

**Hallituksen esitys eduskunnalle luotsauslain muuttamisesta****ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi luotsauslakia. Luotsauslaissa mahdollistettaisiin luvanvarainen etäluotsaus, jossa luotsi hoitaa tehtäviään muualla kuin luotsattavassa aluksessa. Liikenne- ja viestintävirasto voisi luotsausyhtiön hakemuksesta myöntää luvan etäluotsaukseen määräajaksi.

Esityksen tavoitteena on parantaa luotsaustoiminnan turvallisuutta ja tehokkuutta pitkällä aikavälillä sekä edistää uusien teknologioiden kokeilemistä ja tiedon laajempaa hyödyntämistä luotsaustoiminnassa. Esitys tukisi hallitusohjelman tavoitetta kokeilukulttuurin käyttöönottamisesta ja digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristön rakentamisesta. Lisäksi lakiin esitetään muutoksia liittyen tilapäiseen luotsipaikkaan sekä ulkomaisten valtionalusten velvollisuuteen käyttää luotsia.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2019.

## Sisällys

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .....	1
YLEISPERUSTELUT .....	3
1 NYKYTILA .....	3
1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö .....	3
1.2 Kansainvälinen kehitys ja lainsäädäntö .....	4
1.3 Nykytilan arviointi .....	5
2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset .....	6
2.1 Tavoitteet .....	6
2.2 Toteuttamisvaihtoehdot .....	7
2.3 Keskeiset ehdotukset .....	7
3 Esityksen vaikutukset .....	8
3.1 Taloudelliset vaikutukset .....	8
3.2 Vaikutukset viranomaisen toimintaan .....	8
3.3 Ympäristövaikutukset ja muut yhteiskunnalliset vaikutukset .....	9
4 Asian valmistelu .....	10
4.1 Valmisteluvaiheet ja –aineisto .....	10
4.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen .....	10
5 Riippuvuus muista esityksistä .....	11
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT .....	12
1 Lakiehdotuksen perustelut .....	12
2 Tarkemmat säännökset .....	22
3 Voimaantulo .....	22
Laki luotsauslain muuttamisesta .....	23
LIITE .....	29
Laki luotsauslain muuttamisesta .....	29

## YLEISPERUSTELUT

### 1 Nykytila

#### 1.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Luotsauksesta Suomen vesialueilla säädetään luotsauslaissa (940/2003). Lain tavoitteena on sen 1 §:n mukaan edistää alusliikenteen turvallisuutta sekä ehkäistä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvia haittoja. Luotsauslain 5 §:n 1 momentissa säädetään velvollisuudesta käyttää luotsia Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella olevilla luotsattaviksi väyliksi määritellyillä yleisillä kulkuväylillä.

Lain 4 §:n mukaan luotsauspalveluja ei saa tarjota eikä luotsaustoimintaa harjoittaa muu kuin laissa tarkoitettu luotsausyhtiö. Lain 12 §:n mukaan luotsilla on oikeus luotsata niillä väylillä, joihin hän on Liikenteen turvallisuusviraston myöntämällä ohjauskirjalla saanut luotsausoikeuden. Lain 8 §:n mukaan luotsi on vastuussa luotsauksesta. Luotsin on esitettävä luotsattavan aluksen päällikölle ajantasaiseen kartta-aineistoon perustuva reittisuunnitelma sekä muut aluksen turvallisen kulun kannalta tarpeelliset tiedot ja ohjeet sekä valvottava niitä aluksen ohjailuun ja käsittelyyn liittyviä toimenpiteitä, joilla on merkitystä alusliikenteen turvallisuudelle ja ympäristönsuojelulle.

Luotsauslain lähtökohtana on, että luotsi hoitaa tehtäviään fyysisesti aluksessa. Esimerkiksi lain 9 §:n mukaan luotsaus alkaa silloin, kun alus lähtee laiturista tai ankkuripaikalta ja satamaan tultaessa luotsaus päättyy silloin, kun alus on ankkuroitu tai kiinnitetty laituriin. Muutoin luotsaus alkaa, kun luotsi on noussut alukseen ja aloittanut luotsauksen, ja päättyy, kun luotsi on luovuttanut luotsauksen toiselle luotsille tai päättänyt luotsauksen.

Luotsauslaki ei estä etäluotsaukseen liittyvien teknologioiden ja toimintamallien kokeiluja muualla kuin luotsattavilla väylillä. Tämä ei kuitenkaan ole luotsausta, sillä luotsauslain mukaan luotsata voidaan vain luotsattavaksi määritellyillä väylillä. Toistaiseksi Suomessa ei ole tehty tällaisia kokeiluja.

Suomessa on 62 satamaa tai laituripaikkaa, jonne luotsataan 42 luotsipaikan kautta. Luotsaustoimintaa Suomessa harjoittaa Finn-pilot Pilotage Oy. Luotsattavia väyliä on yli 1100 kappaletta ja aluksia luotsataan vuosittain noin 23 500 kertaa. Noin 68 prosenttia satamissa käyvistä aluksista ei käytä luotseja, sillä niiden alusten päälliköillä on linjaluotsinkirja. Suomessa luotsaukselle asettaa haasteita rikkonainen ja matala rannikko sekä tiheä ja laaja saaristo. Kansainvälisesti vertaillen luotsauksen Suomen väylillä voidaan katsoa olevan haastavaa. Finn-pilot Pilotage Oy:n vuoden 2016 vuosiraportin mukaan Suomen luotsausmaksut olivat Itämeren toiseksi alhaisimmat vuonna 2016. Luotsauspalveluiden monipuolistaminen saattaisi mahdollistaa hintojen alentamisen nykyisistä hinnoista.

Luotsauspalveluiden kokeilut tulee erottaa alusliikennepalvelusta (jäljempänä myös VTS) ja siihen liittyvästä navigointiavusta, joista säädetään alusliikennepalvelulaissa (623/2005). Lain 2 §:n mukaan alusliikennepalvelulla tarkoitetaan alusliikenteen valvontaa ja ohjausta, jolla on valmiudet toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida muuttuviin liikennetilanteisiin. Lain 6 §:n mukaan navigointiapua annetaan tunnistetulle alukselle sen pyynnöstä tai VTS-viranomaisen havaitessa sen tarpeelliseksi vaikeissa merenkulullisissa tilanteissa tai sää- ja jääolosuhteissa. Suomessa alusliikennepalvelua ylläpitää Liikennevirasto.

Luotsauslaissa säädetään nykyisin velvollisuuksia Liikenteen turvallisuusvirastolle ja alusliikennepalvelulain mukaiselle VTS-viranomaiselle. Eduskunnalle on annettu keväällä 2018 kaksi hallituksen esitystä, joilla

esitetään muutettavaksi myös luotsauslakia. Hallituksen esityksellä eduskunnalle laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 34/2018 vp) esitetään muutettavaksi VTS-viranomainen alusliikennepalvelun tarjoajaksi ja hallituksen esityksellä eduskunnalle laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräksi niihin liittyviksi laeiksi (HE 61/2018 vp) esitetään muutettavaksi Liikenteen turvallisuusvirasto Liikenne- ja viestintävirastoksi.

## 1.2 Kansainvälinen kehitys ja lainsäädäntö

Luotsauksesta ei ole kansainvälisiä säännöksiä eikä Euroopan unionin (jäljempänä EU) lainsäädäntöä. Luotsaustoimintaa koskeva lainsäädäntö on pääpiirteiltään kuitenkin melko samanlaista kaikissa EU:n jäsenmaissa. Suomen luotsausta koskeva lainsäädäntö on pääosin samanlainen kuin Norjassa ja Ruotsissa.

Muualta kuin aluksesta tapahtuvaa luotsausta on kansainvälisesti kutsuttu myös etäluotsaukseksi (*remote pilotage*) ja maista tapahtuvaksi luotsaukseksi (*shore-based pilotage*). Käsitteitä ei kuitenkaan ole kansainvälisesti selkeästi määritelty ja niillä voidaan tarkoittaa useita erilaisia tapoja toteuttaa luotsausta aluksen ulkopuolelta. PwC:n vuonna 2012 Euroopan komissiolle tekemän selvityksen (*PEC Final Report V1,4 18 September 2012 (Amended)*) mukaan maista tapahtuvalla luotsauksella tarkoitetaan maasta riippuen esimerkiksi sitä, että luotsi avustaa rannalta aluksen päällikköä tai aluksessa olevaa luotsia. Maista tapahtuvalla luotsauksella voidaan myös tarkoittaa VTS:n tarjoamaa navigointiapua tai toisesta aluksesta, esimerkiksi luotsikutterista, tapahtuvaa luotsausta. Esimerkiksi Norjassa, Romaniassa ja Virossa luotsi voi ohjeistaa aluksen päällikköä vain olemalla luotsattavana olevassa aluksessa tai toisessa aluksessa. Kuitenkin vain Norjassa tämä käsitetään maista tapahtuvaksi luotsaukseksi. Määritelmien vaihtelun vuoksi kansainvälinen vertailu on haasteellista. Kansainvälisiä selvityksiä tarkastellessa tulee huomioida, ettei termillä etäluotsaus usein tarkoiteta samaa asiaa kuin tässä esityksessä etäluotsauksella. Muualta kuin aluksesta tehtävää luotsausta sekä sen tarvetta on selvitetty useissa maissa. Ruotsissa vuonna 2009 tehdyssä empiirisessä tutkimuksessa (*Karl Bruno and Margareta Lützhöft, Chalmers University of Technology, Shore-Based Pilotage: Pilot or Autopilot? Piloting as a Control Problem, The Journal of Navigation (2009), 62, s. 427–437*) ilmeni muun muassa, että luotsien rooli vaihteli riippuen aluksen miehistön valmistautumisesta. Hyvin valmistautuneen miehistön kanssa luotsin rooli jäi enemmänkin passiiviseksi miehistön päätösten vahvistajaksi kuin aktiiviseksi luotsiksi, joka auttaa miehistöä päätösten teossa. Tutkimuksessa haastateltiin ruotsalaisia luotseja ja Ruotsin VTS-palvelun tarjoajia. Sen mukaan luotsin tarve olla luotsattavana olevassa aluksessa vaihtelee eri tilanteissa. Tanskassa vuonna 2014 tehdyssä selvityksessä (*Danish Maritime Authority 2014: Technological Assessment on the Possibility of Shore Based Pilotage in Danish Waters*) puolestaan todetaan etäluotsauksen olevan teknologisesti mahdollista jo nykyään, mutta siitä olevan niin rajallisesti kokemusta, että sen turvallinen toteuttaminen edellyttää huolellista ja asteittain etenevää testausta.

PwC:n selvityksen mukaan vuonna 2012 kahdessatoista EU:n jäsenvaltiossa oli sallittu maista tapahtuva luotsaus; Alankomaissa, Belgiassa, Bulgariassa, Irlannissa, Italiassa, Latviassa, Liettuaissa, Maltalla, Norjassa, Portugalissa, Saksassa ja Tanskassa. Kuitenkin esimerkiksi Ranskan lainsäädäntö vaatii, että luotsin on oltava luotsattavana olevassa aluksessa, mutta käytännössä esimerkiksi huonon sään vuoksi on käytetty maista tapahtuvaa luotsausta. Useimmissa maissa sitä tehtiin lähinnä huonolla säällä tai turvallisuussyistä tilanteessa, jossa luotsi ei pääse nousemaan alukseen. Alankomaissa, Latviassa, Liettuaissa ja Saksassa tarjotaan maista tapahtuvaa luotsausta lisäpalveluna luotsaukseen. Sen sijaan Italiassa maista tapahtuva luotsaus on todellinen vaihtoehto perinteiselle aluksesta tapahtuvalle luotsaukselle. Maista tapahtuvaa luotsausta tarjoavat Italiassa luotsausyhtiön palveluksessa olevat luotsit VHF-radioyhteyden avulla. Italiassa

jopa yli 30 prosenttia luotsauksesta toteutetaan maista käsin, tosin sitä käyttävät vain lautat ja ro-ro-alukset, jotka käyvät samoissa satamissa ja joiden kapteeneilla on maista tapahtuvan luotsauksen hyväksyntätodistus. Ro-ro-alus tarkoittaa alusta, johon kuormaus tapahtuu aluksen sivusta, perästä tai keulasta rullaten, eikä sen lastaamisessa tarvita nosturia. Italiassa maista tapahtuvan luotsauksen hinta on vain kolmannes perinteisestä eikä onnettomuuksia ole tapahtunut.

Lisäksi kansainvälistä sääntelyä on muun muassa luotsaukseen ja alusliikenteen turvallisuuteen liittyvästä alusten automaattisesta tunnistusjärjestelmästä (AIS). Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981, jatkossa SOLAS-yleissopimuksen) navigoinnin turvallisuutta koskevassa V luvussa säädetään AIS-järjestelmästä. Bruttovetoisuudeltaan yli 300 tonnin aluksissa, joita käytetään kansainvälisillä matkoilla, ja bruttovetoisuudeltaan vähintään 500 tonnin rahtialuksissa, joita ei käytetä kansainvälisillä matkoilla, sekä kaikenkokoisissa matkustaja-aluksissa on oltava automaattinen tunnistusjärjestelmä (AIS) SOLAS-yleissopimuksen V luvussa tarkemmin määritellysti. AIS-järjestelmän käyttövaatimuksia voidaan kuitenkin säätää myös kansallisesti.

### 1.3 Nykytilan arviointi

Meriliikenneympäristö digitalisoituu ja esimerkiksi elektroniset merikartat ovat jo nyt pakollisia varusteita suuressa osassa kansainvälisessä liikenteessä olevissa aluksissa. Elektronisten merikarttojen ECDIS-järjestelmä (*Electronic Chart Display and Information*) on pakollinen kansainvälisessä liikenteessä olevissa tietyn kokoluokan aluksissa. Järjestelmään kuuluu elektroninen merikartta, jossa oma alus liikkuu karttanäytöllä. Karttakuvassa näkyy myös tutkan lähettämät tiedot muusta alusliikenteestä. Reittisuunnitelma edellytetään pääsääntöisesti kaikilta kauppa-aluksilta. Reittisuunnitelma on suunnitelma koko matkalle edellisestä satamasta seuraavaan satamaan, ja se sisältää kaiken olennaisen matkan suorituksesta.

Myös miehittämätöntä ja etäyhteydellä ohjattavaa meriliikennettä kehitetään jatkuvasti. Kokeilut ovat Suomessa mahdollisia esimerkiksi Selkämerellä sijaitsevalla itseohjautuvien alusten testialueella. Automaatiolla ja tiedon laajalla hyödyntämisellä on mahdollisuus parantaa turvallisuutta ja tuottavuutta sekä vähentävän päästöjä meriliikenteessä. Liikenneviraston Merenkulun älyväylä -hankkeessa kehitetään reittisuunnittelun ja navigoinnin digitaalisia tuotteita ja palveluita, joilla voidaan optimoida kustannustehokkuutta sekä pienentää esimerkiksi törmäysriskiä. Hankkeessa kehitetään muun muassa syvyysmalleja sekä vedenkorkeustietoja ja -ennusteita. Älyväylä-hanke on kuitenkin vielä kokeiluvaiheessa, eikä sen lopputuloksista toistaiseksi ole tarkkaa tietoa tai analyysia.

