttöön ottamista linjaluotsauskielenä olisi myös huomioitava tarvittavassa laajuudessa Itämeren suojelupolitiikka. Itämeri on hyväksytty kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) erityisen herkäsi merialueeksi (PSSA= Particularly Sensitive Sea Area). Tähän liittyen Itämeren suojelukomiteassa (Helcom) on keskusteltu alusturvallisuutta lisäävistä ja tätä kautta myös ympäristövahinkoja ehkäisevistä lisätoimenpiteistä.

#### 7.1.3 Vaikutukset logistisiin kustannuksiin

Työryhmän käyttöön teetetyssä turvallisuusselvityksessä on arvioitu, että noin 8 % alusista pystyisi hyödyntämään mahdollisuutta suorittaa linjaluotsinkirja englanniksi. Tämä vähentäisi luotsausmaksuja noin 6,7 miljoonaa euroa. Kun linjaluotsinkirjasta aiheutuneet kustannukset otettaisiin huomioon, arvioitu kokonaisvaikutus logistisiin kustannuksiin olisi melko vähäinen, 4 - 5 miljoonaa euroa vuodessa.

Lisääntyvistä onnettomuuksista on turvallisuusselvityksessä arvioitu aiheutuvan vuosittain lähes 2 miljoonan euron kustannukset. Kustannukset koostuvat pääosin alus- ja lastivaurioista ja kohdentuisivat näin ollen varustamoihin ja rahdinantajiin. Toteutuessaan onnettomuudet ja niistä aiheutuvat kustannukset söisivät siten huomattavan osan logistisen ketjun kustannussäästöistä.

Englannin kielen käyttöön ottamisella voisi kuitenkin olla merkitystä joillekin yksittäisille varustamoille ja aluksille.

Luotsauskustannusten vaikutus logistisiin kustannuksiin vaihtelee satamittain ja riippuu luotsausmaksusta, joka perustuu luotsattuun matkaan ja luotsattavan aluksen nettovetoisuuteen. Luotsauskustannusten osuus aluksen satamassa käynnin kustannuksista on Suomen laivameklariliiton selvityksessä mukana olleista satamista suurin Turussa ja pienin Raumalla.

Aluksia, jotka matkojensa perusteella voisivat saada linjaluotsin kirjan Turkuun, on kuitenkin vain yksi. Suurin osa potentiaalisista linjaluotsinkirjan englannin kielellä suoritavista on Suomenlahden satamiin liikennöivien alusten päälliköitä.

Englanninkielisen linjaluotsauksen vaikutukset aluksen satamassa käyntikustannuksien kohdentuisi täten Suomenlahden satamiin eikä Turkuun ja muihin satamiin, jossa luotsauskustannukset ovat suhteellisesti suurimmat.

Mikäli haluttaisiin vaikuttaa alusten satamassa käyntikustannuksiin niin, että kustannukset alenisivat tasaisesti kaikilta aluksilta, tämä olisi toteutettavissa ainoastaan tasaisella luotsausmaksujen tason alentamisella.

## **7.2 Työryhmän suositukset**

### *7.2.1 Englannin kielen kokeilu linjaluotsauksessa*

Työryhmä ei pidä tarpeellisena kokeilla englannin kielen käyttöä linjaluotsauskielenä. Kokeilu, joka lähtökohtaisesti voisi olla vain määräaikainen, on juridisesti vaikea toteuttaa eikä vaikuttaisi erityisen merkittävästi logistisiin kustannuksiin. Vaikutus ei myöskään kohdentuisi tasapuolisesti eikä niihin satamiin, joissa logistiset kustannukset ovat suhteellisesti suurimmat. Kokeilun määräaikaisuus aiheuttaisi epävarmuutta kaikissa alan yrityksissä, erityisesti Luotsausliikelaitoksessa, jonka olisi sopeutettava palvelujensa tarjonta kysyntään.

Työryhmä keskusteli myös pitkään englannin kielen käytön hyväksymisestä linjaluotsauksessa pysyvästi. Osa työryhmän jäsenistä kannatti englannin kielen käyttöönottoa linjaluotsauskieleksi.

Työryhmä katsoo, että johtopäätösten tekeminen englannin kielen käytöstä linjaluotsauksessa edellyttää riskienhallintakeinojen selvittämistä. Tässä selvityksessä on huomioitava riskienhallintakeinojen käytöstä Ruotsissa ja Norjassa saadut kokemukset ja englannin kielen käyttö alusliikennepalvelussa (VTS). Lisäksi on huomioitava Itämeren suojelupolitiikka, muut turvallisuuden lisäämiseen liittyvät hankkeet sekä Suomen olosuhteet.

Työryhmä ehdottaa, että liikenne- ja viestintäministeriö antaisi Merenkululaitokselle tehtäväksi laatia selvitys tarvittavista riskienhallintakeinoista ja niiden toteuttamisesta. Työtä ohjaamaan asetettaisiin ohjausryhmä, jossa olisi liikenne- ja viestintäministeriön ja alan edustus.

Työryhmä toteaa, että tällä hetkellä kansallisen kielen taito linjaluotsauksen edellytyksenä on hyvin yleinen, joskin vaadittavan kielitaidon taso vaihtelee maittain. Tämän osalta on kuitenkin tarpeen seurata kehitystä muissa maissa, erityisesti tärkeimmässä kilpailijamaissa sekä Ruotsissa ja Norjassa, joissa molemmissa linjaluotsaus on mahdollista myös englanniksi.

### *7.2.2 Muut suositukset*

Työryhmä katsoo, että on tarpeen etsiä myös muita keinoja pienentää logistisia kustannuksia. Luotsausmaksuja olisi tarkasteltava lähemmin ja kiinnitettävä huomiota siihen, että luotsauksa perustuisi paremmin luotsauksesta aiheutuviin todellisiin kustannuksiin. Työryhmä katsoo myös, että samassa yhteydessä olisi tarkasteltava myös luotsauksen palvelutasoa ja kustannustasoa sekä toiminnan tehokkuutta siitä näkökulmasta, että korkea palvelutaso maksaa. Luotsauksen pakollisuuden ja siihen liittyvän julkisen edun (turvallisuus ja ympäristönsuojelu) vuoksi työryhmä pitää perusteltuna myös Luotsausliikelaitokselle asetettavien tulos – ja tuloutustavoitteiden tarkastelua.

### *7.2.3. Luotsauslain toimivuus ja muutostarpeet*

Työryhmä ehdottaa, että toteutetaan työryhmän esityksen mukaiset muutokset luotsauslakiin ja liikenne- ja viestintäministeriössä valmistellaan virkamiestyönä Hallituksen esitys laiksi luotsauslain muuttamisesta sekä alan kanssa yhteistyössä luotsausasetuksen muutos.



**LÄHTEET**

HE 39/2003 Hallituksen esitys Eduskunnalle luotsauslaiksi

Merenkulkulaitoksen työryhmäselvitys linjaluotsinkirjan saannin helpottamisesta 2002

Luotsausliikelaitos. Luotsausmaksuvertailu 2006 (Suomi, Ruotsi, Norja, Tanska, Saksa, Viro, Venäjä ja Hollanti)

Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus, Turun yliopisto. Luotsausmaksut ja niiden perusteet –Saaristomeren alueen näkökulma ja parannusehdotuksia. 2006

Meriturvallisuuden ja – liikenteen tutkimuskeskus Merikotka. Turvallisuusarviointi: Englanninkielen käyttö linjaluotsauksessa 2007