Meriliikenteen automatisoitumisen uskotaan aiheuttavan merkittäviä muutoksia koko meriliikenteeseen. Sitä edistäviä teknologioita, suunnitteluratkaisuja ja kehitystä edistäviä liiketoimintaekosysteemejä luodaan jo tällä hetkellä. Tekninen kehitys voi mahdollistaa autonomisten alusten toteuttamisen, mutta se edellyttää myös koko merenkulun järjestelmän kehittämistä.

Myös luotsausta on jo digitalisoitu Suomessa esimerkiksi ottamalla käyttöön mobiili toiminnanohjausjärjestelmä, jolla luotsausprosessia voidaan seurata reaaliaikaisesti. Lisäksi sähköistä luotsintilausjärjestelmää kehitetään. Tässä esityksessä ehdotettujen muutosten tavoitteena on mahdollistaa uusien teknologioiden kokeilu sekä tiedon laajempi hyödyntäminen luotsaustoiminnassa. Tässä yhteydessä on arvioitava, kuinka nykyistä luotsausta voitaisiin digitalisaation ja kokeiluiden avulla kehittää entistä tehokkaammaksi ja turvallisemmaksi.

Pääministeri Sipilän hallituksen strategisen ohjelman mukaan tavoitteena on ottaa käyttöön kokeilukulttuuri, jolla tavoitellaan innovatiivisia ratkaisuja ja parannetaan palveluita. Kokeilujen järjestämistä helpotetaan säädöspohjalla. Lisäksi digitalisaatio on hallitusohjelman läpileikkaava teema.

## 2 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

### 2.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on parantaa luotsaustoiminnan turvallisuutta ja tehokkuutta pitkällä aikavälillä sekä edistää uusien teknologioiden kokeilemistä ja tiedon laajempaa hyödyntämistä luotsaustoiminnassa. Esityksellä mahdollistetaan laissa etäluotsauksen kokeilut. Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää luvan etäluotsaukseen eli kokeiluun, jossa luotsi hoitaa tehtäviään aluksen ulkopuolella.

Pitkällä aikavälillä etäluotsauksen tavoitteena on parantaa luotsaustoiminnan turvallisuutta, kun luotsin ei tarvitsisi nousta alukseen haastavissa olosuhteissa. Nykyisin haastavissa sää- ja jääolosuhteissa luotsin alukseen nouseminen, aluksesta poistuminen tai luotsin vaihtaminen saattaa pahimmillaan olla luotsille vaarallinen tilanne. Lisäksi etäluotsauksella voidaan parantaa luotsaustoiminnan tehokkuutta, kun huomioidaan luotsauksen rajalliset resurssit ja luotsin alukselle kuljettamisen välttämisestä johtuvat ajansäästöt.

Aluksi olisi kuitenkin tarpeen selvittää miten etäluotsausta voitaisiin hyödyntää ja miten se kannattaisi järjestää tulevaisuudessa. Esityksen keskeinen tavoite onkin mahdollistaa useiden eri teknologioiden kokeileminen todellisissa väyläolosuhteissa. Luvanvaraisen etäluotsauksen avulla voitaisiin määritellä vaatimuksia, jotka mahdollistavat turvallisen luotsauksen ilman, että luotsi fyysisesti nousee alukseen. Toiminnassa voitaisiin esimerkiksi tunnistaa, millaiset toimintamallit soveltuvat luotsaukseen luotsin toimiessa muualla kuin aluksessa, mitä tietoja ja millaisia tiedonsiirtoyhteyksiä siihen tarvitaan sekä mitä teknologioita siinä voitaisiin hyödyntää. Lisäksi etäluotsaustoiminnassa voitaisiin arvioida, mitkä toimijat tulevaisuudessa tulevat osallistumaan väylänavigointiprosessiin. Teknologioiden lisäksi on erityisen tärkeää, että etäluotsauksessa huomioidaan kattavasti toimintatapamuutoksen aiheuttamat riskit sekä tunnistetaan ja toteutetaan niiden hallintakeinot. Onnistunut etäluotsaus syntyy luotsaukseen osallistuvien tahojen, viranomaisten, luotsattavien alusten ja teollisuuden yhteistyönä.

Keskeistä etäluotsauksen alkuvaiheessa on selvittää, millaisia tietoja sekä luotsi että luotsattavan aluksen miehistö tarvitsevat turvallisen etäluotsauksen toteuttamiseen. Uusien teknologioiden ja tietojen hyödyntämisen tulee korvata perinteinen läsnäoloon perustuvassa kanssakäymisessä tapahtuva tietojensaanti sekä vuorovaikuttaminen aluksen miehistön kanssa. Tiedonsaannin ja vuorovaikutuksen tason ylläpitäminen nykyisellään vaatii erityistä huomiota luotsin siirtyessä toimimaan muualla kuin luotsattavassa aluksessa. Luotsin tulee saada vähintään yhtä hyvät tiedot luotsausympäristöstä ja luotsattavasta aluksesta etäluotsauksessa kuin perinteisessä luotsauksessa. Esimerkiksi Chalmersin teknisen yliopiston tutkijoiden vuonna 2009 kirjoittamassa artikkelissa (*Karl Bruno ja Margareta Lützhöft: Shore-Based Pilotage: Pilot or Autopilot? Piloting as a Control Problem. The Journal of Navigation (2009), 62, 427-437*) on katsottu aluksen ulkopuolella tapahtuvan luotsauksen edellyttävän tällaisen luotsauksen rajoittamista tiettyihin aluksiin, riittävää informaatiota luotsattavaan alukseen, hyviä yhteyksiä luotsin ja luotsattavan aluksen miehistön välillä sekä standardoituja prosesseja ja viestintäkäytäntöjä.

## 2.2 Toteuttamisvaihtoehdot

Luotsaaminen aluksen ulkopuolelta on katsottu tarkoituksenmukaiseksi mahdollistaa ensin rajattuna luvanvaraisena toimintana, johon tarvittavan luvan voi hakea Liikenne- ja viestintävirastolta. Valmistelussa on arvioitu myös vaihtoehtoa, jossa aluksen ulkopuolelta tehtävältä luotsaukselta poistettaisiin kaikki esteet. Vielä ei ole selvää, millaisia teknisiä välineitä, tietoja tai infrastruktuuria turvallisen luotsauksen toteuttaminen edellyttää tilanteessa, jossa luotsi ei hoida tehtäviään aluksessa. Luotsauslain tavoitteiden, eli alusliikenteen turvallisuuden edistämisen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäisemisen, varmistamiseksi etäluotsaus olisi tarkoituksenmukaisinta aloittaa luvanvaraisena toimintana kokeilujen kautta. Etäluotsauksessa tulisikin selvittää esimerkiksi millaisia sähköisiä karttoja ja muita tietoja tai yhteyksiä luotsi tarvitsisi ollessaan yhteydessä alukseen. Luvanvarainen etäluotsaus olisi keino selvittää kontrolloidummissa olosuhteissa millaista teknologiaa, toimintatapoja, vuorovaikutusta ja tietoja niin alusten päällystö kuin rannassa toimiva luotsi tarvitsisi, jotta luotsaukseen aluksen ulkopuolella voitaisiin siirtyä suuremmassa mittakaavassa. Etäluotsauksen kehittäminen ja kokeilut kannattaisi esimerkiksi aloittaa helpohkoilta väyliltä, eikä etäluotsausta alkuvaiheessa välttämättä olisi tarpeen tehdä isoille matkustaja-aluksille tai tankkereille. Etäluotsauksen aloittaminen luvanvaraisesti tarkoittaisi, että Liikenne- ja viestintävirasto varmistaisi turvallisen etäluotsauksen edellytykset tapauskohtaisesti ennen luvan myöntämistä etäluotsaukseen. Lisäksi luvanvaraisuus mahdollistaa, että kokeilut voidaan rajata esimerkiksi tietyille alueille tai tiettyihin alustyyppihin.

## 2.3 Keskeiset ehdotukset

Esityksellä mahdollistettaisiin etäluotsaus eli luvanvaraiset kokeilut, joissa luotsi luotsaa alusta muualla kuin luotsattavassa aluksessa. Etäluotsaus Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella olevilla luotsattavaksi väyliksi määritellyillä yleisillä kulkuväylillä edellyttäisi Liikenne- ja viestintäviraston lupaa. Etäluotsausta saisi harjoittaa vain laissa tarkoitettu luotsausyhtiö, joka hakisi luvan Liikenne- ja viestintävirastolta määräajaksi, enintään viideksi vuodeksi. Lupa voitaisiin tarvittaessa myös uusida. Luvanvaraisuudelle varmistettaisiin, ettei etäluotsaus aiheuttaisi vaaraa alusliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa ympäristölle tai muulle alusliikenteelle.

Luotsauslakiin esitetään lisättäväksi säännökset luvan myöntämisestä, muuttamisesta ja peruuttamisesta sekä lupahakemuksesta ja lupaan sisällytettävistä ehdoista. Lisäksi laissa säädettäisiin etäluotsausta koskevista olennaisista tiedoista, eli siitä miten Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto, Ilmatieteen laitos ja alusliikennepalvelun tarjoaja voivat luovuttaa salassapitosäännösten estämättä etäluotsausta koskevia olennaisia ja välttämättömiä tietoja luotsausyhtiölle ja muille etäluotsaukseen osallistuville toimijoille ja siitä miten luotsausyhtiön ja muiden etäluotsaukseen osallistuvien toimijoiden on puolestaan toimitettava etäluotsaukseen liittyviä tietoja Liikenne- ja viestintävirastolle. Tietojen luovuttaminen viranomaisilta luotsausyhtiölle ja toisin päin on keskeistä etäluotsauksen kehittämisen ja siinä kehitettyjen havaintojen hyödyntämisen kannalta. Lisäksi säädettäisiin aluksen päällikön ja luotsin oikeudesta kieltäytyä etäluotsauksesta.

Luotsauksen toteuttaminen Liikenne- ja viestintäviraston luvanvaraisena etäluotsauksena ei lähtökohtaisesti vaikuttaisi luotsauslaissa mainittuihin luotsausyhtiön, päällikön tai luotsin velvollisuuksiin tai vastuisiin eikä muihin luotsauslain säännöksiin. Luotsi olisi yhä vastuussa luotsauksesta, vaikka se toteutettaisiin etäluotsauksena eli muualta kuin luotsattavana olevasta aluksesta. Etäluotsauksena toteutettava luotsaus on kuitenkin käytännön järjestelyiltään erilainen kuin perinteinen luotsaus, jossa luotsi fyysisesti havainnoi tilannetta ja esimerkiksi esittelee aluksen päällikölle tietoja kasvotusten. Etäluotsauksella pyritään selvittämään mitä tietoja luotsi tarvitsee ja miten hän saa ne olematta itse aluksella. Etäluotsaus tilanteessa

teknisistä syistä johtuvat mahdolliset kommunikaatiovaikeudet saattavat aiheuttaa luotsille haasteita suorittaa tehtäviään. Luotsia ei voida pitää vastuussa, jos hän ei pysty suorittamaan velvollisuuksiaan esimerkiksi teknisen vian vuoksi. Luotsauslain 8 §:ssä säädettyt luotsin vastuut ja velvollisuudet esitetäänkin soveltuvan etäluotsauksena toteutettuun luotsaukseen siltä osin kuin se on teknisesti mahdollista.

Etäluotsauksen salliminen luvanvaraisina kokeiluina ei tarkoittaisi luotsauksen yhdistämistä tai yhdenmukaistamista alusliikennepalveluihin. Hallituksen esityksessä ei esitetä muutoksia alusliikennepalveluihin.

Lisäksi esityksellä ehdotettaisiin luotsauslakiin muutama muu lisäys: puolustusvoimien isännöimän ulkomaisen valtionaluksen vapauttaminen velvollisuudesta käyttää luotsia, tilapäisestä luotsipaikasta säättäminen sekä luotsausyhtiön oikeus saada ajantasaista tietoa luotsin pätevyys- ja ohjauskirjoista Liikenne- ja viestintävirastolta.

### **3 Esityksen vaikutukset**

#### **3.1 Taloudelliset vaikutukset**

Luotsaustoiminnalla on taloudellisia vaikutuksia erityisesti luotsausta toteuttavalle luotsausyhtiölle sekä niille aluksille, jotka käyttävät luotsausyhtiön palveluita. Tällä hetkellä noin kolmannes luotsauksen kustannuksista aiheutuu luotsien kuljetuksista luotsattaviin aluksiin. Jos luotsausta jatkossa tehdään ilman, että luotsi nousee alukseen, poistuvat kuljetuksista aiheutuvat kustannukset. Koska luotsausta alusten ulkopuolella esitetään mahdollistettavaksi ainoastaan rajallisina kokeiluina, ei esityksen uskota alkuvaiheessa merkittävästi pienentävän kustannuksia. Aluksen ulkopuolelta tapahtuvassa luotsauksessa syntyisi uusia kustannuksia, kuten luotsauksen tarvittavan teknologian hankinta- ja ylläpitokulut. Tällaista teknologiaa tarvittaisiin aluksille, väylille ja maa-asemiin, joista luotsaus hoidettaisiin.

Etäluotsauksella pyrittäisiin selvittämään, millaisia teknologioita, tietoja ja toimintamalleja edellytettäisiin, jotta luotsi voisi jatkossa suuremmissa mittakaavassa hoitaa tehtäviään luotsattavan aluksen ulkopuolella. Tällä lailla mahdollistettavalla etäluotsauksella selvitettäisiin vaikutuksia, joita luotsauksen hoitaminen aluksen ulkopuolella suuremmissa mittakaavassa aiheuttaisi.

Etäluotsauksella ei arvioida olevan merkittäviä taloudellisia vaikutuksia myöskään luotsattaville aluksille, sillä kyse olisi pienimuotoisesta ja luvanvaraisesta kokeilutoiminnasta, ei uudesta laajamittaisesti tarjotusta palvelusta. Etäluotsauksella luotsausyhtiö kehittäisi omia palveluitaan. Kyseessä olisi pikemminkin kokeiluluontoinen toiminta kuin laajamittainen liiketaloudellinen toiminta varsinkin etäluotsauksen alkuvaiheessa. On myös huomattavaa, että aluksen päällikkö voisi kieltäytyä etäluotsauksena toteutettavasta luotsauksesta eikä kieltäytyminen saisi vaikuttaa luotsin saantiin alukselle.

#### **3.2 Vaikutukset viranomaisen toimintaan**

Ehdotetuilla etäluotsausta koskevilla muutoksilla olisi jonkin verran vaikutuksia viranomaistoimintaan. Etäluotsausta koskevan lupahakemuksen arviointi saattaisi edellyttää yhteistyötä eri viranomaisten kesken ja mahdollisesti myös ulkopuolisia selvityksiä. Koska lupia ei odoteta haettavan lukumääräisesti montaa, Liikenne- ja viestintävirasto pystyisi käsittelemään luvat nykyisillä resursseilla. Luotsausyhtiölle lupaa koskeva päätös tulisi maksamaan arviolta 650 euroa, mikä on linjassa muiden vastaavien lupien kanssa. Liikenne- ja viestintäviraston tarvitsemat ulkopuoliset selvitykset ja hakemukseen liittyvät muut kulut maksaisi luvan hakija.



Ehdotus tilapäisistä luotsipaikoista lisäisi hieman viranomaistyötä, mutta päätöksiä tehtäisiin etupäässä vain talviaikana ja käytännössä jäätilanteen ollessa vaikea, joten tämä uusi tehtävä ei lisäisi viraston työmäärää siten, ettei asiaa voitaisi hoitaa nykyisillä resursseilla. Tilapäisen luotsipaikan siirto tapahtuisi Liikenne- ja viestintäviraston päätöksellä, yhteistyössä muiden osapuolien kanssa. Tämä toimintatavan muutos siirtäisi vastuun luotsausyhtiöltä Liikenne- ja viestintävirastolle siinä tapauksessa, ettei varsinaista luotsipaikkaa käytetä. Päätös luotsipaikan siirtämisestä tulisi maksamaan hakijalle arviolta 650 euroa, mikä olisi linjassa muiden vastaavien päätösten kanssa.

Ehdotus ulkomaisten alusten vapauttamiseksi luotsinkäyttövelvollisuudesta Puolustusvoimien päätöksellä sujuvoittaisi Puolustusvoimien toimintaa ulkomaisten kanssa tehtävien harjoituksen ja muun yhteistyön osalta. Liikenne- ja viestintävirasto tekee päätökset alusten vapauttamisesta. On kuitenkin havaittu, että käytännössä tämä järjestely ei ole tarpeeksi joustava, eikä pysty reagoimaan kaikissa tapauksissa riittävän nopeasti Puolustusvoimien tarpeisiin. On katsottu, että Puolustusvoimat merellisenä toimijana saa vieraillevista aluksista tarkat tiedot ja on pätevä arvioimaan, milloin aluksen tulee käyttää luotsia. Puolustusvoimien myöntäessä vapautuksen luotsinkäyttövelvollisuuteen olisi myös vastuu vapautuksesta Puolustusvoimilla. Puolustusvoimat tiedottaisi vapautuksesta muille toimijoille.

### **3.3 Ympäristövaikutukset ja muut yhteiskunnalliset vaikutukset**

Luotsaustoiminnassa suurinta rasitusta ympäristölle aiheuttaa kuljetuskaluston ja kiinteistöjen käyttö. Veneiden ja kuttereiden polttoaineiden käyttö aiheuttaa ilmaan, rannikkoalueisiin, saariin ja vesistöihin kohdistuvia vaikutuksia ja päästöjä. Jos kuljetuskaluston käyttö vähenee, vähenee niistä aiheutuva rasitus ympäristölle. Lakimuutoksella ehdotetaan mahdollistettavaksi kuitenkin vain etäluotsauksen rajattu kokeiluluontoinen toiminta, joten merkittäviä ympäristövaikutuksia kuljetuskaluston käytön vähenemisen kautta lakimuutoksella ei uskota saavutettavan ainakaan kokeilujen alkuvaiheessa.

Luotsauslain tavoitteena on ehkäistä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvia haittoja. Esitettävät luotsauskokeilut olisivat sallittuja ainoastaan, jos ne eivät aiheuttaisi haittaa ympäristölle tai muulle alusliikenteelle. Koska etäluotsaus ei saisi johtaa turvallisuuden tai ympäristön suojelun heikkenemiseen, ei lakimuutoksella olisi niihin kohdistuvia negatiivisia vaikutuksia. Etäluotsauksella tulisi pyrkiä turvallisuuden parantamiseen nykyisestä. Koska ehdotetuissa muutoksissa olisi kyse pienimuotoisesta toiminnasta, ei turvallisuutta parantavien vaikutusten katsota merkittävästi vaikuttavan koko luotsaustoimintaan etenkin etäluotsauksen alkuvaiheessa.

Luotsauksen tarkoituksena on edistää alusliikenteen turvallisuutta. Luotsauksen tekeminen aluksen ulkopuolelta muuttaisi merkittävästi luotsin toimintaympäristöä perinteiseen luotsiin verrattuna. Turvallisuutta arvioitaessa on huomioitava, että luotsin tiedonsaanti vähenee, jos tämä ei toimi aluksen komentosillalla. Kommunikointi miehistön kanssa olisi luonteeltaan erilaista, jos se toteutetaan suoran kommunikoinnin sijasta etäyhteyden välityksellä. Lisäksi luotsi ei tällöin itse olisi havainnoimassa ympäristöä ja aluksen liikettä komentosillalla. Etäluotsaus edellyttäisi uudenlaisia tietoja, jotta alusliikenteen turvallisuudelle ei aiheudu haittaa tai uhkaa luotsin toimiessa aluksen ulkopuolella. Laajemman digitaalisen ja reaaliaikaisen tiedon hyödyntäminen saattaisi parhaassa tapauksessa jopa edistää luotsauksen turvallisuutta. Turvallisuuden varmistaminen olisi erittäin keskeistä etäluotsauksessa. Lupaa etäluotsaukseen ei voitaisi myöntää, jos se vaarantaisi turvallisuutta. Näin ollen etäluotsauksen suorittaminen rajatuilla luvilla ei vaikuttaisi turvallisuuteen negatiivisesti. Lisäksi etäluotsauksessa voitaisiin selvittää niitä teknologioita ja toimintamalleja, joilla turvallinen luotsaus voitaisiin toteuttaa laajemmassa mittakaavassa ilman luotsin nousemista alukseen. Itse luotsaustoiminnan turvallisuutta edistää, jos luotsin ei vaarallisissa olosuhteissa

tarvitsisi fyysisesti nousta alukseen. Nyt ehdotetut muutokset koskisivat rajattuja tilanteita, joten muutoksen ei voida katsoa merkittävästi parantavan koko luotsaustoiminnan turvallisuutta.

Koska esityksessä ehdotetaan pelkästään luvanvaraisen etäluotsauksen mahdollistamista ja luvan myöntäminen tapahtuisi muun muassa alusturvallisuuden, ympäristöturvallisuuden ja muun liikenteen arvioinnin perusteella, ei esityksellä katsota olevan suurta vaikutusta meriturvallisuuden tai ympäristön kannalta. Tilapäistä luotsipaikkaa koskevalla ehdotuksella ei myöskään olisi alusturvallisuutta tai ympäristön vaarantavia vaikutuksia, sillä luotsi voi jo voimassa olevan lain mukaan nousta alukseen myös muualla kuin varsinaisella luotsipaikalla. Myöskään ulkomaisten valtionalusten luotsinkäyttövelvollisuudesta vapauttamisen ei katsota aiheuttavan alusturvallisuuden tai ympäristön pilaantumisen ehkäisyn osalta merkittävää vaarantumista.

## **4 Asian valmistelu**

### **4.1 Valmisteluvaiheet ja –aineisto**

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä. Osana esivalmistelua laaditusta arviomuistiosta pyydettiin lausunnot keskeisiltä alan toimijoilta, viranomaisilta sekä Ahvenanmaan maakunnan hallitukselta. Arviomuistio oli saatavilla lausuntoajan myös ministeriön internetsivuilla, joten kaikki halukkaat saivat mahdollisuuden lausua muistiosta.

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaanotti lausuntokierroksen aikana arviomuistiosta 20 lausuntoa. Suurimmassa osassa lausuntoja kannatettiin esitettyjä muutoksia.

Lähes kaikissa lausunnoissa kannatettiin kokeiluiden sallimista, jossa luotsi hoitaa tehtäviään aluksen ulkopuolelta. Finnipilot Pilotage Oy, Liikennevirasto, Luotsiliitto ry, Rajavartiolaitos, Suomen ympäristökeskus SYKE ja ympäristöministeriö kannattivat, että kokeilut sallittaisiin erillisellä lakiin sisällytettävällä säännöksellä. Meriteollisuus ry, Suomen Satamaliitto ry, Suomen Varustamot ry, Suomen Vesitiehdistys ry ja Varsinais-Suomen liitto puolestaan kannattivat, että laista poistettaisiin kaikki esteet luotsauksen toteuttamiselle siten, ettei luotsi toimi fyysisesti aluksessa. Lisäksi useassa lausunnossa korostettiin, että luotsin tulee jatkossakin huolehtia luotsauksesta. Suomen Konepäällystöliitto ry vastusti luotsauskokeiluita, sillä sen mukaan turvallisin tapa hoitaa luotsaus on käyttää aluksilla luotsauslain mukaisesti luotsia. Esityksessä ei kuitenkaan ehdoteta muutoksia velvollisuuteen käyttää luotsia taikka luotsin vastuisiin tai velvollisuuksiin, vaikka luotsi voisi jatkossa toteuttaa luotsausta etäluotsauksena toimien myös luotsattavan aluksen ulkopuolella. Lisäksi Ahvenanmaan maakunnan hallitus totesi, ettei lain muuttamisen tule vaikuttaa ruotsin kielen asemaan luotsauksessa.

### **4.2 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen**

Hallituksen esityksestä on pyydetty 16.2.-19.3.2018 lausunnot keskeisiltä alan toimijoilta, viranomaisilta sekä Ahvenanmaan maakunnan hallitukselta. Esitys oli saatavilla lausuntoajan lausuntopalvelu.fi-sivustolla, joten kaikki halukkaat saivat mahdollisuuden lausua hallituksen esitysluonnoksesta.

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaanotti lausuntokierroksen aikana hallituksen esitysluonnoksesta 24 lausuntoa. Lausunnon antoivat puolustusministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ympäristöministeriö, Ahvenanmaan maakuntahallitus, Ilmatieteen laitos, Liikennevirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Maanmittauslaitos, Onnettomuustutkintakeskus, Poliisihallitus, Rajavartiolaitoksen esikunta, Viestintävirasto

ja Innovaatorahoituskeskus Business Finland Oy. Lausunnon antoivat myös Finnpiilot Pilatage Oy, European Maritime Pilots' Association, Luotsiliitto, Meriteollisuus ry, Suomen Konepäällystiitto, Suomen Satamaliitto, Suomen Varustamot ry, Suomen Vesitiehdistys r.y. Suomen luonnonsuojeluliitto ry, Rolls-Royce Oy Ab sekä Satakunnan ammattikorkeakoulu. Lisäksi opetus- ja kulttuuriministeriö, valtiovarainministeriö ja Suomen kuntaliitto ilmoittivat, ettei niillä ole asiaan lausuttavaa.

Suurimmassa osassa lausuntoja kannatettiin uusien luotsauspalveluiden mahdollistamista luvanvaraisina kokeiluina. Useissa lausunnoissa tuotiin esille luotsauslain tavoitteiden toteutumisen varmistaminen eli alusliikenteen turvallisuuden edistäminen ja meriympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäiseminen. Esityksen katsottiin myös edistävän liikennemuotojen digitalisaatiota sekä uutta liiketoimintaa. Osassa lausuntoja kommentoitiin käytettävää käsitteistöä etäluotsauksen ja perinteisen luotsauksen välillä. Myös etäluotsauksen kokeilujen pitkäkestoisuuden tarve nousi esiin muutamissa lausunnoissa. Vastuukysymys tuotiin esiin erityisesti Luotsiliitonlausunnossa. Lisäksi puolustusministeriö esitti, että luotsauslain mukaisesta velvollisuudesta käyttää luotsia vapautettaisiin vieraan valtion valtionalus, joka osallistuu Suomen alueella koulutus- ja harjoitustoimintaan tai muuhun kansainvälisen avun antamiseen ja kansainväliseen toimintaan. Lausunnot sekä niistä tehty yhteenveto ovat saatavilla liikenne- ja viestintäministeriön verkkosivuilla. Lisäksi Liikennevirasto huomautti Liikenneviraston VHF-radioyhteyden olevan osa VTS-järjestelmää ja päivittäistä VTS-toimintaa.

Lausuntojen pohjalta esitystä muutettiin siten, että muualta kuin luotsattavasta aluksesta toteutettavasta luotsauksesta käytetään käsitettä etäluotsaus, joka tarkoittaa luvanvaraista kokeilua. Käsite on selkeästi erillään perinteisestä luotsauksesta ja laissa säädettäisiin erikseen, mitkä pykälät soveltuisivat etäluotsaukseen. Lausuntoversiossa käytetty käsite luotsauspalvelujen kokeilu viittaisi toiminnan määräaikaaisuuteen ja lyhytkestoisuuteen, mikä ei ole tavoitteena. Tarkoitus on myöntää lupia etäluotsaukseen enintään viideksi vuodeksi kerrallaan ja lupa on mahdollista uusida. Lausuntojen johdosta luotsin vastuita ja velvollisuuksia koskevaan pykälään tehtiin lisäys liittyen teknisten apuvälineiden vaikutuksesta luotsin vastuisiin ja velvollisuuksiin etäluotsauksena toteutettavassa luotsauksessa. Liikenneviraston VHF-radioyhteyttä koskeva säädös poistettiin esityksestä teknologianeutraliteetin vastaisena ja tarpeettomana. Lisäksi laissa säädettäisiin puolustusvoimien isännöimien alusten vapautuksesta velvollisuudesta käyttää luotsia. Myös perusteluja on täydennetty monin paikoin erityisesti vaikutusten arviointien osalta.

Lausuntokierroksen jälkeen esitykseen on tehty useita muutoksia, joiden johdosta uusi lausuntokierros on tarpeen. Toinen lausuntokierros järjestettiin 24.8.2018-23.9.2018. [Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen]

## **5 Riippuvuus muista esityksistä**

Luotsauslakia ja alusliikennepalvelulakia on esitetty muutettavaksi kahdella eduskunnalle keväällä 2018 annetulla hallituksen esityksellä: hallituksen esityksellä eduskunnalle laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (34/2018 vp) sekä hallituksen esityksellä eduskunnalle laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräksi niihin liittyviksi laeiksi (61/2018 vp). Ensimmäisellä esityksellä VTS-viranomainen muutettaisiin luotsauslaissa alusliikennepalvelun tarjoajaksi, jolla tarkoitettaisiin alusliikennepalvelulaissa tarkoitettua VTS-palvelun tarjoajaa. Jälkimmäisellä esityksellä puolestaan toteutetaan liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistusta ja myös luotsauslaissa viranomaisia koskevat säädökset muutetaan vastaamaan uutta virastorakennetta. Esityksellä luotsauslaissa Liikenteen turvallisuusvirasto muutettaisiinkin Liikenne- ja viestintävirastoksi.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1 Lakiehdotuksen perustelut

**2 §. Määritelmät.** Pykälään lisättäisiin uusi määritelmä, jonka mukaan tilapäisellä luotsipaikalla tarkoitettaisiin luotsattavaksi väyläksi määrätyn väylän muuta kohtaa kuin luotsipaikkaa, jossa luotsi nousee alukseen tai poistuu aluksesta tai jossa vaihdetaan luotsia ja jonka Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt tilapäiseksi luotsipaikaksi. Pykälän *1 momentin* 4 kohdassa määritellään luotsipaikka, joten luonteva sijainti tilapäisen luotsipaikan määritelmälle olisi uusi 4 a -kohta. Lain 9 §:n 3 momentin mukaan luotsi voi sovituaan asiasta luotsattavan aluksen päällikön kanssa nousta alukseen tai poistua aluksesta myös muussa kohdassa kuin luotsipaikalla, jos sää- tai jääolosuhteet sitä edellyttävät. Tästä on ilmoitettava alusliikennepalvelulle. Käytännössä tämä tarkoittaa usein peräkkäisinä päivinä tehtäviä useita ilmoituksia, mikäli haasteelliset sää- tai jääolosuhteet jatkuvat. Uudella säännöksellä vähennettäisiin byrokratiaa, kun Liikenne- ja viestintävirasto voisi hyväksyä tilapäisen luotsipaikan siten kuin ehdotetussa uudessa 9 §:n 4 momentissa säädettäisiin.

Pykälään lisättäisiin myös uusi määritelmä etäluotsauksesta, jolla tarkoitettaisiin luvanvaraisia kokeiluja, joissa luotsi luotsaa alusta muualla kuin luotsattavassa aluksessa. Valmistelussa ei ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi esittää etäluotsaukselle säädettäväksi liian tarkkarajaista määritelmää, sillä vasta kokeilujen myötä selviäisi teknologiset edellytykset luotsaukselle tilanteessa, jossa luotsi toimii aluksen ulkopuolella. Myöskään kansainvälisesti luotsin toimimiselle muualta kuin ulkopuolisessa aluksessa ei ole annettu yksiselitteisiä määritelmiä. Ulkopuolinen alus voi olla esimerkiksi hinaaja tai muu luotsia kuljettava alus. Käytettäviä teknologioita merkityksellisempää määritelmän kannalta onkin, että etäluotsauksessa alusta luotsaa aluksen ulkopuolelta luotsauslain mukainen luotsi, jonka Liikenne- ja viestintävirasto on ohjauskirjan myöntämällä hyväksynyt toimimaan luotsina kyseessä olevalla väylällä. Koska etäluotsausta ei Suomessa ole vielä tehty, on muun alusliikenteen ja ympäristön turvallisuuden varmistamiseksi tarkoituksenmukaista, että luvanvaraisuus koskee kaikkea sellaista luotsaustoimintaa, jossa luotsi toimii muualla kuin luotsattavassa aluksessa.

Määritelmällä ei tarkoiteta luotsauksen automatisointia siten, ettei luotsi itse vastaisi luotsauksesta. Jatkoksin luotsi vastaisi luotsauksesta lain säännösten mukaan, vaikka luotsi ei nousisikaan alukseen. Luotsin vastuista ja velvollisuuksista on kirjoitettu tarkemmin 8 §:n kohdalla, johon esitetään lisättäväksi uusi momentti liittyen luotsin vastuisiin ja velvollisuuksiin etäluotsauksena toteutettavassa luotsauksessa. Luotsauksen automatisointia ei ehdoteta tässä esityksessä. Esityksessä ei myöskään esitetä muutoksia alusliikennepalvelulakiin. Pykälän 23 kohtaa muutettaisiin ainoastaan teknisesti, sillä sen perään lisättäisiin uusi luotsauspalveluiden kokeiluja koskeva 24 kohta.

**4 §. Luotsaustoiminnan harjoittaminen.** Pykälän *1 momenttiin* esitetään lisättäväksi maininta etäluotsauksesta. Muutoksen myötä etäluotsausta ei saisi tarjota eikä luotsaustoimintaa harjoittaa muu kuin tässä laissa tarkoitettu luotsausyhtiö. Muutos on tarpeen selkeyden vuoksi. Tällä hetkelläkin luotsauspalveluja saa tarjota ja luotsaustoimintaa saa harjoittaa vain tässä laissa tarkoitettu luotsausyhtiö. Etäluotsauksen mahdollistamisella pyritään mahdollistamaan uudenlaiset kokeilut, jotka eivät saa vaarantaa alusliikenneturvallisuutta tai meriympäristöä. Luotsausyhtiö on kykenevä tarjoamaan perinteistä luotsausta ja on luonteva toimija myös etäluotsauksen tarjoajaksi. Etäluotsauksen on tarkoitus olla varsinkin alkuvaiheessa pienimuotoista ja kokeiluluontoista toimintaa, jota nykyisin luotsauspalveluja tarjoava ja luotsaustoimintaa harjoittava luotsausyhtiö voi harjoittaa. Etäluotsauksen ei ole tarkoitus keinotekoisesti mahdollistaa uusien toimijoiden tuloa luotsaustoiminnan harjoittajiksi. Etäluotsaus on luvanvaraista toimintaa ja ehdotetun 21 a §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto myöntää hakemuksesta määräaikaisten luvan nimenomaan tässä laissa tarkoitettulle luotsausyhtiölle.

**5 §. Velvollisuus käyttää luotsia.** Lakiin esitetään lisättäväksi uusi 5 §:n 4 momentti, jonka mukaan Puolustusvoimat voi vapauttaa velvollisuudesta käyttää luotsia ulkomaisen valtionaluksen, joka osallistuu Puolustusvoimien isännöimään koulutus- ja harjoitustoimintaan tai muuhun puolustusyhteistyöhön taikka on muutoin Puolustusvoimien isännöimänä Suomen vesialueella olevilla luotsattaviksi väyliksi määritellyillä yleisillä kulkuväylillä. Tällainen ulkomainen valtionalus voi osallistua Suomen alueella esimerkiksi puolustusvoimista annetun lain (551/2007) 2 §:n 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettuun Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 222 artiklaan tai Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 42 artiklan 7 kohtaan perustuvaan apuun, aluevalvontayhteistyöhön tai muuhun kansainvälisen avun antamiseen ja kansainväliseen toimintaan. Kansainvälisissä harjoituksissa luotsaukselle ei usein ole tarvetta. Harjoituksissa alukset voidaan ohjata satamaan esimerkiksi saattueena, jota johtaa 5 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaan velvollisuudesta käyttää luotsia vapautettu Suomen valtionalus. Suurten harjoitusten järjestämiseen voisi osallistua kymmeniä vieraiden valtioiden valtionaluksia eikä luotsauskapasiteetti välttämättä riittäisi kaikkien alusten luotsaamiseen. Ulkomainen valtionalus voi olla Puolustusvoimien isännöimänä myös esimerkiksi, kun kyseessä on toisen valtion päämiehen vierailu Suomeen.

Tällä hetkellä Liikenne- ja viestintävirasto voi hakemuksesta myöntää aluksille poikkeuksia velvollisuudesta käyttää luotsia tietyin edellytyksin kansainväliseen yhteistyöhön liittyvien, rajatulla alueella toteutettavien harjoitusten vuoksi lain 21 §:n 3 momentin 1 kohdan mukaan. Puolustusvoimien isännöimät kansainväliset harjoitukset ovat kuitenkin usein luonteeltaan aikakriittisiä, joten luotsauksen järjestäminen tai luotsinkäyttövelvollisuudesta vapautumisen hakeminen Liikenne- ja viestintävirastolta saattaa tarpeettomasti viivästyttää harjoituksia. Tarve muutokselle liittyy myös toimintatapojen uudistamiseen maanpuolustukseen liittyvissä asioissa. Mikäli kansainvälinen yhteistyö lisääntyisi, myös tarve vapauttaa ulkomaisia valtion aluksia velvollisuudesta käyttää luotsia kasvaisi. Ulkomaisen valtionaluksen on oltava Puolustusvoimien isännöimänä saadakseen vapautuksen velvollisuudesta käyttää luotsia. Onkin luontevaa ja kokonaisvastuun kannalta tarkoituksenmukaisempaa, että vapautuksen myöntäisi Puolustusvoimat. On kuitenkin tarpeen, että Liikenne- ja viestintävirasto tietää, jos ulkomainen valtionalus on vapautettu velvollisuudesta käyttää luotsia. Uudessa momentissa säädettäisiinkin, että Puolustusvoimien on ilmoitettava vapautuksesta Liikenne- ja viestintävirastolle sekä alusliikennepalvelulaissa tarkoitettun VTS-alueen VTS-keskukselle.

Luotsauslain 7 §:n mukaan aluksen päällikkö on vastuussa aluksensa ohjailusta silloinkin, kun hän noudattaa luotsin antamia aluksen ohjailuun liittyviä ohjeita. Aluksen päälliköllä on vastuu aluksesta myös, mikäli alukselle on myönnetty vapautus luotsinkäyttövelvollisuudesta. Tähän ei esitetä muutosta, vaikka jatkossa vapautuksen myöntävä taho voisi olla Puolustusvoimat. Jatkossakin ulkomaiset valtionalukset voisivat käyttää luotsia, jos aluksen päällikkö katsoo sen tarpeelliseksi.

VTS-keskukset valvovat alusten syvästä alusten automaattisen tunnistusjärjestelmän (AIS) avulla. Aluksen saapuessa VTS-alueelle, sen syvyys on VTS-keskuksen tiedossa ja VTS-keskus voi verrata sitä sen väylän syvyyteen, jolle alus on tulossa. Tarvittaessa VTS-keskus voi vielä olla yhteydessä alukseen ja varmistaa, että väylän syvyys on riittävä aluksen sen hetkiseen syvyykseen nähden. AIS-järjestelmästä säädetään SOLAS-yleissopimuksen navigoinnin turvallisuutta koskevassa V luvussa, jonka mukaan järjestelmä on oltava bruttovetoisuudeltaan tietyn kokoluokan rahtialuksissa sekä kaikenkokoisissa matkustaja-aluksissa yleissopimuksessa tarkemmin määritellysti. AIS-järjestelmän käyttövaatimuksia voidaan kuitenkin säätää myös kansallisesti.

Lailla luotsauslain muuttamisesta (1312/2016) vapautettiin hinausyhdistelmät luotsinkäyttövelvollisuudesta. Luotsinkäyttövapautuksen edellytykseksi asetettiin kuitenkin se, että hinaajalla on ammattikäyttöön tarkoitettu automaattinen tunnistusjärjestelmä (AIS), vaikka hinaaja olisi bruttovetoisuudeltaan alle 300 tonnia. Tällä varmistettiin, että muut alukset ja VTS-keskukset näkevät hinaajan liikkeen suunnan, syvyyksen ja nopeuden ja pystyvät ennakoimaan tulevia liikennetilanteita.

Luotsauslain 21 §:n 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi vapauttaa velvollisuudesta käyttää luotsia myös ulkomaisen valtionaluksen tietyin edellytyksin. Nykyisin myöntäessään vapautuksen luotsinkäyttövelvollisuudesta Liikenne- ja viestintävirasto arvioi vapautuksen turvallisuuskäyttökohtia, mutta AIS-laite ei ole vapautuksen ehtona. Yleensä kovin suuria aluksia ei ole vapautettu eikä niille ole usein vapautuksia haettukaan. Luotsinkäyttövelvollisuudesta vapautetun aluksen seuraaminen ilman AIS-järjestelmän päälle kytkemistä on kuitenkin haastavaa VTS-keskuksille. AIS-järjestelmän käyttö varmistaisi, että muut alukset ja VTS-keskukset näkevät aluksen liikkeen ja pystyvät ennakoimaan tulevia liikennetilanteita.

Voidaan myös arvioida, että ulkomaisilla valtionaluksilla on yleensä AIS-laite, vaikka niillä ei ole velvoitetta kytkeä sitä päälle. Alusliikenneturvallisuuden vuoksi olisikin tarpeen säätää, että luotsinkäyttövelvollisuudesta vapautetun ulkomaisen valtionaluksen tulisi pitää AIS-laite päälle kytkettynä sen liikkeessä esimerkiksi luotsattavilla väylillä, varsinkin vilkkaasti liikennöidyillä ja kapeilla väyläosilla. Puolustusvoimat voisi kuitenkin antaa ulkomaiselle valtion alukselle luvan olla käyttämättä järjestelmää.

Lisäksi 5 §:n nykyiset 4 ja 5 momentti siirtyisivät uusiksi *5 ja 6 momenteiksi*. Uuteen 6 momenttiin esitetään lisättäväksi viittaus uuteen 4 momenttiin. Lisäyksen myötä aluksen päällikön tulisi aluksen saapuessa alusliikennepalvelulaissa tarkoitetulle VTS-alueelle ilmoittaa VTS-keskukselle, käyttääkö puolustusvoimien myöntämää vapautusta ja, jos käyttää, ilmoitettava vapautuksen numero. Tällöin VTS-keskus saisi Puolustusvoimien toimittaman tiedon, että ulkomaiselle valtionalukselle on myönnetty vapautus sekä ajantasaisen tiedon aluksen päälliköltä, kun alus saapuisi VTS-alueelle.

**8 §. Luotsin vastuu ja velvollisuudet.** Pykälään esitetään lisättäväksi uusi *4 momentti*, jolloin nykyinen 4 momentti siirtyisi uudeksi *5 momentiksi*. Uudessa 4 momentissa säädettäisiin, että luotsi on vastuussa myös etäluotsauksena toteutetusta luotsauksesta, jollei etäluotsauksen tekninen toteuttaminen tai toimintamalli taikka viestintäyhteyksien häiriötilanteet estä luotsia toimimasta tehtävänsä mukaisesti.

Luotsin velvollisuus on toimia aluksen päällikön neuvonantajan roolissa ja luotsin vastuuna on muun muassa tarpeellisen tiedon esittäminen sekä oikean käsitteistön käyttö ja selkeä ilmaisu. Etäluotsaus toteutetaan kuitenkin eri tavalla kuin perinteinen luotsaus. Etäluotsauksen tekninen toteuttaminen tai toimintamalli saattavat rajoittaa luotsin mahdollisuuksia toteuttaa 8 §:ssä säädettyjä tehtäviään. Luotsia ei myöskään voitaisi pitää vastuussa esimerkiksi teknisen häiriön tai viestintäyhteyksien katkeamisen johdosta aiheutuvasta tilanteesta, jossa luotsi ei teknisen vian vuoksi voi hoitaa tehtäviään.

Koska etäluotsaus on tässä vaiheessa pienimuotoista luvanvaraista kokeilutoimintaa, 4 momentin rajausta ei ole mahdollista säätää tällä hetkellä yksityiskohtaisemmaksi tai tarkemmaksi. Etäluotsauksessa käytävät tekniset järjestelmät, yhteydet ja muut järjestelyt voivat vaihdella eri kokeilujen välillä. Etäluotsaukseen myönnetyssä luvassa sekä luotsauslain 4 d §:ssä tarkoitetussa toimintakäsikirjassa olisi määritelty kunkin etäluotsauksoikeuden kohdalla toimintatavat. Lain 4 d §:n mukaan toimintakäsikirjassa tulee kuvata luotsauspalvelujen tarjoaminen; menettelyt, joilla varmistetaan luotsille tässä laissa säädettyjen oikeuksien ja velvollisuuksien noudattaminen; luotsauksia koskeva tiedonvaihto ja yhteistoiminta alusliikennepalvelun tarjoajan kanssa; sekä toiminta onnettomuus- ja poikkeustilanteissa. Ehdotetun 21 b §:n mukaan etäluotsausta koskevassa lupahakemuksessa on puolestaan kuvattava etäluotsauksessa käytettävät menetelmät, tekniikka ja toimintamallit, keinot ympäristön ja alusliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi ja riskienhallinnaksi, etäluotsausalue ja -väylät, etäluotsauksessa käytettävä henkilöstömäärä sekä nimettävä etäluotsauksesta vastaavat henkilöt. Siten myös luotsin vastuut ja velvollisuudet etäluotsauksena toteutettavassa luotsauksessa voivat vaihdella riippuen siitä, miten etäluotsaus on toteutettu eli mikä on teknisesti mahdollista.

Lain 8 §:ssä säädettyt luotsin vastuut ja velvollisuudet ovat luotsin vastuita ja velvollisuuksia samoin kuten perinteisessä luotsauksessa, jos luotsin on etäluotsauksen toteutustapojen ja toimintamallin myötä teknisesti mahdollista toteuttaa ne. Etäluotsauksen teknisellä toteuttamisella tarkoitetaan muun muassa tekniikkaa ja apuvälineitä, joita luotsi käyttäisi etäluotsauksessa, ja toimintamallilla etäluotsaukseen myönnettyssä luvassa määriteltyä toimintamallia. Käytännössä saattaa ilmetä, että etäluotsauksen tekninen toteuttaminen ja toimintamalli eivät mahdollista luotsin toteuttavan kaikkia 8 §:n mukaisia velvollisuuksiaan. Voi myös olla, että on tietoisesti valittu toteuttaa etäluotsaus tavalla, joka ei mahdollista joidenkin 8 §:ssä säädettyjen luotsin velvollisuuksien toteuttamista. Esimerkiksi jos luotsin on etäluotsauksen toteutustapojen myötä teknisesti mahdollista esittää luotsattavan aluksen päällikölle ajantasaiseen kartta-aineistoon perustuva reittisuunnitelma, on tämä luotsin velvollisuus samoin kuten perinteisessä luotsauksessa. Sen sijaan, jos etäluotsaus toteutetaan toimintamalliltaan tai muuten teknisesti siten, ettei luotsin ole mahdollista toteuttaa jotakin 8 §:ssä säädettyä velvollisuutta, ei sitä voida pitää luotsin velvollisuutena kyseisessä etäluotsauksena toteutettavassa luotsauksessa.

**9 §. Luotsauksen alkaminen ja päättymisen.** Pykälään esitetään lisättäväksi uusi *4 momentti*, jossa säädettäisiin tilapäisestä luotsipaikasta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi hyväksyä tilapäisen luotsipaikan. Edellytyksenä hyväksynnälle on, että luotsausyhtiö hakisi hyväksyntää tilapäiselle luotsipaikalle kuultuaan alusliikennepalvelun tarjoajaa ja että olosuhteet edellyttäisivät tilapäisen luotsipaikan hyväksymistä. Tällaisia olosuhteita voisivat olla useita päiviä jatkuvat haastavat sää- tai jääolosuhteet tai muut olosuhteet, joiden johdosta luotsin olisi tarve nousta alukseen tai poistua aluksesta muussa kohdassa kuin luotsattavan väylän varsinaisella luotsipaikalla. Nykyisen 3 momentin mukaan luotsi voi sovittuaan aluksen päällikön kanssa nousta alukseen tai poistua aluksesta muussa kohdassa kuin luotsipaikassa. Tästä on kuitenkin aina ilmoitettava alusliikennepalvelulle. Useita päiviä tai jopa viikkoja jatkuvien haastavien sää- tai jääolosuhteiden johdosta alusliikennepalvelu saa huomattavan määrän ilmoituksia siitä, että varsinaisen luotsipaikan sijasta käytetään toistuvasti jotakin toista kohtaa. Jatkossa tällaisessa tilanteessa yksi hakemus riittäisi, jos Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy paikan tilapäiseksi luotsipaikaksi. Liikenne- ja viestintäviraston olisi ilmoitettava tilapäisestä luotsipaikasta alusliikennepalvelulle. Esitetty muutos vähentäisi byrokratiaa ja joustavoittaisi luotsaustoimintaa.

**12 §. Luotsin ohjauskirja.** Pykälään esitetään lisättäväksi uusi *3 momentti*, jolloin nykyinen 3 momentti siirtyisi uudeksi *4 momentiksi*. Uudessa 3 momentissa säädettäisiin, että tässä laissa tarkoitetun luotsausyhtiön on varmistettava, että sen palveluksessa olevilla luotseilla on tehtävissään tarvitsemansa voimassaolevat luotsien ohjauskirjat.

Luotsauslain 2 §:n määritelmässä luotsi määritellään henkilöksi, jonka Liikenteen turvallisuusvirasto on ohjauskirjan myöntämällä hyväksynyt toimimaan luotsina Suomen vesialueella sekä 21 kohdassa tarkoitetulla Saimaan kanavan vuokra-alueella. Henkilöllä on oltava ohjauskirja voidakseen toimia luotsina. Laissa määritelty luotsausyhtiö on valtion omistama erityistehtäväyhtiö, jonka velvollisuus on tarjota luotsaustoimintaa. Voidakseen tarjota luotsaustoimintaa, luotsausyhtiön on varmistettava, että sen henkilöstöllä on tarvittavat ohjaus- ja pätevyyskirjat toimia luotsina. Uudella momentilla nostettaisiin luotsausyhtiön jo käytännössä toteuttama velvollisuus varmistaa luotsiensä ohjauskirjojen voimassaolo lain tasolle. Nykyisin luotsi itse toimittaa ohjauskirjansa luotsausyhtiölle, mistä aiheutuu ylimääräistä byrokratiaa ja vaivaa luotsausyhtiölle, virastolle ja erityisesti luotsille itselleen. Olisikin tarpeen mahdollistaa tietojen luovuttaminen helpommin suoraan Liikenne- ja viestintävirastolta laissa tarkoitetulle luotsausyhtiölle.

Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017, jatkossa liikennepalvelulaki) V osassa säädetään liikenneasioiden rekisteristä. Viranomaisen pitämä rekisteri sisältää tiedot toiminnanharjoittajaluvista sekä ilmoituksenvaraisesta toiminnasta; ajoneuvoista, ilma-aluksista, aluksista ja vesikulkuneuvoista, rautatieliikenteen kalustosta sekä näihin liittyvistä laitteista (liikenneväline); sekä henkilöluvista.

Liikennepalvelulain V osassa säädetään myös tietojen luovuttamisesta. Tietojen luovuttamisesta päättää rekisteriä ylläpitävä viranomainen ja tiedot voidaan luovuttaa rajapinnan kautta, katseluyhteyden avulla tai muutoin sähköisesti. Lain V osan 3 luvun 3 §:n mukaan jokaisella on oikeus saada yksittäisluovutuksena etu- ja sukunimen, henkilötunnuksen tai muun yksilöivän tunnuksen perusteella tiedot henkilön oikeudesta kuljettaa liikennevälinettä tai muusta henkilöluvan voimassaolosta ja laajuudesta. Liikennepalvelulakia koskevassa hallituksen esityksessä laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (145/2017 vp) 2 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan, että liikennepalvelulaki sisältää säännökset lukuisista luonnollisille henkilöille myönnettävistä luvista, lupakirjoista, pätevyyskirjoista, lisäpätevyystodistuksista, kelpoisuustodistuksista, kelpoisuuksista, kelpuutuksista ja muista viranomaishyväksynnöistä ja että näistä luvista voidaan käyttää käsitettä henkilölupa. Esimerkkinä mainitaan myös luotsauslaissa tarkoitettu luotsin ohjauskirja.

Luotsin ohjauskirja on siis henkilölupa, joka on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Näin ollen jokaisella on oikeus saada tietoja luotsin ohjauskirjoista, jos heillä on tiedossaan etu- ja sukunimi, henkilötunnus tai muu yksilöivä tunnus.

Luotsausyhtiö on kuitenkin luotsin työnantaja, joten tulee huomioida laki yksityisyyden suojasta työelämässä (759/2004). Sen 4 §:ssä säädetään työntekijän henkilötietojen keräämisen yleisistä edellytyksistä ja työnantajan tiedonantovelvollisuudesta. Lähtökohtana on, että työnantaja kerää työntekijää koskevat henkilötiedot ensi sijassa työntekijältä itseltään. Jos työnantaja kerää henkilötietoja muualta kuin työntekijältä itseltään, työntekijältä on hankittava suostumus tietojen keräämiseen. Luotsausyhtiön olisi siis hankittava työntekijältä suostumus työntekijää koskevien tietojen keräämiseen. Suostumuksen hankkiminen aiheuttaisi kuitenkin ylimääräistä byrokratiaa.

Yksityisyyden suojasta työelämässä annetun lain 4 §:n 1 momentin mukaan suostumus ei kuitenkaan ole tarpeen silloin, kun viranomainen luovuttaa tietoja työnantajalle tämän laissa säädetyn tehtävän suorittamiseksi tai kun työnantaja hankkii henkilöluottotietoja tai rikosrekisteritietoja työntekijän luotettavuuden selvittämiseksi. On tarpeen selkeyttää tilannetta säätämällä luotsauslaissa luotsausyhtiölle lakisääteinen tehtävä varmistaa, että sen luotseilla on tehtävissään tarvitsemansa voimassaolevat luotsin ohjauskirjat. Tällöin luotsauslaissa tarkoitettu luotsausyhtiö voisi pyytämällä saada Liikenne- ja viestintävirastolta luotsin ohjauskirjoja koskevat tiedot myös ilman työntekijän suostumusta.

Tietojen luovuttamisvelvollisuuden sitominen pelkästään rajapinnan kautta tapahtuvaan luovuttamiseen sitoisi teknologianeutraliteetin vastaisesti viraston toimintatapoja huomattavasti ja aiheuttaisi mahdollisesti huomattavia lisäkustannuksia, mikäli säädettävien tietojen luovuttaminen ei olisi nykyisten tieto- ja viestintätekniisten järjestelmien kautta mahdollista. Liikennepalvelulain sääntelyn mukaisesti Liikenne- ja viestintäviraston tulee luovuttaa luotsin ohjauskirjoja koskevat tiedot rajapinnan kautta tai muuten sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto voi hyödyntää tietojen luovuttamisessa luotsausyhtiölle esimerkiksi samoja rajapintoja tai muita sähköisiä keinoja kuin millä se luovuttaa tietoja näistä julkisista henkilöluvista yksityisluovutuksena muillekin tahoille.

**18 §. *Valvonta.*** Pykälässä muutettaisiin tekniset käyttöyhteydet muotoon rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti. Muotoilu muutetaan vastaamaan teknisen kehityksen nykytilaa. Uutta muotoilua on käytetty muun muassa liikennepalvelulaissa.

**19 §. *Luotsausrikkomus.*** Pykälän 1 momentin 1 kohtaan esitetään lisättäväksi etäluotsaus. Muutoksen myötä luotsausrikkomuksesta olisi tuomittava myös se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta tarjoaa etäluotsausta 4 §:ssä säädetyn vastaisesti. Lain 4 §:ssä säädetään luotsaustoiminnan harjoittamisesta. Kyseiseen pykälään tällä esityksellä esitetyn muutoksen myötä etäluotsausta ei saisi tarjota eikä luotsaustoimintaa harjoittaa muu kuin tässä laissa tarkoitettu yhtiö. Lain 4 §:ssä säädetään mm. luotsausyhtiölle velvollisuus varautua



hoitamaan tehtäviään myös poikkeusoloissa sekä tarjota luotsauspalveluja alueilla, joilla on velvollisuus käyttää luotsia. On tarpeen laajentaa luotsausrikkomusta koskeva rikosoikeudellinen vastuu koskemaan myös etäluotsaukseen liittyviä tilanteita, joissa toimitaan 4 §:ssä säädetyn vastaisesti, sillä ei olisi tarkoituksenmukaista, että uusi etäluotsaus eroaisi rikosoikeudellisen vastuun osalta perinteisestä luotsauksesta.

**20 §. Tuomioistuimien.** Pykälään esitetään lisättäväksi 21 a – 21 f §:t. Muutoksen myötä myös uusien etäluotsausta koskevien pykälien mukaan käsiteltävissä asioissa toimivaltainen tuomioistuin määräytyisi merilain (674/1994) 21 luvun säännösten mukaan. Muutoksella uusiin etäluotsausta koskeviin pykäliin liittyvät oikeusriidat ratkaistaisiin merilain 21 luvun säännösten mukaisesti määräytyvässä tuomioistuimessa. Merilain 21 luvussa säädetään toimivaltaisista tuomioistuimista, merioikeuksista ja niiden kokoonpanosta. Merioikeudessa on laajempi substanssiosaaminen merenkulkuun liittyvissä asioissa kuin tavallisessa käräjäoikeudessa, ja on luontevaa keskittää etäluotsausta koskevat asiat merilain mukaisesti määräytyvään toimivaltaiseen tuomioistuimeen, sillä kyseessä on varsinkin kapea-alainen ja erityisluonteinen aihe, joka vaatii erityisosaamista ja asian tuntemista.

**21 a § Etäluotsauksen luvanvaraisuus.** Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 21 a §, jonka mukaan etäluotsaus Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella olevilla luotsattavaksi väyliksi määritellyillä yleisillä kulkuväylillä edellyttäisi Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää lupaa. Liikenne- ja viestintävirasto voisi luotsausyhtiön hakemuksesta myöntää luvan etäluotsaukseen määrääjäksi. Lupa voisi olla voimassa enintään viisi vuotta kerrallaan, ja se voitaisiin tarvittaessa uusida. Luvan uusimisen edellytyksenä olisi, että luvanhaltija osoittaa etäluotsauksen olosuhteiden täyttävän luvan myöntämisen vaatimukset. Lupien voimassaoloajan useamman vuoden enimmäiskesto on puoltaa se, että etäluotsausta varten tarvitaan investointeja ja etäluotsauksen jatkuvuudella voidaan saada paremmin takaisin hyötyä sekä esimerkiksi testaustuloksia.

Luotsauspalveluiden kokeilut olisivat yleisesti luvanvaraisia, eikä niitä olisi mahdollista harjoittaa luotsattavaksi määritellyillä alueilla ilman Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää lupaa. Lupa etäluotsaukseen voitaisiin myöntää ainoastaan tässä laissa tarkoitettulle luotsausyhtiölle, sillä ehdotetun 4 §:n mukaan vain luotsausyhtiö voi tarjota etäluotsausta.

Etäluotsausta koskevan luvan voisi myöntää toimintaan, joka ei estäisi luotsauslain 1 §:ssä säädettyjen tavoitteiden toteutumista. Luotsauslain tavoitteena on alusliikenteen turvallisuuden edistäminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäiseminen. Etäluotsaus ei saisi haitata lain tavoitteiden toteutumista. Pykälän 3 momentissa säädetäisiinkin, että luvan myöntäminen edellyttää, ettei etäluotsaus aiheuta yksinään tai yhdessä muiden toimintojen kanssa vaaraa alusliikenteen turvallisuudelle, haittaa ympäristölle tai haittaa muulle alusliikenteelle. Myös muu kuin turvallisuuteen liittyvä haitta muulle alusliikenteelle olisi esteenä luvan myöntämiselle. Vaaran ja haitan arvioinnissa huomioidaan muun muassa asetettavat lupamääräykset ja etäluotsauksen suorittamispaikka. Liikenne- ja viestintävirasto arvioi hakemuksen ja lupamääräysten pohjalta luvan myöntämistä.

**21 b §. Lupa etäluotsaukseen.** Pykälän 1 momentin mukaan lupahakemuksessa olisi kuvattava muun muassa kokeilussa käytettävät menetelmät, tekniikka ja toimintamallit, keinot ympäristön ja alusliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi ja riskienhallinnaksi, etäluotsausväylät tai väylän osat, etäluotsauksessa käytettävä henkilöstömäärä sekä nimettävä etäluotsauksesta vastaavat henkilöt. Pykälän 2 momentin mukaan lupahakemuksessa olisi näiden nimenomaisten tietojen lisäksi toimitettava kaikki muutkin tarvittavat tiedot toiminnasta ja sen vaikutuksista sekä muista merkityksellisistä seikoista lupahakemuksen arvioimiseksi. Tämä täsmennys on tarpeen, sillä 1 momentin luettelo ei ole tyhjentävä. Erilaisten etäluotsaushakemusten arvioinnissa voi olla tarpeen ottaa huomioon erilaisia tietoja, sillä etäluotsausta voitaisiin toteuttaa erilaisin

tavoin ja erilaisilla suorituspaikoilla. Luvanhakija vastaisi riittävien tietojen ja selvitysten toimittamisesta hakemuksen arvioimiseksi.

Aiemmin luetelluissa kansainvälisissä tutkimuksissa ja selvityksissä on todettu luotsauksen toteuttamisen ilman luotsin nousemista alukseen aiheuttavan uudenlaisia riskejä luotsin tiedonsaannin muuttuessa sekä vaativan toimintatapojen muutoksia. Lupaa etäluotsaukseen hakeva luotsausyhtiö vastaisi riittävien selvityksien toimittamisesta sen osoittamiseksi, että etäluotsausta koskevan luvan mukainen toiminta ei aiheuta vaaraa tai haittoja ympäristölle, turvallisuudelle tai muulle alusliikenteelle.

Liikenne- ja viestintävirasto voisi pyytää tai hankkia asiaan liittyviä selvityksiä, jos se olisi lupaharkinnan kannalta hyödyllistä. Selvityksiä voitaisiin pyytää esimerkiksi seuraavilta tahoilta: alusliikennepalvelun tarjoaja, luotsausyhtiö, toinen ministeriö tai virasto. Näitä tahoja ei ole tarkoituksenmukaista luetella laissa tyhjentävästi, sillä ei ole tiedossa mitä etäluotsaukseen liittyviä selvityksiä tullaan tarvitsemaan. Tarvittavien lisäselvitysten hankkiminen on Liikenne- ja viestintäviraston tehtävä jo viran puolesta, joten säädös olisi lähinnä informatiivinen. Säädös on kuitenkin tarpeen selkeyden vuoksi, sillä selvitysten hankinnalla saattaa olla vaikutusta esimerkiksi lupahakemuksen käsittelyn aikatauluun.

Pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston olisi tutkittava luvan myöntämisen edellytykset. Lupa etäluotsaukseen olisi myönnettävä, jos toiminta täyttäisi tämän lain sekä sen nojalla annettujen säännösten vaatimukset. Liikenne- ja viestintävirasto ei voisi myöntää kokeilulupaa esimerkiksi silloin, kun ympäristönäkökohtia ei olisi riittävällä tavalla otettu huomioon, käytettävät tekniset järjestelyt katsottaisiin riittämättömäksi, väyläalue olisi tiheästi liikennöity eikä hakemuksessa olisi riittävää näyttöä muun liikenteen turvallisuuden varmistamisesta taikka käytettävistä laitteistoista ja ohjelmistoista ei olisi riittävää aiempaa näyttöä. Liikenne- ja viestintävirasto ei voisi myöskään myöntää kokeilulupaa, jos hakemus olisi puutteellinen eikä sitä täydennyspyynnöistä huolimatta olisi riittävästi täydennetty. Esityksessä kuvailut tilanteet ovat esimerkkejä, eikä niitä ole tarkoitettu tyhjentäväksi luetteloksi kaikista tilanteista, joissa lupaa ei voisi myöntää. Koska luotsausta ilman luotsin nousemista alukseen ei ole kokeiltu Suomessa, ei kaikkia hakemuksen epäviä tilanteita voida määrittellä etukäteen.

Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia teknisiä määräyksiä luvan hakemisesta, hakemuksen sisällöstä sekä hakemuksen osaksi vaadittavista riskien arvioinneista ja hallinnasta sekä muista selvityksistä. Määräykset perustuisivat laissa ja asetuksessa annettuihin säännöksiin ja olisivat luonteeltaan menettelytapaa koskevia.

Lupahakemuksessa vaadittavat tiedot saattaisivat vaihdella riippuen esimerkiksi etäluotsaustoiminnan luonteesta tai olosuhteista. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä voitaisiin määrätä, että hakemukseen tulee sisällyttää esimerkiksi seuraavia tietoja:

- 1) menettelyt haettaessa lupaa etäluotsaukseen ja etäluotsauksen aloittamiseksi sekä menettelyt tilanteessa, joissa etäluotsausta on muutettava niin merkittävästi, että se edellyttää uutta lupaa;
- 2) etäluotsauksen kuvaus:
  - a) menettelyt ja laitteet, joita käytetään etäluotsauksen aloittamiseen, toteuttamiseen ja lopettamiseen;
  - b) etäluotsaukseen käytettävät tiedot ja arvio niiden riittäväyydestä, luotettavuudesta ja ajantasaisuudesta;
  - c) etäluotsauksen toteuttamispaikka;

- d) etäluotsauksen toteuttamispaikan ja luotsattavan aluksen väliset viestintäyhteydet ja yhteyksien ominaisuudet;
  - e) etäluotsaukseen osallistuvien henkilöiden osaaminen, kokemus ja pätevyys;
  - f) etäluotsauksessa käytettävä tekniikka;
  - g) tiedot luotsattavasta aluksesta;
- 4) etäluotsauksen turvallisuutta arvioivan riskianalyysin toteutussuunnitelma sekä muut tarvittavat tiedot riskinhallinnasta;
  - 5) ympäristöolosuhteet, joissa etäluotsausta on mahdollista toteuttaa;
  - 6) viestintä etäluotsauksesta muulle liikenteelle;
  - 7) menettelyt ja viestintä häiriö- ja onnettomuustilanteissa sekä
  - 8) yhteistyö viranomaisten kanssa.

**21 c §.** *Etäluotsausta koskevan luvan ehdot.* Pykälässä määriteltäisiin ehtoja luvalle. Pykälän *1 momentin* mukaan luvassa olisi määritettävä ne väylät tai väylän osat, joilla etäluotsaus olisi sallittua sekä etäluotsaukseen osallistuvat alukset. Luvassa olisi lisäksi määriteltävä etäluotsauksen alkamis- ja päättymispaikat. Perinteinen luotsaus alkaa, kun alus lähtee laiturista tai ankkuripaikalta taikka kun luotsi on noussut alukseen ja aloittanut luotsauksen ja päättyy, kun alus on ankkuroitu tai kiinnitetty laituriin taikka kun luotsi on luovuttanut luotsauksen toiselle luotsille tai päättänyt luotsauksen. Etäluotsauksessa luotsi luotsaa alusta jostain muualta kuin aluksesta käsin, joten luotsauksen alkamis- ja päättymispaikat tulee määritellä erikseen.

Pykälän *2 momentin* mukaan lupaan voitaisiin liittää:

- 1) lain 1 §:ssä säädettyjä tavoitteita edistäviä vaatimuksia;
- 2) ehtoja etäluotsauksessa käytettävistä menettelyistä, tiedoista ja teknologioista;
- 3) ehtoja etäluotsauksen turvallisuuden varmistamisesta;
- 4) ehtoja raportointivelvollisuudesta viranomaisille ja muille tahoille;
- 5) maantieteellisiä (lähinnä luotsattavaa väylää tai väylän osia koskevia) rajoituksia sekä
- 6) sää- ja jääolosuhteisiin liittyviä rajoituksia.

Lupaan liitettävillä ehdoilla varmistettaisiin, ettei etäluotsaus vaarantaisi luotsaustoiminnan turvallisuutta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa luvassa luvanhaltijalle väliraportointivelvollisuuden. Etäluotsauksen toteuttamisen seuranta olisi tärkeää, sillä vastaavanlaisia kokeiluja ei ole vielä tehty.

Pykälän *3 momentin* mukaan luvan mukaiset toiminnot olisi sisällytettävä luotsausyhtiön toimintakäsikirjaan. Toimintakäsikirjassa on lain 4 d §:n mukaan kuvattava 1) luotsauspalvelujen tarjoaminen; 2) menettelyt, joilla varmistetaan luotsille tässä laissa säädettyjen oikeuksien ja velvollisuuksien noudattaminen; 3) luotsauksia koskeva tiedonvaihto ja yhteistoiminta alusliikennepalvelun tarjoajan kanssa; sekä 4) toiminta onnettomuus- ja poikkeustilanteissa. On tarpeen, että ennen luotsauksen suorittamista etäluotsauksena toimintakäsikirjaan on kirjattu etäluotsausta koskevat oleelliset tiedot, menettelytavat sekä muut lain 4 d §:ssä tarkoitettut tiedot. Tällöin myös etäluotsauksen osalta olisi kirjattu selkeät ohjeet siitä, miten erilanteissa tulee toimia, kun luotsaus suoritetaan etäluotsauksena.

Pykälän 4 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä lupaan liitettävistä ehdoista. Määräykset perustuisivat laissa ja asetuksessa annettuihin säännöksiin.

**21 d §. Etäluotsausta koskevan luvan muuttaminen.** Pykälässä säädettäisiin etäluotsausta koskevan luvan muuttamisesta. Toistaiseksi Suomessa ei ole luotsattu siten, että luotsi hoitaisi tehtäviään aluksen ulkopuolella. Koska mahdollistettava etäluotsaus edellyttäisi täysin uudenlaisia teknologioita, tietoja ja toimintatapoja, saattaisi etäluotsauksen edetessä ilmetä tarpeita muuttaa lupaa.

Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä lupa etäluotsaukseen voitaisiin muuttaa joko luotsausyhtiön hakemuksesta tai luotsausyhtiön suostumuksella. Lupa voitaisiin lisäksi muuttaa, jos se olisi luvanvaraisen toiminnan toimintaedellytyksistä tai muusta vastaavasta olennaisesta muutoksesta johtuvasta syystä välttämätöntä. Koska luotsauksen tarkoituksena on varmistaa alusliikenteen ja ympäristön turvallisuus, olisi laissa tarkoituksenmukaista mahdollistaa etäluotsaukseen myönnetyn luvan muuttaminen myös ilman luotsausyhtiön suostumusta. Tämän edellytyksenä kuitenkin on, että muuttaminen katsottaisiin välttämättömäksi. Olennaisena voidaan pitää esimerkiksi muutosta, joka olisi tullut huomioida luvan ehdoissa taikka olisi saattanut vaikuttaa luvan myöntämisen edellytyksiin. Etäluotsauksen olennainen muutos edellyttäisi Liikenne- ja viestintäviraston lupaa.

**21 e §. Etäluotsausta koskevan luvan peruuttaminen.** Laissa olisi myös tarkoituksenmukaista säätää mahdollisuudesta peruuttaa etäluotsaukseen myönnetty lupa. Lupa tulisi peruuttaa siinä tapauksessa, etteivät edellytykset turvalliseen etäluotsaukseen enää täytyisi tai luotsausyhtiö olisi lopettanut etäluotsauksen.

Pykälässä säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto peruuttaisi luvan etäluotsaukseen osaksi tai kokonaan, jos:

- 1) luotsausyhtiö rikkoisi toistuvasti tämän lain säännöksiä tai 21 c §:ssä tarkoitettuja lupaehtoja;
- 2) etäluotsaus vaarantaa turvallisuutta tai ympäristöä tai aiheuttaa muuta haittaa meriliikenteelle; tai
- 3) luotsausyhtiö lopettaisi etäluotsauksen.

Koska Suomessa luotsausta ei toistaiseksi ole kokeiltu siten, että luotsi hoitaa tehtäviään luotsattavan aluksen ulkopuolelta, esitetään lakiin useita vaihtoehtoisia tilanteita, joissa etäluotsaukseen myönnetty lupa voidaan peruuttaa. Luvan peruuttaminen olisi mahdollista esimerkiksi, jos luvan myöntämisen edellytykset eivät enää täytyisi. Luvan edellytyksenä olisi, ettei etäluotsaus aiheuttaisi vaaraa alusliikenteen turvallisuudelle, haittaa ympäristölle tai haittaa muulle alusliikenteelle. Jos nämä edellytykset eivät täytyisi etäluotsauksessa tai luotsausyhtiö toistuvasti rikkoisi lakia tai lupaehtoja, olisi lupa tarkoituksenmukaista peruuttaa lain tarkoituksen toteutumisen varmistamiseksi.

**21 f §. Etäluotsausta koskevat olennaiset tiedot.** Pykälässä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston, Väyläviraston, Ilmatieteen laitoksen ja alusliikennepalvelun tarjoajan mahdollisuudesta luovuttaa luotsausyhtiölle ja muille etäluotsaukseen osallistuville toimijoille salassapitosäännösten estämättä sellaisia etäluotsausta koskevia tietoja, jotka ovat välttämättömiä niiden lakiin perustuvien tehtävien hoitamiseksi. Tiedot tulee pykälän mukaan luovuttaa ajantasaisina rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti. Etäluotsausta koskeviin välttämättömiin tietoihin voisi sisältyä ainakin seuraavia tietoja:

- 1) häiriö- ja poikkeamatiedot alusliikenteestä ja aluksista sekä turvalaitteista ja väylistä;
- 2) tilanne- ja varoitustiedot sää- ja jääolosuhteista;
- 3) alusrekisteritiedot;
- 4) alusliikenteen tutka- ja AIS-tiedot ja
- 5) väylätiedot.

Jatkossa liikenteen ohjausyhtiö, eli alusliikennepalvelun tuottaja, tuottaa ja jakaa häiriö- ja poikkeamatiedot alusliikenteestä ja aluksista sekä turvalaitteista ja väylistä. Kotimainen alusrekisteri on kuitenkin Liikenne- ja viestintäviraston vastuulla. Myös turvalaite- ja väylärekistereitä pitää jatkossa viranomainen. Liikenteeseen vaikuttavat poikkeamat ja merivaroitustiedot ovat liikenteen ohjausyhtiöllä. Muita tilanne- ja varoitustietoja sää- ja jääolosuhteista antaa jatkossakin Ilmatieteen laitos. Alusliikennepalvelun tarjoajan vastuulla ovat alusliikenteen tutka- ja AIS-tiedot. Väylätietoja jakaa myös viranomainen.

Tietoja luovutettaisiin ainoastaan sellaisista asioista, jotka ovat välttämättömiä luotsausyhtiön tai muiden kokeiluun osallistuvien toimijoiden tehtävien toteuttamiseksi. Esimerkiksi tieto parasta aikaa käynnissä olevasta onnettomuudesta ja siihen liittyvistä pelastustoimista saattaa olla välttämätöntä luovuttaa ehdotetun säännöksen perusteella. Tällaisia välttämättömiä tietoja eivät kuitenkaan ole historiatiedot tai tilastotiedot, jotka liittyvät esimerkiksi Liikenne- ja viestintäviraston merilain 18 luvun perusteella saamiin tietoihin vaaratilanteista tai onnettomuuksista, jotka eivät ole enää ajankohtaisia ja jotka ilmoitetaan Liikenne- ja viestintävirastolle vaaratilanteen tai onnettomuuden jo tapahduttua, ja joita käytetään turvallisuusyhtiön edistämiseen. Näiden tietojen salassapidosta säädetään viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 24 §:ssä. Sen 1 momentin 15 kohdan mukaan salassa pidettäviä ovat asiakirjat, jotka sisältävät tietoja viranomaisen tehtäväksi säädetystä tarkastuksesta tai muusta valvontatoimeen liittyvästä seikasta, jos tiedon antaminen niistä vaarantaisi valvonnan tai sen tarkoituksen toteutumisen tai ilman painavaa syytä olisi omiaan aiheuttamaan vahinkoa asiaan osalliselle. Liikenne- ja viestintäviraston laissa säädettyjen meriliikenteen turvallisuutta koskevien valvontatehtävien toteuttamisedellytysten kannalta on välttämätöntä, että vaaratilannetietoja pidetään lähtökohtaisesti luottamuksellisina.

Edellä sanottuihin luovutettaviin tietoihin eivät kuuluisi julkisuuslain 24 §:n 1 momentin 10 kohdassa tarkoitetut salassa pidettävät viranomaisten asiakirjat. Tietojen luovuttamisen rajoittaminen perustuisi pykälän 10 kohdassa mainittuihin maanpuolustuksellisesti merkittävien kohteiden, kuten maanpuolustukselle merkittävien merenmittaustietojen, julkisuuden rajoittamiseen. Tietojen luovuttamisen rajoittaminen olisi perusteltua, koska tietojen ajantasainen luovuttaminen voisi vahingoittaa tai vaarantaa maanpuolustuksen etua.

Osa luotsauspalveluiden kokeiluihin tarvittavista tiedoista on saatavilla rajapinnasta jo tällä hetkellä ja osittain tästä syystä pykälässä ei säädettäisi tyhjentävästi etäluotsaukseen tarvittavista tiedoista. Tarkoituksena olisi, että tietotarpeet tarkentuisivat varsinaisten kokeilujen aikana. Liikennepalvelulaissa säädetään liikkumispalvelua koskevista olennaisista tiedoista, mutta tietojen luovuttamista koskeva tehtävä on etäluotsausta koskevasta esityksestä poiketen asetettu viranomaisen sijasta liikkumispalveluiden tarjoajille.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin sellaisten etäluotsauksen liittyvien tietojen toimittamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle, jotka olisivat välttämättömiä viraston tehtävien suorittamiseksi. Liikenne- ja viestintävirastolle on säädetty luotsauslaissa etäluotsaukseen liittyen muun muassa erilaisia lupa- ja valvontatehtäviä. Etäluotsausta suorittavan luotsausyhtiön tai muiden etäluotsaukseen osallistuvien toimijoiden olisi toimitettava tietoja maksutta ja liike- ja ammattisalaisuuden estämättä. Toimitettavat tiedot koskisivat ensisijaisesti etäluotsauksen aikana havaittuja turvallisuuteen liittyviä tietoja.

**21 g §.** *Etäluotsausta koskevia erinäisiä säännöksiä.* Pykälässä säädettäisiin, että aluksen päällikkö voisi kieltäytyä etäluotsauksena toteutettavasta luotsauksesta. Etäluotsauksesta kieltäytyminen ei saisi vaikuttaa luotsin saantiin alukselle. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että etäluotsaukseen sovelletaan mitä luotsin oikeudesta kieltäytyä luotsauksesta tai keskeyttää luotsaus säädetään lain 11 §:ssä. Näillä säännöksillä

varmistettaisiin mahdollisuus perinteiseen luotsaukseen tilanteessa, jossa joko aluksen päällikkö tai luotsi itse ei haluaisi, että alusta luotsattaisiin muualta kuin aluksesta käsin.

Lisäksi pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että etäluotsaukseen sovelletaan mitä lain 4 a – c ja 7 – 8 §:ssä säädetään luotsausyhtiön, satamahallinnon ja päällikön vastuusta. Luotsin toimiminen aluksen ulkopuolella ei siten vaikuttaisi lähtökohtaisesti luotsauslaissa mainittuihin luotsausyhtiön, päällikön tai luotsin velvollisuuksiin tai vastuisiin. Tällä esityksellä 8 §:ään esitetään kuitenkin lisättäväksi uusi momentti koskien luotsin vastuita ja velvollisuuksia teknisten mahdollisuuksien rajoissa.

## 2 Tarkemmat säännökset

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusia määräyksenantovaltuutuksia Liikenne- ja viestintävirastolle. Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä luvan hakemisesta, hakemuksen sisällöstä sekä hakemuksen osaksi mahdollisesti vaadittavista riskien arvioinneista ja muista selvityksistä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä lupaan liitettävistä ehdoista.

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan viranomaisen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määräytyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Lisäksi valtuutuksen tulee perustuslain mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Erityinen syy säätää viranomaisen määräystenantovallasta on muun muassa tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely (PeVL 52/2001 vp, PeVL 46/2001 vp), joka ei sisällä merkittävää harkintavallan käyttöä (PeVL 43/2000 vp). Määräyksenantovaltuuden kattamat asiat tulee määritellä tarkasti laissa ja sen soveltamisalan tulee olla täsmällisesti rajattu (HE 1/1998 vp).

Valtuutussäännökset ovat sopusoinnussa perustuslain 80 §:n 2 momentin kanssa. Sääntelyn asiallinen merkitys ei edellytä, että asiasta säädettäisiin lailla ja valtuutussäännökset ovat riittävän tarkkarajaisia sekä soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattuja. Kyse on asiallisesti vähäisistä yksityiskohdista, joiden sääntelyyn ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä.

## 3 Voimaantulo

Edellä esitetyn perusteella katsotaan, että lakiehdotus on sopusoinnussa perustuslain lainsäädäntövallan siirtämistä koskevien säännösten kanssa. Lakiehdotus voidaan siten käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä maaliskuuta 2019.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

**Laki****luotsauslain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* luotsauslain (940/2003) 2 §:n 23 kohta, 4 §:n 1 momentti, 5 §:n 5 momentti, 18 §:n 4 momentti, 19 ja 20 § sellaisina kuin ne ovat 2 §:n 23 kohta, 5 §:n 5 momentti ja 18 §:n 4 momentti laissa 1312/2016, 4 §:n 1 momentti laissa 1050/2010, 19 § laissa 645/2010 ja 20 § laissa 998/2015 sekä

*lisätään* 2 §:ään uusi 4 a ja 24 kohta, 5 §:ään uusi 4 momentti siten että nykyiset 4 ja 5 momentti siirtyvät 5 ja 6 momentiksi, 8 §:ään uusi 4 momentti siten että nykyinen 4 momentti siirtyy 5 momentiksi, 9 §:ään uusi 4 momentti, 12 §:ään uusi 3 momentti siten että nykyinen 3 momentti siirtyy 4 momentiksi sekä lakiin uudet 21 a – 21 g § seuraavasti:

## 2 §

*Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

---

4 a) *tilapäisellä luotsipaikalla* luotsattavaksi väyläksi määrätyn väylän muuta kohtaa kuin luotsipaikkaa, jossa luotsi nousee alukseen tai poistuu aluksesta tai jossa vaihdetaan luotsia ja jonka Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt tilapäiseksi luotsipaikaksi;

---

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

24) *Etäluotsauksella* luvanvaraisia kokeiluja, joissa luotsi luotsaa alusta muualla kuin luotsattavassa aluksessa.

## 4 §

*Luotsaustoiminnan harjoittaminen*

Luotsauspalveluja tai etäluotsausta ei saa tarjota eikä luotsaustoimintaa harjoittaa muu kuin tässä laissa tarkoitettu luotsausyhtiö.

---

## 5 §

*Velvollisuus käyttää luotsia*

---

Puolustusvoimat voi vapauttaa velvollisuudesta käyttää luotsia ulkomaisen valtionaluksen, joka osallistuu Puolustusvoimien isännöimään koulutukseen, harjoitukseen tai muuhun puolustusyhteistyöhön taikka on muutoin Puolustusvoimien isännöimänä Suomen vesialueella olevilla luotsattaviksi väyliksi määritellyillä yleisillä kulkuväylillä. Tällaisen ulkomaisen valtionaluksen on käytettävä ammattikäyttöön tarkoitettua A-luokan automaattista tunnistusjärjestelmää (AIS), ellei Puolustusvoimat anna lupaa olla käyttämättä järjestelmää. Puolustusvoimien on ilmoitettava välittömästi vapautuksesta Liikenne- ja viestintävirastolle sekä alusliikennepalvelulaissa tarkoitetun VTS-alueen VTS-keskukselle.

---

Aluksen päällikön on aluksen saapuessa alusliikennepalvelulaissa tarkoitetulle VTS-alueelle ilmoitettava VTS-keskukselle, käyttääkö hän 3 tai 4 momentissa tarkoitettua vapautusta ja, jos käyttää, ilmoitettava vapautuksen numero.

## 8 §

*Luotsin vastuu ja velvollisuudet*

---

Luotsi on vastuussa etäluotsauksena toteutetusta luotsauksesta, jollei etäluotsauksen tekninen toteuttaminen tai toimintamalli taikka viestintäyhteyksien häiriötilanteet estä luotsia toimimasta tehtävänsä mukaisesti.

---

## 9 §

*Luotsauksen alkaminen ja päätyminen*

---

Luotsausyhtiö voi kuultuaan alusliikennepalvelun tarjoajaa hakea Liikenne- ja viestintävirastolta hyväksyntää tilapäiselle luotsipaikalle, jos olosuhteet sitä edellyttävät. Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava tilapäisestä luotsipaikasta alusliikennepalvelun tarjoajalle.

## 12 §

*Luotsin ohjauskirja*

---

Tässä laissa tarkoitetun luotsausyhtiön on varmistettava, että sen palveluksessa olevilla luotseilla on tehtävissään tarvitsemansa voimassaolevat luotsien ohjauskirjat.

---



## 18 §

*Valvonta*

---

Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti alusliikennepalvelun tarjoajalle ajantasaiset tiedot luotsin ohjauskirjoista, linjaluotsinkirjoista, erivapauksista ja poikkeuksista luotsinkäyttövelvollisuudesta. Poikkeuksista Liikenne- ja viestintävirasto voi ilmoittaa alusliikennepalvelun tarjoajalle myös muulla tavalla kuin rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti.

---

## 19 §

*Luotsausrikkomus*

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta

- 1) tarjoaa luotsauspalveluja tai etäluotsausta taikka harjoittaa luotsaustoimintaa 4 §:ssä säädetyn vastaisesti,
- 2) laiminlyö 5 §:ssä tarkoitetun luotsinkäyttövelvollisuuden,
- 3) laiminlyö 7 §:n 2 momentissa tarkoitetun tiedonantovelvollisuuden taikka
- 4) luotsaa ilman laissa säädettyä oikeutta,

on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *luotsausrikkomuksesta* sakkoon.

## 20 §

*Tuomioistuin*

Tämän lain 4 – 11 ja 21 a – 21 f §:n mukaan käsiteltävissä asioissa toimivaltainen tuomioistuin määrätty merilain 21 luvun säännösten mukaan.

## 21 a §

*Etäluotsauksen luvanvaraisuus*

Etäluotsaus Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella olevilla luotsattavaksi väyliksi määritellyillä yleisillä kulkuväylillä edellyttää Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää lupaa.

Liikenne- ja viestintävirasto myöntää määräaikaisen luvan etäluotsaukseen. Lupa myönnetään tässä laissa tarkoitetun luotsausyhtiön hakemuksesta enintään viideksi vuodeksi ja se voidaan tarvittaessa uusia.

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

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

#### 21 b §

##### *Lupa etäluotsaukseen*

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

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

Liikenne- ja viestintäviraston on tutkittava luvan myöntämisen edellytykset. Lupa etäluotsaukseen on myönnettävä, jos toiminta täyttää tämän lain sekä sen nojalla annettujen säännösten vaatimukset.

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

#### 21 c §

##### *Etäluotsausta koskevan luvan ehdot*

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

Lupaan voidaan liittää:

- 1) lain 1 §:ssä säädettyjä tavoitteita edistäviä vaatimuksia;
- 2) ehtoja etäluotsauksessa käytettävistä menettelyistä, tiedoista ja teknologioista;
- 3) ehtoja etäluotsauksen turvallisuuden varmistamisesta;
- 4) ehtoja raportointivelvollisuudesta viranomaisille ja muille tahoille;
- 5) maantieteellisiä rajoituksia;
- 6) sää- ja jääolosuhteisiin liittyviä rajoituksia.

Luvan mukaisten toimintojen on sisällyttävä luotsausyhtiön toimintakäsikirjaan.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lupaan liitettävistä ehdoista.

## 21 d §

*Etäluotsausta koskevan luvan muuttaminen*

Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää lupaa etäluotsaukseen voidaan muuttaa luotsausyhtiön hakemuksesta tai luotsausyhtiön suostumuksella. Lupaa voidaan lisäksi muuttaa, jos se on luvanvaraisen toiminnan toimintaedellytyksistä tai muusta vastaavasta olennaisesta muutoksesta johtuvasta syystä välttämätöntä. Toiminnan olennaiseen muuttamiseen on oltava lupa Liikenne- ja viestintävirastolta.

## 21 e §

*Etäluotsausta koskevan luvan peruuttaminen*

Liikenne- ja viestintävirasto peruuttaa luvan etäluotsaukseen osaksi tai kokonaan, jos:

- 1) luotsausyhtiö rikkoo toistuvasti tämän lain säännöksiä tai 21 c §:ssä tarkoitettuja lupaehtoja;
- 2) etäluotsaus vaarantaa turvallisuutta tai ympäristöä tai aiheuttaa muuta haittaa meriliikenteelle; tai
- 3) luotsausyhtiö lopettaa etäluotsauksen.

## 21 f §

*Etäluotsausta koskevat olennaiset tiedot*

Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto, Ilmatieteen laitos ja alusliikennepalvelun tarjoaja voivat luovuttaa luotsausyhtiölle ja muille etäluotsaukseen osallistuville toimijoille salassapitosäännösten estämättä sellaisia etäluotsausta koskevia tietoja, jotka ovat välttämättömiä niiden lakiin perustuvien tehtävien hoitamiseksi. Tiedot luovutetaan ajantasaisina rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti. Viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 24 §:n 1 momentin 10 kohdassa tarkoitettuja tietoja ei kuitenkaan saa luovuttaa.

Etäluotsausta harjoittavan luotsausyhtiön ja muiden etäluotsaukseen osallistuvien toimijoiden on toimitettava maksutta liike- ja ammattisalaisuuden estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle sellaisia etäluotsaukseen liittyviä tietoja, jotka ovat välttämättömiä viraston tehtävien suorittamiseksi.

## 21 g §

*Etäluotsausta koskevia erinäisiä säännöksiä*

Aluksen päällikkö voi kieltäytyä etäluotsauksena toteutettavasta luotsauksesta. Etäluotsauksesta kieltäytyminen ei saa vaikuttaa luotsin saantiin alukselle.

Etäluotsaukseen sovelletaan, mitä luotsin oikeudesta kieltäytyä luotsauksesta tai keskeyttää luotsaus säädetään lain 11 §:ssä.

Etäluotsaukseen sovelletaan, mitä lain 4 a – c ja 7 – 8 §:ssä säädetään luotsausyhtiön, satamahallinnon, luotsin ja päällikön vastuusta.

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

---

Helsingissä päivänä kuuta 2018

**Pääministeri**

**Juha Sipilä**

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

**Laki****luotsauslain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*muutetaan* luotsauslain (940/2003) 2 §:n 23 kohta, 4 §:n 1 momentti, 5 §:n 5 momentti, 18 §:n 4 momentti, 19 ja 20 § sellaisina kuin ne ovat 2 §:n 23 kohta, 5 §:n 5 momentti ja 18 §:n 4 momentti laissa 1312/2016, 4 §:n 1 momentti laissa 1050/2010, 19 § laissa 645/2010 ja 20 § laissa 998/2015 sekä

*lisätään* 2 §:ään uusi 4 a ja 24 kohta, 5 §:ään uusi 4 momentti siten että nykyiset 4 ja 5 momentti siirtyvät 5 ja 6 momentiksi, 8 §:ään uusi 4 momentti siten että nykyinen 4 momentti siirtyy 5 momentiksi, 9 §:ään uusi 4 momentti sekä lakiin uudet 21 a – 21 g § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

2 §

2 §

*Määritelmät*

*Määritelmät*

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

-----  
(uusi 4 a kohta)

-----  
4 a) *tilapäisellä luotsipaikalla* luotsattavaksi väyläksi määrätyn väylän muuta kohtaa kuin luotsipaikkaa, jossa luotsi nousee alukseen tai poistuu aluksesta tai jossa vaihdetaan luotsia ja jonka Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt tilapäiseksi luotsipaikaksi;  
-----

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

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

(uusi 24 kohta)

24) *Etäluotsauksella* luvanvaraisia kokeiluja, joissa luotsi luotsaa alusta muualla kuin luotsattavassa aluksessa.

4 §

4 §

*Luotsaustoiminnan harjoittaminen*

*Luotsaustoiminnan harjoittaminen*

Luotsauspalveluja ei saa tarjota eikä luotsaustoimintaa harjoittaa muu kuin tässä laissa tarkoitettu luotsausyhtiö.

Luotsauspalveluja *tai etäluotsausta* ei saa tarjota eikä luotsaustoimintaa harjoittaa muu kuin tässä laissa tarkoitettu luotsausyhtiö.

5 §

*Velvollisuus käyttää luotsia*

(uusi 4 momentti)

Aluksen päällikön on aluksen saapuessa alusliikennepalvelulaissa tarkoitettulle VTS-alueelle ilmoitettava VTS-keskukselle, käyttääkö hän 3 momentissa tarkoitettua vapautusta ja, jos käyttää, ilmoitettava vapautuksen numero.

8 §

*Luotsin vastuu ja velvollisuudet*

(uusi 4 momentti)

*Luotsauksen alkaminen ja päättyminen*

(uusi 4 momentti)

5 §

*Velvollisuus käyttää luotsia*

*Puolustusvoimat voi vapauttaa velvollisuudesta käyttää luotsia ulkomaisen valtionaluksen, joka osallistuu Puolustusvoimien isännöimään koulutukseen, harjoitukseen tai muuhun puolustusyhteistyöhön taikka on muutoin Puolustusvoimien isännöimänä Suomen vesialueella olevilla luotsattaviksi väyliksi määritellyillä yleisillä kulkuväylillä. Tällaisen ulkomaisen valtionaluksen on käytettävä ammattikäyttöön tarkoitettua A-luokan automaattista tunnistusjärjestelmää (AIS), ellei Puolustusvoimat anna lupaa olla käyttämättä sitä. Puolustusvoimien on ilmoitettava välittömästi vapautuksesta Liikenne- ja viestintävirastolle sekä alusliikennepalvelulaissa tarkoitettun VTS-alueen VTS-keskukselle.*

8 §

*Luotsin vastuu ja velvollisuudet*

*Luotsi on vastuussa etäluotsauksena toteutetusta luotsauksesta, jollei etäluotsauksen tekninen toteuttaminen tai toimintamalli taikka viestintäyhteyksien häiriötilanteet estä luotsia toimimasta tehtävänsä mukaisesti.*

9 §

*Luotsauksen alkaminen ja päättyminen*

*Luotsausyhtiö voi kuultuaan alusliikennepalvelun tarjoajaa hakea Liikenne- ja*

*viestintävirastolta hyväksyntää tilapäiselle luotsipaikalle, jos olosuhteet sitä edellyttävät. Liikenne- ja viestintäviraston on ilmoitettava tilapäisestä luotsipaikasta alusliikennepalvelun tarjoajalle.*

12 §

*Luotsin ohjaukirjat*

(uusi 3 momentti)

12 §

*Luotsin ohjaukirjat*

-----  
Tässä laissa tarkoitetun luotsausyhtiön on varmistettava, että sen palveluksessa olevilla luotsilla on tehtävissään tarvitsemansa voimassaolevat luotsien ohjaukirjat.  
-----

18 §

*Valvonta*

-----  
Liikenteen turvallisuusviraston on toimitettava teknisen käyttöyhteyden avulla VTS-viranomaiselle ajantasaiset tiedot luotsin ohjaukirjoista, linjaluotsinkirjoista, erivapauksista ja poikkeuksista luotsinkäyttövelvollisuudesta. Poikkeuksista Liikenteen turvallisuusvirasto voi ilmoittaa VTS-viranomaiselle myös muulla tavalla kuin teknisen käyttöyhteyden avulla.  
-----

18 §

*Valvonta*

-----  
Liikenne- ja viestintäviraston on toimitettava *rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti* alusliikennepalvelun tarjoajalle ajantasaiset tiedot luotsin ohjaukirjoista, linjaluotsinkirjoista, erivapauksista ja poikkeuksista luotsinkäyttövelvollisuudesta. Poikkeuksista Liikenne- ja viestintävirasto voi ilmoittaa alusliikennepalvelun tarjoajalle myös muulla tavalla kuin *rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti*.  
-----

19 §

*Luotsausrikkomus*

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta  
1) tarjoaa luotsauspalveluja tai harjoittaa luotsaus toimintaa 4 §:ssä säädetyn vastaisesti,  
2) laiminlyö 5 §:ssä tarkoitetun luotsinkäyttövelvollisuuden,  
3) laiminlyö 7 §:n 2 momentissa tarkoitetun tiedonantovelvollisuuden taikka  
4) luotsaa ilman laissa säädettyä oikeutta, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *luotsausrikkomuksesta* sakkoon.

19 §

*Luotsausrikkomus*

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta  
1) tarjoaa luotsauspalveluja tai *etäluotsausta taikka* harjoittaa luotsaus toimintaa 4 §:ssä säädetyn vastaisesti,  
2) laiminlyö 5 §:ssä tarkoitetun luotsinkäyttövelvollisuuden,  
3) laiminlyö 7 §:n 2 momentissa tarkoitetun tiedonantovelvollisuuden taikka  
4) luotsaa ilman laissa säädettyä oikeutta, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *luotsausrikkomuksesta* sakkoon.

## 20 §

*Tuomioistuिन*

Tämän lain 4–11 §:n mukaan käsiteltävissä asioissa toimivaltainen tuomioistuin määräytyy merilain 21 luvun säännösten mukaan.

(uusi 21 a §)

## 20 §

*Tuomioistuिन*

Tämän lain 4 – 11 ja 21 a– 21 f §:n mukaan käsiteltävissä asioissa toimivaltainen tuomioistuin määräytyy merilain 21 luvun säännösten mukaan.

## 21 a §

***Etäluotsauksen luvanvaraisuus***

*Etäluotsaus Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella olevilla luotsattavaksi väyliksi määritellyillä yleisillä kulkuväylillä edellyttää Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää lupaa.*

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

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

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

(uusi 21 b §)

## 21 b §

***Lupa etäluotsaukseen***

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

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

*Liikenne- ja viestintäviraston on tutkittava luvan myöntämisen edellytykset. Lupa etäluotsaukseen*



*on myönnettävä, jos toiminta täyttää tämän lain sekä sen nojalla annettujen säännösten vaatimukset.*

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

(uusi 21 c §)

21 c §

***Etäluotsausta koskevan luvan ehdot***

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

*Lupaan voidaan liittää:*

*1) lain 1 §:ssä säädettyjä tavoitteita edistäviä vaatimuksia;*

*2) ehtoja etäluotsauksessa käytettävistä menettelyistä, tiedoista ja teknologioista;*

*3) ehtoja etäluotsauksen turvallisuuden varmistamisesta;*

*4) ehtoja raportointivelvollisuudesta viranomaisille ja muille tahoille;*

*5) maantieteellisiä rajoituksia;*

*6) sää- ja jääolosuhteisiin liittyviä rajoituksia.*

*Luvan mukaisten toimintojen on sisällyttävä luotsausyhtiön toimintakäsikirjaan.*

*Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä lupaan liitettävistä ehdoista.*

(uusi 21 d §)

21 d §

***Etäluotsausta koskevan luvan muuttaminen***

*Liikenne- ja viestintäviraston myöntämää lupaa etäluotsaukseen voidaan muuttaa luotsausyhtiön hakemuksesta tai luotsausyhtiön suostumuksella. Lupaa voidaan lisäksi muuttaa, jos se on luvanvaraisen toiminnan toimintaedellytyksistä tai muusta vastaavasta olennaisesta muutoksesta johtuvasta syystä välttämätöntä. Toiminnan olennaiseen muuttamiseen on oltava lupa Liikenne- ja viestintävirastolta.*

(uusi 21 e §)

21 e §

***Etäluotsausta koskevan luvan peruuttaminen***

*Liikenne- ja viestintävirasto peruuttaa luvan etäluotsaukseen osaksi tai kokonaan, jos:*

- 1) luotsausyhtiö rikkoo toistuvasti tämän lain säännöksiä tai 21 c §:ssä tarkoitettuja lupaehtoja;*
- 2) etäluotsaus vaarantaa turvallisuutta tai ympäristöä tai aiheuttaa muuta haittaa meriliikenteelle; tai*
- 3) luotsausyhtiö lopettaa etäluotsauksen.*

(uusi 21 f §)

21 f §

***Etäluotsausta koskevat olennaiset tiedot***

*Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto, Ilmatieteen laitos ja alusliikennepalvelun tarjoaja voivat luovuttaa luotsausyhtiölle ja muille etäluotsaukseen osallistuville toimijoille salassapitosäännösten estämättä sellaisia etäluotsausta koskevia tietoja, jotka ovat välttämättömiä niiden lakiin perustuvien tehtävien hoitamiseksi. Tiedot luovutetaan ajantasaisina rajapinnan kautta tai muutoin sähköisesti. Viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 24 §:n 1 momentin 10 kohdassa tarkoitettuja tietoja ei kuitenkaan saa luovuttaa.*

*Etäluotsausta harjoittavan luotsausyhtiön ja muiden etäluotsaukseen osallistuvien toimijoiden on toimitettava maksutta liike- ja ammattisalaisuuden estämättä Liikenne- ja viestintävirastolle sellaisia etäluotsaukseen liittyviä tietoja, jotka ovat välttämättömiä viraston tehtävien suorittamiseksi.*

21 g §

(uusi 21 g §)

***Etäluotsausta koskevia erinäisiä säännöksiä***

*Aluksen päällikkö voi kieltäytyä etäluotsauksena toteutettavasta luotsauksesta. Etäluotsauksesta kieltäytyminen ei saa vaikuttaa luotsin saantiin alukselle.*

*Etäluotsaukseen sovelletaan, mitä luotsin oikeudesta kieltäytyä luotsauksesta tai keskeyttää luotsaus säädetään lain 11 §:ssä.*

*Etäluotsaukseen sovelletaan, mitä lain 4 a – c ja 7 – 8 §:ssä säädetään luotsausyhtiön, satamahallinnon, luotsin ja päällikön vastuusta.*

---

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .*