

Etäluotsauksen juridisia karikkoja kartoittamassa

Sopimuksen ulkopuolinen vahingonkorvausvastuu etäluotsauksessa

Merioikeus

Tutkielma

Laatija:

Jussi Vaahtikari

16.12.2021

Turun yliopiston laatujärjestelmän mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu

Turnitin OriginalityCheck -järjestelmällä.

Tutkielma

Oppiaine: Merioikeus
Tekijä: Jussi Vaahtikari
Otsikko: Etäluotsauksen juridisia karikkoja kartoittamassa : Sopimuksen ulkopuolinen vahingonkorvausvastuu etäluotsauksessa
Ohjaaja: Henrik Ringbom
Sivumäärä: XVIII + 126 sivua
Päivämäärä: 16.12.2021

Luotsauslain muutoksella 2018 mahdollistettiin luvanvaraiset kokeilut etäluotsaukselle, jossa luotsi luotsaa alusta muualta kuin luotsattavasta aluksesta käsin. Muutoksella ei ollut tarkoitus vaikuttaa merkittävästi kokeiluun osallistuvien vastuisiin ja velvollisuuksiin tai muuhun oikeustilaan. Tästä huolimatta uusilla normeilla voi olla ennakoimattomiakin vaikutuksia, niiden kytkeytyessä osaksi merioikeuden perinteistä tuottamusperusteista järjestelmää, jossa korvausvastuun kanavoinnilla on iso merkitys.

Tutkielma on ensimmäinen oikeusdogmaattinen tarkastelu etäluotsauksen vahingonkorvauskysymyksistä. Se muodostaa aihealueesta kokonaiskuvan ja paikantaa ongelmakohtia jatkotutkimusta ja lainsäädännöllisiä toimenpiteitä varten kysymällä, miten etäluotsauksen deliktivastuu muodostuu merioikeuden järjestelmässä ja miten etäluotsaustoiminnan vaatimat uudet roolit ja henkilöt vaikuttavat kokonaisuuteen.

Etäluotsauksessa päällikön ja luotsin tehtävät joustavat LL 8.4 §:n periaatteiden mukaan muodostaen epäselvyyttä heidän vastuurajoihinsa, ja ohjaa päällikköä varautumaan etäluotsauksen toimintahäiriöissä toimimaan yksin. Tämä heijastuu osaltaan merilain (674/1994) 7:1 §:n kautta laivanisännälle, mutta ei ole hänelle merkittävä ongelma nykyisessä oikeustilassa.

Sen sijaan luotsausyhtiölle etäluotsauksen järjestämisen jääminen luotsauslain (940/2003) LL 4 a §:n vastuunrajoituksen ulkopuolelle muodostaa merkittävän uuden vahingonkorvausoikeudellisen riskin luotsausyhtiölle ja sen avustajille. Luotsausyhtiön tehtäväkentän laajetessa, on sille asetettu myös velvollisuus varautua erilaisiin ongelmiin. Vaikka luotsin kannalta tilanne on helpompi luotsauslain 8.4 §:ään liittyvän vastuunalansa rajauksen ansiosta, hänen ja luotsausyhtiön välille voi syntyä epätoivottava intressiristiriita siksi, koska luotsausyhtiölle vahingon osoittautuminen luotsin syyksi on luotsausyhtiölle tärkeää LL 4 a §:n ja merioikeuden kanavointisääntöjen vuoksi.

Viranomaisen rooli korostuu etäluotsauksessa ja se joutuu kiinnittämään erityistä huomiota paitsi omaan huolisuuteensa, myös etäluotsauslupaansa sen määrittellessä useita yksityiskohtia siitä, mitä osapuolilta edellytetään. Oikeustilan selkeyttämiseksi ehdotetaan säätämään luotsausyhtiölle etäluotsaustoiminnassa korostunut huolellisuusvelvollisuus, siirtämään luotsi luotsausyhtiön isännänvastuupiiriin ja lisäämään luotsausyhtiö merilain vahingonkorvausvastuun rajoittamiseen oikeutettujen joukkoon. Muutokset kannustaisivat etäluotsauksen osapuolia kiinnittämään huomiota oman toimintansa turvallisuuteen, lisäisivät osapuolten luottamusta ja toteuttaisivat luotsauslain tarkoitusta.

Avainsanat: luotsaus, luotsauslaki, merioikeus, vahingonkorvausvastuu.

Sisällys

Etäluotsauksen juridisia karikkoja kartoittamassa	I
Lähteet	V
Lyhenteet	XVII
1 Johdanto	1
1.1 Aluksi.....	1
1.2 Tutkielman tavoitteet.....	3
1.3 Metodi ja keskeiset lähteet.....	4
1.4 Tutkimuksen rajaukset ja rakenne.....	9
2 Luotsaus oikeudellisena järjestelmänä	12
2.1 Mitä luotsaus on?	12
2.1.1Neuvojen antamista ja merenkulun asiantuntijuutta	12
2.1.2 Luotsaus osana aluksen ohjailua	15
2.1.3 Luotsaukseen kuuluva muu toiminta	16
2.2 Luotsaus vahingonkorvausoikeuden näkökulmasta	17
2.2.1 Velvollisuuksien ja vastuunjaon lähtökohdat luotsauksessa	17
2.2.2 Päällikön velvollisuudet ja asema	20
2.2.3 Luotsin velvollisuudet ja asema	21
2.2.4 Päällikön ja luotsin velvollisuuksien keskinäinen suhde	23
2.2.5 Luotsausyhtiön ja laivanisännän asema sekä velvollisuudet	25
2.2.6Vastuu toisen aiheuttamasta vahingosta eli isännänvastuu	27
2.2.7 Luotsausyhtiön julkisen hallinnon tehtävä	33
2.2.8 Laivanisännän ja luotsausyhtiön sopimussuhde	35
2.2.9 Osapuolten oma vastuu	37
3 Etäluotsauksen vahingonkorvausjärjestelmä	40
3.1 Miten etäluotsaus muuttaa luotsausta?	40
3.1.1 Sääntelyn muutokset.....	40
3.1.2 Vahingonkorvausoikeudelliset suhteet ja avoimet ongelmat.....	42
3.1.3 Kokeilutoiminnasta ja luvanvaraisuudesta	46
3.2 Päällikkö	47
3.2.1 Tiedonantovelvollisuus	48
3.2.2 Etäluotsaukseen ja sen ongelmiin varautuminen	49
3.2.3 Hyvä merimiestaito ja luotsin toimien monitorointi - näkökulmia	53
3.2.4 Monitorointi oikeuskäytännössä	56

3.2.5	Yhteenveto päällikön vastuusta	63
3.3 Luotsi.....		64
3.3.1	Luotsin velvollisuuksien epämääräisyydestä	64
3.3.2	Etäluotsaavan luotsin vahingonkorvausvastuun syntyminen	67
3.3.3	Yhteenveto luotsin vastuusta	70
3.4 Laivanisännän vastuu etäluotsauksessa		71
3.5 Luotsausyhtiö		73
3.5.1	Tuottamuksen arvioinnin prosessi etäluotsauksessa	73
3.5.2	Kuinka tulee ymmärtää luotsauspalvelut?	74
3.5.3	Luotsausyhtiön velvollisuus varautua	78
3.5.4	Luotsausyhtiön vastuuperuste etäluotsauksessa	80
3.5.5	Mitä tarkoittaa termi luotsauksessa?	87
3.5.6	Yhteenvetoa luotsausyhtiön vastuusta	91
3.6 Valtion ja kolmansien tahojen vastuu		91
3.6.1	Etäluotsauksen muut mahdollistajat	91
3.6.2	Korvausvelvollisen paikantaminen ja vastuuperuste	93
3.6.3	Viranomaisen määräyksien antovaltuuden rajat	97
3.6.4	Lupaviranomaiselta odotettu huolellisuus ...	102
3.6.5	Yhteenveto viranomaisen vastuusta ...	104
3.6.6	Valtion kokonaisvastuu ...	105
3.6.7	Tapahtuuko etäluotsausjärjestelmän tarjoaminen aluksen vai valtion lukuun? ...	106
4 Johtopäätökset.....		113
4.1 Keskeiset havainnot		113
4.2 Pohdinta		115
4.2.1	Horisontaaliset työntekijätason suhteet ...	115
4.2.2	Vertikaaliset kanavointisuhteet ...	118
4.2.3	Horisontaaliset yrityssuhteet ...	119
4.2.4	Muut toimijat ...	120
4.3 Luotsauksen tulevaisuus - de lege ferenda ja jatkotutkimuksen tarve		122

Lähteet

Kirjallisuus

- Aminoff, Jan, Liability for Pilotage, VTS and Other Navigational Aids, a Practical Perspective, s. 181–198 teoksessa Rak, Henrik – Wetterstein, Peter. (toim.), Environmental Liabilities in Ports and Coastal Areas-Focus on Public Authorities and Other Actors: Papers from a Seminar 11-14 August 2010, Korpoström, Finland. Institute of Maritime and Commercial Law, Åbo Akademi University 2011.
- Anderson, Philip, ISM code : a practical guide to the legal and insurance implications. Third edition. Informa Law from Routledge. 2015.
- Artuso – Coleman – Drennan, et al, Study on Pilotage Exemption Certificates Final Report. Version: 1.4. PwC in partnership with Panteia. 2012
(ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/maritime_en, Luettu 1.7.2021, poistunut verkosta 10/2021. Saatavilla pyynnöstä kirjoittajalta).
- Aven, Terje, Risk Analysis : Assessing Uncertainties Beyond Expected Values and Probabilities. John Wiley & Sons, Incorporated. 2008.
(ebookcentral.proquest.com/lib/kutu/detail.action?docID=470415, Luettu: 20.9.2021).
- Basedow, Jürgen, Rome II at Sea – General Aspects of Maritime Torts. *Rabels Zeitschrift Für Ausländisches Und Internationales Privatrecht / The Rabel Journal of Comparative and International Private Law* 74 (1) 2010, s. 118–138.
- Boström, Magnus, Mind the Gap! A Quantitative Comparison Between Ship-to-Ship Communication and Intended Communication Protocol. *Safety Science* 123/2020.
- Bowditch, Nathaniel, 2019 American Practical Navigator "Bowditch" Vol 1 & 2. Combined Edition. National geospatial-intelligence agency. 2019.
- Bruno, Karl – Lützhöft, Margareta, Shore-Based Pilotage: Pilot or Autopilot? Piloting as a Control Problem. *The Journal of Navigation* 62 (3) 2009, s. 427–437.
- Collin, Felix, Maritime Product Liability at the Dawn of Unmanned Ships—the Finnish Perspective. *SIMPLY: Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook* 2018. *Marlus* 519 2018, s. 7–48.
- Costa, Nicole A. – Lundh, Monica – MacKinnon, Scott N, Non-technical communication factors at the Vessel Traffic Services. *Cognition, Technology & Work* 20 (1) 2018, s. 63–72.

- Daszuta, Waldemar – Ghosh, Samrat, Seafarers perceptions of competency in risk assessment and management: an empirical study. *WMU Journal of Maritime Affairs* 17 (4) 2018, s. 543–564.
- Erkama, Pekka – Helovuori, Arto – Salokorpi, Mirva, Komentosiltayhteistyön kehittäminen Esiselvitys I Merenkululaitos. Merenkululaitos 2007.
- Falkanger, Thor – Bull, Hans Jacob – Brautaset, Lasse, Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective. Fourth edition. Universitetsforlaget 2017.
- Palveluehdot. Finnpiilot Pilotage Oy 2021. <http://finnpilot.fi/asiakkaille/palveluehdot/> (Luettu: 14.7.2021).
- Finnpiilot Pilotage Oy, Toimintakäsikirja luotsaustoiminta versio 1.3. Finnpiilot Pilotage Oy 2021. (Saatavilla Finnpiilot Pilotage Oy:ltä).
- Vuosiraportti 2020 | Finnpiilot Pilotage Oy. Finnpiilot Pilotage Oy 2020. <https://finnpilotvuosiraportti.fi/> (Luettu: 7.8.2021).
- Frände, Dan – Helenius, Dan – Hietanen-Kunwald, Petra – Hupli, Tuomas – Koulumäki, Risto – Lappalainen, Juha – Lindfors, Heidi – Niemi, Johanna – Rautio, Jaakko – Saranpää, Timo – Turunen, Santtu – Virolainen, Jyrki, Prosessioikeus. 5. painos. Alma Talent Oy 2017. (<https://verkkokirjahylly.almatalent.fi/teos/FAHBGXCTDG#piste:tg>, Päivitetty: 13.12.2021).
- Giordani, Tatu – Kava, Ronja, Julkisen hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle ja viranomaistoiminnon yhtiöittäminen. Edilex 2019/26. (www.edilex.fi/artikkelit/19839, Luettu: 13.8.2021).
- Haapajoki, Ilmari, Luotsin asema Suomen luotsausjärjestelmässä ja luotsin oikeusturva, s. 215–225 teoksessa Rinkinen, Antti – Tulimaa, Juha (toim.), Leettari : 100 vuotta edunvalvontaa. Luotsiliitto-Lotsförbundet ry 2018.
- Hahto, Vilja, Tuottamus vahingonkorvausoikeudessa. Talentum Media Oy 2008.
- Hakalehto-Wainio, Suvanna, Julkisyhteisön vahingonkorvausvastuu. Oikeusministeriö 2010. (urn.fi/URN:ISBN:978-952-466-993-1, Luettu: 20.7.2021)
- Hakalehto-Wainio, Suvanna, Julkisyhteisön vahingonkorvausvastuun peruskysymyksistä. Defensor Legis 90 (4) 2009, s. 587–605.
- Hakalehto-Wainio, Suvanna, Valtio ja vahinko : julkisen vallan käyttäjän vahingonkorvausvastuu vahingonkorvauslaissa. Talentum 2008.
- Havu, Katri – Roslin, Waltteri, Tekoäly ja vahingonkorvausvastuu viestintä- ja media-alalla: teoreettisia lähtökohtia ja valikoituja havaintoja. Lakimies 7–8/2019, s. 896–927.
- Hemmo, Mika, Vahingonkorvausoikeus. WSOY 2005.

- Hemmo, Mika – Hoppu, Kari, Sopimusoikeus. Alma Talent Oy 2021.
(verkkokirjajhyllly.almatalent.fi/teos/HAHBGXCTDG#piste:t26O, Päivitetty: 11.5.2021).
- Henriksson, Åsa, Lotsningsbolagets samt den enskilda lotsens skadeståndsansvar. Helsinki Law Review 5 (2) 2011, s. 335–362.
- Hirvi, Mikko, Alueiden poikkihallinnollisen tilannekäsityksen muodostaminen. Maanpuolustuskorkeakoulu 2017.
- Hirvonen, Ari, Mitkä metodit? Opas oikeustieteen metodologiaan. Helsingin yliopisto 2011.
- Hoem, Åsa – Porathe, Thomas – Rødseth, Ørnulf – Johnsen, S.O, At least as safe as manned shipping? Autonomous shipping, safety and “human error”, s. 417–425 teoksessa Haugen, Stein – Barros, Anne – van Gulijk, Coen – Kongsvik, Trond – Vinnem, Jan Erik (Eds.), Safety and Reliability – Safe Societies in a Changing World. 1st ed. CRC Press 2018.
- Hughes, Terry, When is a VTS not a VTS?. The Journal of Navigation 62 (3) 2009, s. 439–442.
- Husa, Jaakko – Pohjolainen, Teuvo Julkisen vallan oikeudelliset perusteet: johdatus julkisoikeuteen. 4., uudistettu painos. Talentum 2014.
(verkkokirjajhyllly.almatalent.fi/teos/GAIBBXCTEB#piste:b4, Luettu 16.7.2021)
- International Chamber of Shipping, Bridge Procedures Guide. 5th ed. Marisec 2016.
- Jensen, Jarle, Norwegian pilotage : National service – liable for damages?. University of Oslo 2013.
- Koulu, Risto, KKO 2016:47, digitaalisessa sivuttomassa teoksessa Timonen, pekka (toim.), KKO:n ratkaisut kommentein 2016 I. Alma Talent Oy 2021.
(verkkokirjajhyllly.almatalent.fi/teos/BAXBXATIEEDBAXB#/piste:t6u, Päivitetty: 2.11.2021).
- Kolehmainen, Antti, Tutkimusongelma ja metodi lainopillisessa työssä, s. 106–134 teoksessa Miettinen, Tarmo (toim.), Oikeustieteellinen opinnäyte – Artikkeleita oikeustieteellisten opinnäytteiden vaatimuksista, metodista ja arvostelusta. Edita Publishing Oy 2016. (www.edilex.fi/kirjat/16170, Luettu 13.5.2021).
- Kovanen, Tiina, Cyber-threat aspects in a complex system-of-systems environment: a case study in remote pilotage. Jyväskylän yliopisto 2021.
- Kurki, Raimo, Hyvän merimiestaidon laiminlyönti. Helsingin yliopisto 2014.
- Lahtinen, Janne – Valdez, Osiris – Kujala, Pentti – Hirdaris, Spyros, Remote piloting in an intelligent fairway – A paradigm for future pilotage.

Safety science 130 2020, 104889. (doi.org/10.1016/j.ssci.2020.104889, Luettu 15.5.2021).

Lappalainen, Jouni – Kunnaala, Vappu – Tapaninen, Ulla, Present pilotage practices in Finland. WMU Journal of Maritime Affairs 13 (1) 2014, s. 77–99.

Liikenne- ja viestintäministeriö, Kilpailun avaamisen edellytykset ja vaikutukset luotsaustoiminnassa Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 10/2011. Liikenne- ja viestintäministeriö 2011. (urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-219-3, Luettu: 12.6.2021).

Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelma Luonnos 2.12.2020. Liikenne- ja viestintäministeriö 2020. (https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/37cb38d3-5af5-4d43-ba22-1006b8cb2abd/f9d52ba7-6e4d-4a40-b176-f019fbbba3795/LAUSUNTOPYYNTO_20201221081346.PDF, Luettu 24.5.2021).

Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikenteen turvallisuusviraston lausunto Liikenne- ja viestintäministeriölle 1.9.2010 Viite: luonnos 25.8.2010. Liikenteen turvallisuusvirasto 2010. (api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/cfcba8fb-129f-42bb-ad6e-dd4b22952118/7867c059-5788-4de0-be43-835e85933b12/LAUSUNTO_20100903140056.PDF, Luettu: 24.7.2021).

Liikenteen turvallisuusvirasto, Komentosiltalaitteiden käyttö luotsauksessa dnro: TRAFI/14290/03.04.01.02/20112011. Liikenteen turvallisuusvirasto 2011.

Liikenteen turvallisuusvirasto, Tarkennus tulkintaan komentosiltalaitteiden käytöstä luotsauksen aikana dnro: TRAFI/14290/03.04.01.02/20112014. Liikenteen turvallisuusvirasto 2014.

Luotsausliikelaitos Finnpilot, Luotsausliikelaitoksen lausunto Liikenne- ja viestintäministeriölle. Lausuntopyyntö LVM/1750/02/2010. Luotsausliikelaitos Finnpilot 2010. (api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/cfcba8fb-129f-42bb-ad6e-dd4b22952118/83224360-1e1f-4276-881c-42b6c60ba493/LAUSUNTO_20100901140001.PDF, Luettu: 12.6.2021).

Luotsiliitto, Luotsiliiton lausunto Liikenne- ja viestintäministeriölle. Lausuntopyyntö LVM/1750/02/2010. Luotsiliitto 2010. (api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/cfcba8fb-129f-42bb-ad6e-dd4b22952118/cdbd3f8a-dcbe-4216-ad60-964c19c1af6b/LAUSUNTO_20100901100003.PDF, Luettu: 12.6.2021).

Luotsiliitto, Luotsiliiton lausunto Liikenne- ja viestintävaliokunnalle hallituksen esityksestä 225/2018 EDK-2018-AK-228397. Luotsiliitto 2018.

(<https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2018-AK-228397.pdf>, Luettu: 12.6.2021).

Määttä, Tapio, Metodinen pluralismi oikeustieteessä – Ympäristöoikeudellisen tutkimuksen suuntauksat ja menetelmät, s. 135–222 teoksessa Miettinen, Tarmo (toim.), Oikeustieteellinen opinnäyte – Artikkeleita oikeustieteellisten opinnäytteiden vaatimuksista, metodista ja arvostelusta. Edita Publishing Oy 2016.
(www.edilex.fi/kirjat/16170, Luettu 13.5.2021).

Mäenpää, Olli, Hallinto-oikeus. Alma Talent Oy 2018.
(verkkokirjahylly.almatalent.fi/teos/EABBXXBTAGHDB#piste:td, Päivitetty: 10.12.2021).

Mäenpää, Olli, Yleinen hallinto-oikeus. 1. painos. Alma Talent Oy 2017.
(verkkokirjahylly.almatalent.fi/teos/CABBXXBTABCED#piste:b4, Päivitetty: 2017).

Marten, Bevan, Port state jurisdiction and the regulation of international merchant shipping. Springer 2014.

Mielityinen, Sampo, Vahingonkorvausoikeuden periaatteet. Edita Publishing Oy 2006.

Norros, Leena – Hukki, Kristiina – Haapio, Antti – Hellevara, Matti, Päätöksenteko komentosillalla luotsaustilanteessa. Valtion teknillinen tutkimuskeskus 1998.
(www.vttresearch.com/sites/default/files/pdf/julkaisut/1998/J833.pdf, Luettu 15.5.2021).

Norros, Olli. KKO 2008:62 digitaalisessa sivuttomassa teoksessa Timonen, Pekka (toim.), KKO:n ratkaisut kommentein 2008 I. Alma Talent Oy 2021.
(verkkokirjahylly.almatalent.fi/teos/BAXBBXATIEEDBAXB#piste:t6u, Päivitetty: 2.11.2021).

Nuutila, Ari-Matti, Rikosoikeudellinen huolimattomuus. Lakimiesliiton kustannus 1996.
Oikeusministeriö, Lausunto luotsaustoimikunnan -94:n mietinnöstä dnro 1601/04/95.
Oikeusministeriö 1995.

Oikeusministeriö, Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laeiksi luotsauslain muuttamisesta ja vahingonkorvauslain 3 luvun 7 §:n kumoamisesta OM 150/43/2010. Oikeusministeriö 2010. (api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/cfcba8fb-129f-42bb-ad6e-dd4b22952118/146d4002-8c17-47e5-af53-31edbb14588b/LAUSUNTO_20100903120002.PDF, Luettu 20.5.2021).

Onnettomuustutkintakeskus, M/S SILJA EUROPA:n karilleajo Furusundissa Tukholman saaristossa 13.1.1995. Onnettomuustutkintakeskus 1995.
(turvallisuustutkinta.fi/material/attachments/otkes/tutkintaselostukset/fi/vesiliikenneo

nnettomuuksientutkinta/vanhemmattutkinnat/FkbFFvIm7/1_1995_Tutkintaselostus.pdf, Luettu 27.7.2021).

Onnettomuustutkintakeskus, Luotsaustyö ja sen kehitys, Turvallisuusselvitys S1/2004M b. Onnettomuustutkintakeskus 2010.

(turvallisuustutkinta.fi/material/attachments/otkes/tutkintaselostukset/fi/vesiliikenneonnettomuuksientutkinta/2004/s12004m_tutkintaselostus/s12004m_tutkintaselostus.pdf, Luettu 15.5.2021).

Onnettomuustutkintakeskus, M2012-02 M/S PHOENIX J (ATG) karilleajo Rauman edustalla 18.4.2012. Onnettomuustutkintakeskus 2013.

(turvallisuustutkinta.fi/material/attachments/otkes/tutkintaselostukset/fi/vesiliikenneonnettomuuksientutkinta/2012/m2012-02_tutkintaselostus/m2012-02_tutkintaselostus.pdf, Luettu: 15.5.2021).

Rak, Henrik, Liability for Pilotage, VTS and Other Navigational Aids, a Theoretical Perspective, s. 163–198 teoksessa Rak, Henrik – Wetterstein, Peter. (toim.), Environmental Liabilities in Ports and Coastal Areas-Focus on Public Authorities and Other Actors: Papers from a Seminar 11–14 August 2010, Korpoström, Finland. Institute of Maritime and Commercial Law, Åbo Akademi University 2011.

RISE Research Institutes of Sweden, Slutrapport. Analys av förutsättningar och nyttor med ett nytt navigationsstöd från land TRV2019/13352 2021. RISE Research Institutes of Sweden 2021.

Saarnilehto, Ari, Todistustaakasta vahingonkorvausasioissa, s. 53–102 teoksessa Ari Saarnilehto (toim.), Velvoiteoikeudellisia kirjoituksia I. Turun yliopisto 2010.

Saarnilehto, Ari, Vahingonkorvauslaki: käytännön kommentaari. Edita Publishing Oy 2007. (www.edilex.fi/kirjat/7457.pdf, Luettu 16.5.2021).

Salonen, Tuisku – Wahlström, Mikael – Karvonen, Hannu, Designing a remote-pilotage system: work styles to be considered, s. 235–236 teoksessa Lusikka, Toni (toim.), Proceedings of TRA2020, the 8th Transport Research Arena: Rethinking transport – towards clean and inclusive mobility. Finnish Transport Agency 2020. (<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/TRA2020-Book-of-Abstract-Traficom-research-publication.pdf>, Luettu: 14.5.2021).

Sampson – Acejo – Ellis – Tang and Turgo, The relationships between seafarers and shore-side personnel: An outline report based on research undertaken in the period 2012–2016. Seafarers International Research Centre (SIRC) 2016.

(www.sirc.cf.ac.uk/Uploads/Publications/The%20relationships%20between%20seafarers%20and%20shore-side%20personnel.pdf, Luettu: 17.7.2021).

Selvig, Erling, Det såkalte husbondsansvar: studier i ulike typer av ansvar for hjelpere, herunder rederansvaret efter sjøl, § 8. Universitetsforlaget. 1968.

Sirkka, Tuomo, Tuotevastuu yritysten välisissä suhteissa. Myyjän vastuu ostajan elinkeinomaisuuteen kohdistuvista tuotteen aiheuttamista esine- ja varallisuusvahingoista sekä myyjän tuotevastuuriskien hallinta. Lapin yliopisto 2005.

Söderholm, Päivi – Vähäkylä, Ilse, Nykymerenkulun sanakirja. Ajatus 1998.

Soininen, Niko, Oikeudellisen argumentin rakentaminen kirjoitusprosessissa, s. 51–70 teoksessa Miettinen, Tarmo (toim.), Oikeustieteellinen opinnäyte – Artikkeleita oikeustieteellisten opinnäytteiden vaatimuksista, metodista ja arvostelusta. Edita Publishing Oy 2016.

Solvang, Trond, Shipowners' vicarious liability under English and Norwegian law - With an eye to technical failure of autonomous ships. Marlus 541 2021.

Solvang, Trond, Man, machine, and culpa, digitaalisessa sivuttomassa teoksessa Ringbom, Henrik –Røsæg, Erik –Solvang, Trond (toim.), Autonomous Ships and the Law. Taylor and Francis 2020.

Solvang, Trond, From the role of classification societies, to theories of norms and autonomous ships-some cross-disciplinary reflections. Marlus 519 2019, s. 239–256.

Soyer, Barış, Autonomous vessels and third-party liabilities The elephant in the room, s. 105–115 teoksessa Soyer, Barış –Tettenborn, Andrew (toim.), New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century. Routledge 2020.

Ståhlberg, Pauli – Karhu, Juha, Suomen vahingonkorvausoikeus. 7. painos Alma Talent Oy 2020. (verkkokirjahylly.almatalent.fi/teos/BAXBXATBBBEE#/piste:t1tZ, Päivitetty: 2020).

Thomasson, Johnny, Luotsien uranaikaisen koulutuksen kehittäminen. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu 2016.

Tiberg, Hugo – Schelin, Johan, On maritime & transport law. Poseidon Förlag AB 2016.

Viljanen, Mika, Robotteja vakuuttamassa: autonomiset alukset esimerkkinä. Lakimies 7–8/2018, s. 962–973.

Viljanen, Mika, Ihmisen identiteetti ja tuottamusarviointi. Lakimies 3/2005, s. 462–451.

Wederhorn, Titta, Aluksen päällikön, luotsin ja muiden luotsaustapahtuman toimijoiden roolien ja vastuiden vaikutus merenkulun turvallisuuteen. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu 2014.

Wetterstein, Peter, Tankar om det sjörättsliga skadeståndsansvaret. Tidskrift Utgiven Av Juridiska Föreningen i Finland 5/1980, s. 337–346.

Wetterstein, Peter, Nöjesbåtagarens skadeståndsansvar, s. 48–105 teoksessa Wetterstein, Peter (red.), Nöjesbåten: Juridiska frågor. Åbo akademis förlag 1988.

Wetterstein, Peter, Det offentliga skadeståndsansvar – särskilt med hänsyn till sjöfartsförhållanden. Marlus 253 1999. s.31 s.

Wetterstein, Peter, Redaransvaret och autonom sjöfart – några synpunkter. Tidskrift Utgiven Av Juridiska Föreningen i Finland 1/2019, s. 24–41.

Virallislähteet

HE 14/1930 vp. Hallituksen esitys laiksi laivanisännän vastuusta ja meripanttioikeudesta.

HE 187/1973 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle Vahingonkorvausta koskevaksi lainsäädännöksi.

HE 38/1993 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi Varustamoliikelaitoksesta Luotsausliikelaitoksesta ja Merenkululaitoksesta.

HE 39/1993 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle luotsauslaiksi.

HE 62/1994 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle merilaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.

HE 144/1997 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle luotsauslaiksi.

HE 234/1997 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle raideliikennevastuulaiksi ja laiksi liikennevakuutuslain muuttamisesta.

HE 22/2002 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle Pohjois-Atlantin jäävartion taloudellisesta tuesta tehdyn sopimuksen voimassaolon lakkauttamisen hyväksymisestä, ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten hyväksymisestä ja sopimusmuutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamista koskevaksi laiksi sekä laiksi merilain 6 luvun muuttamisesta.

HE 196/2002 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kunnallisesta viranhaltijasta ja laiksi kuntalain muuttamisesta.

HE 38/2003 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi Varustamoliikelaitoksesta Luotsausliikelaitoksesta ja Merenkululaitoksesta.

HE 39/2003 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle luotsauslaiksi.

HE 223/2006 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen muutosten hyväksymisestä sekä laeiksi sopimusmuutosten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta ja merilain 6 luvun 9 §:n muuttamisesta.

HE 277/2009 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle vesilainsäädännön uudistamiseksi.

HE 204/2010 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle turvallisuustutkintalaiksi, laiksi sotilasilmailuonnettomuuksien tutkinnasta ja laeiksi eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta sekä ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteen XI-1 lukuun tehdyn muutoksen hyväksymisestä ja laiksi muutoksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.

HE 130/2010 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle Luotsausliikelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi.

HE XXX/2010 vp Luonnos hallituksen esitykseksi Eduskunnalle laeiksi luotsauslain muuttamisesta ja vahingonkorvauslain 3 luvun 7 §:n kumoamisesta päivättynä 25.8.2010.

HE 214/2010 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi luotsauslain muuttamisesta ja vahingonkorvauslain 3 luvun 7 §:n kumoamisesta.

HE 54/2013 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi julkisen hallinnon turvallisuusverkkotoiminnasta ja viestintämarkkinalain 2 §:n muuttamisesta.

HE 207/2016 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi luotsauslain ja alusliikennepalvelulain muuttamisesta.

HE 192/2017. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi Euroopan unionin verkko- ja tietoturvadirektiivin täytäntöönpanoon liittyvien lakien muuttamisesta.

HE 34/2018. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.

HE 225/2018 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi luotsauslain muuttamisesta.

HE 34/2018 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.

HE 61/2018 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräiksi niihin liittyviksi laeiksi.

PeVL 31/1998 vp – HE 76/1998 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle pelastustoimilaiksi.

- PeVL 2/2002 vp – HE 197/2001 vp. Perustuslakivaliokunnan lausunto 2/2002 vp
Hallituksen esitys laeiksi sähköisistä allekirjoituksista ja viestintähallinnosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta.
- PeVL 12/2010 vp – HE 251/2009 vp. Perustuslakivaliokunnan lausunto 12/2010 vp
Hallituksen esitys laiksi luotsauslain muuttamisesta Liikenne- ja viestintävaliokunnalle.
- PeVL 16/2018 vp – HE 34/2018 vp. Valiokunnan lausunto. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.
- PeVL 26/2017 vp. Valiokunnan lausunto PeVL 26/2017 vp – HE 15/2017 vp, HE 47/2017 vp, HE 52/2017 vp, HE 57/2017 vp, HE 71/2017 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle maakuntien perustamista ja sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisen uudistusta koskevaksi lainsäädännöksi sekä Euroopan paikallisen itsehallinnon peruskirjan 12 ja 13 artiklan mukaisen ilmoituksen antamiseksi.
- LVM/2021/42 Valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatiosta
- LiVM 18/2010 vp – HE 214/2010vp. Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö 18/2010 vp
Hallituksen esitys laeiksi luotsauslain muuttamisesta ja vahingonkorvauslain 3 luvun 7 §:n kumoamisesta.
- LiVM 32/2018 vp – HE 225/2018 vp. Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö 32/2018.
Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi luotsauslain muuttamisesta.
- K 16/2008 vp. Valtioneuvoston oikeuskanslerin kertomus oikeuskanslerin virkatoimista ja lain noudattamista koskevista havainnoista vuodelta 2007.
- VNp 1048/2018 Valtion Valtioneuvoston päätös huoltovarmuuden tavoitteista
- EDK-2018-AK-229297 HE 225/2018 vp LiV 05.12.2018 ylitarkastaja Mira Karppanen, liikenne- ja viestintäministeriö Asiantuntijalausunto.

Internetlähteet

Vuosiraportti 2020 | Finnpiilot Pilotage Oy. Finnpiilot Pilotage Oy 2020.

<https://finnpilotvuosiraportti.fi/> (Luettu: 7.8.2021).

Palveluehdot. Finnpiilot Pilotage Oy 2021. <http://finnpilot.fi/asiakkaille/palveluehdot/> (Luettu: 14.7.2021).

Oikeustapaukset

KKO 1953 II 50

KKO 1980 II 93
KKO 1981-II-79
KKO 1982 II 120
KKO 1983 II 40
KKO 1983 II 91
KKO 1989:111
KKO 1990:55
KKO 1990:78
KKO 1991:156
KKO 1992:3
KKO 1992:167
KKO 1993:166
KKO 1995:61
KKO 1996:20
KKO 1996:117
KKO 1996:150
KKO 1997:73
KKO 1998:146
KKO 1990:51
KKO 2001:2
KKO 2008:62
KKO 2010:51

Turun HO 11.2.1986 n:o 150186–76 dnro: 1985 R 19 Rau I (ND-1987-238)

Turun HO 19.1.1996 n:o 277 dnro: S 94/404 (ND-1996-93)

Helsingin HO 28.2.2006, no 546, MO:n käsittely Helsingin KO 04/6599 dnro: L00/13350
(ND-2004-56)

Vaasan HO 31.12.1987 n:o 2027 dnro: R 85/1429 (ND-1987-268)

Turun HO 3.6.1983 n:o 150483-N:o 431 RO 27.5.1982 dnro: S80/1024/X

Turun HO 27.11.2012 n:o 2478 dnro: R 12/1366

Helsingin RO 4.10.1982, no: SX 81/179 (ND-1982-142)

Helsingin RO 7.11.1989 n:o R88/3113 (ND-1989-156)

Helsingin MO välituomio 20.6.2019 n:o 19/29531 ja HO dnro: S 19/2175

ND-1973-343 Norges Høyesterett 1973 (Trygg)

ND-1973-348 Norges Høyesterett 1973 (Uthaug)

ND-1987-64 Svea hovrätt (Jose Marti)

Alize 1954 v Allianz Elementar Versicherungs AG [2021] UKSC 51

United States v. Carrol Towing Co., 159 F.2d, 159 (2d Cir. 1949)

Lyhenteet

AIS	Automatic identification system
AlpL	alusliikennepalvelulaki (623/2005)
dnro	diaarinumero
EY	Euroopan yhteisö
HE	hallituksen esitys
HO	hovioikeus
Ibid.	ibidem (viittauksen kohde sama kuin edellisessä)
IMO	International Maritime Organization. Kansainvälinen merenkulkujärjestö
ISM	International Safety Management. Alusten turvallisesta toiminnasta ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä annettu kansainvälisen johtamissäännöstö
KKO	korkein oikeus
KO	käräjäoikeus
Ks.	katso
LiVM	liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö
LL	luotsauslaki (940/2010)
LVM	liikenne- ja viestintäministeriö
ML	merilaki (674/1994)
MO	merioikeus
PeV	perustuslakivaliokunta
PeVL	perustuslakivaliokunnan lausunto
PL	Suomen perustuslaki (731/1999)
RO	raastuvanoikeus
s.	sivu
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea. Kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers. kansainvälisen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan vuoden 1978 yleissopimuksen
VahL	vahingonkorvauslaki (412/1974)
vp	valtiopäivät
Vrt.	vertaa

VTs Vessel Traffic Service. Alusliikennepalvelu

1 Johdanto

1.1 Aluksi

Disruptiivinen teknologinen kehitys merenkulussa joutuu herkästi törmäyskurssille alan rauhallisemmin liikkuvan oikeudellisen järjestelmän kanssa. Selkeimmin tilanne on tunnistettavissa autonomisiin laivoihin liittyvässä keskustelussa, joka yhdistää sekä valtavassa kehityksessä olevan osin vielä kokeilemattoman teknologian ja merioikeuden fundamentteihin kuuluvan riskin kohdentamisen systematiikan. Erityisen haastavaksi ongelmaksi on muodostunut se, ettei ihmisen virheisiin ja laiminlyönteihin pohjautuva vahingonkorvaus- ja vastuujärjestelmä sovellu optimaalisesti tilanteisiin, joissa inhimillistä tekijää ei löydy tai sitä on hankala tunnistaa.

Etäluotsaus ei liity suoraan autonomisiin aluksiin eikä ole läheskään niin dramaattinen muutos kuin itsekseseen tai etähallinnassa kulkevat laivat. Sen keskeisin funktio kuitenkin on vain aluksen luotsaaminen maista käsin, jolloin luotsin ei tarvitsisi nousta lainkaan laivaan näin mahdollisesti vähentäen ammattiin liittyviä riskejä, joita alukseen nousu tai poistuminen sisältää.¹

Vaativuudesta kuvailusta huolimatta se rikkoo hyvin perinteisen tavan suorittaa luotsaus asettamalla komentosillalla tehdyn suoran kommunikoinnin sekä havainnoinnin väliin yhteydenpito- ja monitorointijärjestelmiä. Kuvaan astuukin samanlainen tematiikkaa ja pohdinta, jota joudutaan tekemään autonomisten ja etäohjattavien alusten kohdalla.² Voidaan myös katsoa, että etäluotsaus on eräänlainen harjoitus, jota tarvitaan askeleena kohti itsenäisesti kulkevia aluksia.³

Huolimatta lainsäädännöllä luodusta mahdollisuudesta etäluotsausta ei ole Suomessa tarkasteltu oikeustieteessä tutkielman tasolla aikaisemmin, mikä voi johtua osittain siitä, ettei kokeiluja ole olemassa vielä.⁴ Toisaalta samasta syystä juuri tämä hetki on erinomainen mahdollisuus tuottaa

¹ Etäluotsaus ei ole maailmalla uusi ilmiö, vaan kokeiluja tai se on jossain muodossa käytössä esimerkiksi Norjassa, Hollannissa, sekä Italiassa. EU:n alueella hieman tulkinnasta riippuen noin kymmenen valtiota antavat mahdollisuuden luotsata tai opastaa alusta olematta kuitenkaan kyseisen laivan päällä. Näistä vain jotkut voidaan laskea varsinaisesti etäluotsaukseksi. Useimmiten kyse on VTS:n antamasta avusta, joka ei kuitenkaan ole sitä etäluotsausta, jota Suomessa tarkoitetaan. Ks. Artuso – Coleman – Drennan – ym. 2012, s. 186–188. Tarkemman tiedon puutteessa kyseessä lienee tapaukset, jossa olosuhteet avomerellä on luotsiveneelle liian rajut, mutta laiva pystyy vielä operoimaan turvallisesti ja satama-alueella on suotuisat olosuhteet. Näissä oloissa luotsi on saattanut nousta alukseen saariston suojassa. Ks. Ibid. s. 189–200.

² Tarkempia hahmotelmia siitä, millainen järjestelmä kuitenkin voisi olla ks. Kovanen 2021, s. 39–42.

³ Tämä on myös tuotu esiin hallituksen esityksessä, jolla luotiin puitteet etäluotsaukselle. HE 225/2018 vp, s.6

⁴ Aiheen taustatyön yhteydessä vastaan ei tullut kuin yksi etäluotsauksen juridista aspektia tarkastelevaa sivuvaava lähdettä, joka oli PWC:n 2012 tekemä raportti EU-maiden lainsäädäntötilanteesta. Artuso – Coleman – Drennan – ym. 2012. Lähimmät liittymäpinnat on käytännössä ollut edellä alaviitteessä 1 mainituissa autonomisten alusten käsittelyssä. Teknologisesta ja ihmisen käyttäytymisen näkökulmasta keskeisinä esimerkkeinä mm. aikaisemmin mainittu Kovanen

kokeilun ja etenkin sen jälkeisen ajan kannalta oleellista informaatiota. Lisäksi, kun valmista konseptia ei ole vielä edes olemassa, ilmiötä on jopa helpompi lähestyä teknologianeutraalisti.

Tarve etäluotsauksen oikeustieteelliseen tarkasteluun kumpuaa edellä mainitusta työprosessin muuttumisesta. Aikaisemmin päällikön ja luotsin työskennelyä yhdessä vahingonkorvausoikeuden kannalta oleelliset inhimilliset virheet ja laiminlyönnit oli helppo sijoittaa lähtökohtaisesti alukselle, eikä vahingonkorvauksien kohdentaminen tuottanut mainittavia ongelmia. Laitteistoihin liittyvät rikkoutumiset, huollon laiminlyönnit ja niin edelleen on myös voitu sijoittaa alukseen ja vastuuhenkilöt löytää asiaan liittyvästä henkilöstöstä. Nyt esimerkiksi etäluotsauksen tarvitsema yhteydenpitomenetelmä sekä luotsin työn kannalta välttämättömät laitteistot ja data tuovat väliin tahoja, joilla voi olla merkitystä onnettomuuden jälkeisissä vahingonkorvausvastuun selvittelyissä.

Voidaan perustellusti väittää, että ihmistä korvaavan tai heidän vuorovaikutustansa välittävän teknologian käyttöönotto ei poista inhimillisiä erehdyksiä, se vain siirtää ne uuteen kohtaan.⁵

Vahingonkorvausoikeuden peruseriaate on ammattimaisessa toiminnassa ollut tunnistaa virheen tehnyt ja kanavoida mahdollisesti yksilölle liian suuri korvausvastuu leveämmille hartioille ja näin varmistaa vahingonkärsijän saama hyvitys.⁶ Perinteisessä luotsauksessa aluksen palveluksessa tehdyt virheet ja laiminlyönnit kanavoituvat laivanisännälle merilain (ML, 674/1994) 7:1 §:n perusteella, jonka mukaan:

Laivanisäntä on, jollei tässä laissa tai muualla laissa toisin säädetä, vastuussa vahingosta, jonka aluksen päällikkö, laivaväki, luotsi tai joku muu laivaväkeen kuulunut henkilö, joka laivanisännän tai päällikön toimeksiannosta työskentelee aluksen lukuun, on toimessa tekemällään virheellä tai laiminlyönnillä aiheuttanut.

Etäluotsaus muuttaa tilannetta keskeisesti. Se tuo mukaan uusia tahoja, joita ei ole kyseisessä normissa mainittu, mutta se myös vaatii toimiakseen uusia roolinjakaja. Laivanisäntä ei enää esimerkiksi välttämättä huolehdi kaikista navigoinnissa tarpeellisista laitteista, eikä päällikkö välttämättä pysty tarkkailemaan entiseen tapaan luotsin toimintaa. Molemmilla seikoilla voi olla merkitystä myös vastuunjaon kannalta. Siksi näin merkittävässä muutoksessa on kannattavaa tehdä

2021. Oikeustieteen ulkopuolelta kotimaisia tutkimuksia mm. Lahtinen – Valdez – Kujala – ym. 2020, Salonen – Wahlström – Karvonen 2020. Ulkomailta esim. Bruno – Lützhöft 2009.

⁵ Ks. Hoem – Porathe – Rødseth – ym. 2018, s. 421–422. He toteavat, että vaikka meillä on kattava tilasto inhimillisistä virheistä, meillä ei kuitenkaan ole paljoa tietoa tilanteista, jotka eivät johtaneet onnettomuuteen ihmisen tultua laitteen toiminnan väliin. Solvang puolestaan kuvaa useampiakin pisteitä, jonne inhimillisen virheen lähde voi liikkua ja lisää, että osa ongelmista saattaa olla jopa sisäänrakennettuja ominaisuuksia, kuten tuotteen elinkaari. Solvang 2020, (digitaalinen sivuton sivuton teos) kohta: 2.1.

⁶ Ståhlberg – Karhu 2020, s. 7–8.

kokonaisuuden uudelleenarviointi, jotta voimme ymmärtää, kuinka oikeustilanne mahdollisesti muuttuu etäluotsauksen myötä ja millaisia ongelmia siitä mahdollisesti nousee esiin.

1.2 Tutkielman tavoitteet

Tavoitteena on hahmotella, *miten etäluotsauksen vahingonkorvausoikeudelliset vastuut muodostuvat merioikeuden järjestelmässä*. Työ jakaantuu tältä osin kahteen osaan. Ensimmäiseksi keskitytään siihen, miten luotsaus muuttuu vahingonkorvausoikeuden kannalta siirryttäessä perinteisestä luotsauksesta etäluotsauksen kontekstiin. Tarkastelu keskittyy tässä tutkimaan asiaa päällikön ja luotsin näkökulmasta, jonka jälkeen näkökulma laajennetaan kattamaan näiden virheiden todennäköisimmin lopullisen korvausvastuun kantajiin, laivanisäntään ja luotsausyhtiöön isännänvastuun tai oman vastuun kautta. Toiseksi tiedonintressi kohdistuu vain etäluotsaukselle tyypillisiin kysymyksiin. Etäluotsaus vaatii edellä mainittujen lisäksi muidenkin tahojen osallistumista toimintaan ja luvittamiseen. Sen vuoksi selvitän, miten näiden osittain uusien tahojen osallistuminen vaikuttaa vahingonkorvauskysymysten kokonaisuuteen. Tässä yhteydessä tarkastelen, millainen on etenkin viranomaisen asema, koska alihankkijoiden ja luotsausyhtiön välille liittyy todennäköisiä sopimussuhteita, jotka rajautuvat tutkielman ulkopuolelle.

Tekniset ongelmat ovat ihmisten toiminnassa väistämättömiä ja niihin on ohjeistettu varautumaan jo etäluotsauslupahakemuksessa.⁷ Teknologian käyttö luotsauksessa on myös käytännössä suurin ero perinteiseen verrattuna, jolloin tarkastelua painotetaan näiltä osin. Koska tapauksia voi olla lukuisia, on syytä konkretisoida mahdollista tilannetta mielekkään käsittelyn edistämiseksi. Esimerkki tilanteesta, johon ei välttämättä löydy suoraa vastausta tarkastelemalla nykyistä oikeuskäytäntöä voi olla seuraavanlainen: Alus on etäluotsauksen yhteydessä joutunut onnettomuuteen, jossa on vaurioitunut paitsi laiva, myös kolmannen tahon omaisuutta väylän varrelta. Välittömästi ennen tapahtumia aluksen etäyhteys päällikön ja luotsin välillä on toiminut huonosti syystä, jota ei tiedetä. Joko kyseessä on ollut luotsin käyttämien laitteiden antama viivästynyt tieto, joka on välitetty tästä

⁷ Teknisten ongelmien mahdollisuuteen ovat kiinnittäneet lain valmistelussa lukuisat useampi taho kuten Ympäristöministeriö EDK-2018-AK-229297, s. 1 ja Luotsiliitto 2018, s. 1. Vastaava konkreettinen mahdollisesti onnettomuuteen vaikuttanut tapaus on esimerkiksi *Phoenix J* nimisen aluksen onnettomuus, jossa VTS:n näyttölaite vikaantui juuri ratkaisevalla hetkellä, eikä alusliikenneohjaaja pystynyt huomioimaan syntyvää vaaratilannetta. Tarkemmin Onnettomuustutkintakeskus 2013.

syystä luotsin tietämättä myöhässä, tai viestin kulkeutuminen on laivalle viivästynyt suuren latenssin vuoksi.⁸ Skenaario on kuitenkin vain esimerkki, eikä tarkastelu rajoitu siihen.

Skenaarion avulla voidaan löytää tahoja, jotka voivat joutua vastuuseen tapahtuneesta. Ensinnä kysymykseen tulee luonnollisesti päällikkö sekä luotsi päähenkilöinä tapahtuneessa. Lopullisen korvausvastuun kannalta keskeisempiä ovat kuitenkin näiden taustalla olevat laivanisäntä ja luotsausyhtiö. Kolmas kategoria ovat tahot, jotka vastaavat järjestelmästä tai tiedon välittämisestä, ja viimeiseksi on syytä tarkastella toiminnan luvittajan vastuuta ja valtion roolia kokonaisuudessa. Kokonaisuudesta pyritään muodostamaan kehikko, jolla voidaan havaita mahdolliset jatkotutkimuksen kohteet ja ratkaisua kaipaavat ongelmakohdat. Havaittuja ongelma-kohtia pyritään samassa selvittämään niin pitkälle, kuin se on aiheen rajauksen puitteissa mahdollista, koska vain tarpeeksi perusteellisella havainnoinnilla voidaan kehikosta rakentaa luotettava. Ongelma-kohtien vähentämiseen esitetään lopuksi myös varhaisia lainsäädännöllisiä korjausehdotuksia.

1.3 Metodi ja keskeiset lähteet

Kuvatusta tiedonintressistä johtuen tutkielmassa omaksuttu metodi on oikeusdogmatiikka. Tarkemmin kyse on oikeussääntöjen systematisoinnista ja osin keskeisten käsitteiden tulkinnasta, jota ei etäluotsauksen suhteen ole vielä Suomessa tehty.⁹ Tutkielma pyrkii palvelemaan etenkin etäluotsauksen lainsäädännön kehityksen käytännön tarpeita tuottamalla tietoa etäluotsauksen vastuukysymysten kokonaisuudesta ja mahdollisista kipukohtista. Se myös avustaa ylipäättään luotsauslainsäädännön kehitystä osana muuta merioikeutta. Tarkoitus ei siten ole kehittää vahingonkorvausoikeuden yleisiä oppeja. Yhtä lailla, vaikka lainsäädännön kehitys on yksi tavoite, tutkimuksen aikana tukeudutaan ensisijaisesti olemassa olevaan normistoon, jotta pystytään havainnoimaan olemassa oleva vastuujärjestelmä. Vahingonkorvausoikeudetta käsitellään tässä yhteydessä laajentamatta keskustelua vakuutusjärjestelmän suuntaan, vaikka sen merkitys voi olla kokonaisuudessa keskeinen¹⁰. Tutkimuskysymyksiä käytetään ensisijassa ohjaamaan huomio oikeaan pisteeseen ja toisaalta rajaamaan aihepiiri tiukasti etäluotsaukseen.

⁸ Kovanen esittää laajan joukon muitakin potentiaalisia teknologiaan liittyviä uhkia. Hänen listansa sisältää pelkästään kyberturvallisuuteen liittyviä tahallisesti tehtyjä hyökkäyksen uhkia, joten teknologian pettämiseen ja virheisiin liittyvät vahingot tulevat vielä näiden lisäksi. Kovanen 2021, s. 46–48.

⁹ Seuraten Hirvosen kokoamaa termistöä. Hirvonen 2011, s. 34–36. Soininen toteaa systematisoinnin ja tulkinnan olevan lainopin keskeisin funktio. Soininen 2016, s. 55–56. Määttä menee keskustelussa tutkielmien metodeista niin pitkälle, että toteaa lainopin olevan jo tarpeeksi tarkasti määritelty, jolloin lainopillisessa tutkielmassa riittää metodin osalta maininta, että kyseessä on lainopillinen tutkielma. Määttä 2016, s. 145. Määritelmän selkeyden ja riittävän konsensuksen vuoksi tässä ei kuvata lainopin sisältöä sen teoreettisiin oppikirjoihin viittaamalla.

¹⁰ Ståhlberg – Karhu 2020, s. 44–46.

Tulkintanormien etusijajärjestykseen vaikuttavat sekä merioikeuden että suomalaisen vahingonkorvausoikeuden jokseenkin vakiintuneet käytännöt. Falkanger, Bull ja Brautaset nostavat luonnollisesti keskiöön sananmukaisen tulkinnan, mutta painottavat erityisesti sitä, kuinka merioikeudessa kontekstilla sekä tavalla ymmärtää käsite liiketoiminnan ympäristössä on merkittävä rooli. Merioikeudessa onkin käytössä lukuisia termejä, joita voi olla vaikea hahmottaa yleiskielen perusteella, koska niille on muodostunut alan sisällä aivan tietyt merkitykset.¹¹ Toisaalta merioikeudella on omat uniikit tavat käsitellä joitakin etenkin vahingonkorvauksiin liittyviä tilanteita, joilla on kansainvälisiin sopimuksiin liittyvä tausta, jolloin yleisen vahingonkorvauslain yhteydessä esitetyt tulkinnat saattavat olla konfliktissa merioikeuden kanssa. Merioikeuden oman kontekstin ja sanaston vuoksi on myös oleellista ymmärtää relevantilta osin lainsäädännöllinen historia sekä lain tarkoitus, mutta myös jo kehittynyt tapaoikeus.¹²

Verrattuna vahingonkorvausoikeuteen ehkä lähimmät yhtymäkohdat merioikeuden kanssa on oikeustapausten keskeisellä merkityksellä, joka on osaltaan muokannut käsitystä oikeudenalan tulkinnoista vahvasti.¹³ Tapaoikeuden merkitystä luonnollisesti vähentää vahinkojen tapauskohtaisuus, ja yleisten ohjeiden havaitsemisessa tulee siksi olla varovainen.¹⁴

Vahingonkorvauksiin liittyvässä tulkinnassa on myös perusoikeuksilla merkitystä, kun kyse on viranomaisen ja yksityisen välisestä suhteesta.¹⁵ Näitä kysymyksiä ei kuitenkaan ole silminnähden painotettu merioikeuden parissa, jolloin niiden keskeisyys on oma kysymyksensä. Syy voi olla siinä, että merioikeus ja esimerkiksi merilaki on suurelta osin lopulta vain tapa järjestää tietyn logistiikan sektorin keskinäiset ja osittain ulkoiset vastuut ja korvauksiin liittyvät suhteet viranomaisten kanssa järjestyy muun kuin merilain mukaan¹⁶.

Luotsauksella on, kuten on tuotu esiin, yhtymäpintoja merioikeuteen, mutta myös yleiseen vahingonkorvauslakiin, ja etenkin tutkielman kannalta keskeisessä isännänvastuussa sovelletaan

¹¹ Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 30–32.

¹² Merilaki sisältää esimerkiksi omat isännänvastuun kanavointisäännöt (ML 7:1 §), jossa isännänvastuun piiri laajenee merilain ulkopuolisiin tapauksiin nähdessä merkittävästi. Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 200–201. Vrt. Ståhlberg – Karhu 2020, s. 264–267. Ks. alempana alajakso 2.2.6. Esimerkki, kuinka suomalaisessa käytännössä voidaan luotsauslakia tulkita kielellisesti, systemaattisesti ja lainsäädäntöhistorian avulla ks. K 16/2008 vp, s. 87–88.

¹³ Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 35–36. Ks. myös merioikeuden ulkopuolella Hemmo 2005, s. 16–17. Vrt. perusoikeusmyönteisen näkökulman suhteen Mielityinen 2006, s. 129–131.

¹⁴ Hemmo 2005, s. 18.

¹⁵ Toinen oikeudenalan tulkintanormien painottamiseen liittyvä seikka on se, että merioikeus ja etenkin luotsaus sijaitsee julki- ja yksityisoikeuden rajapinnassa. Luotsausyhtiö on toisaalta julkisen hallinnon järjestämiseen perustettu organisaatio, mutta se on toisaalta yksityisoikeudellinen osakeyhtiö. Ks. alajakso 2.2.5.

¹⁶ Esimerkkinä *Pinguin* Turun HO 19.1.1996 n:o 277 dnro: S 94/404 ja KKO 1995:61.

säännöstä riippuen mahdollisesti kumpaakin.¹⁷ Toisaalta vahingonkorvausoikeudellisilla yleisillä periaatteilla on myös merkitystä merilain normien tulkinnassa ja merenkululliset käsitteet tuskin muuttuvat siirryttäessä merioikeuden soveltamisesta yleisen vahingonkorvauslain piiriin, jolloin oikeudenalat sekoittuvat tarpeen mukaan.¹⁸

Käytetyt oikeuslähteet ovat metodin sallimia ja painottuvat etenkin esitöihin ja tapaoikeuteen merioikeudellisessa kontekstissa.¹⁹ Säädetty olemassa oleva lakiteksti on kuitenkin luonnollisesti ensisijainen, ja sen sisältöä tulkitaan merenkulun yhteydessä merkityksensä saaneilla sanamuodoilla.²⁰ Taustan hahmottamiseksi joiltakin osin on syytä tarkastella lisäksi lainsäädännöllistä historiaa kontekstin kuvaamiseksi. Etenkin luotsauksen sääntely osaltaan liittyy siihen, miten valtio on halunnut järjestää toiminnan omalta kannaltaan, ja tämä heijastuu tapaoikeudessa.²¹

Oikeuslähteiden soveltuvuudessa on kuitenkin olemassa tiettyjä haasteita. Tuoreessa lainsäädännössä normaalisti normin sisältöä haettaisiin sen esitöistä, koska ohjaavaa oikeuskäytäntöä ei luonnollisesti voi olla vielä kehittynyt. Ongelmalliseksi voi muodostua etenkin se, ettei etäluotsaukseen liittyvien lainmuutoksien ollut tarkoitus vielä tässä vaiheessa kuin mahdollistaa kokeilut, mikä on otettava huomioon normin sisällön tulkinnassa²². Etäluotsauksen laki on tietoisesti jätetty avoimeksi, jotta se ei haittaisi kokeilujen monimuotoisuutta, ja etenkin vastuukysymyksien on ajateltu tarkentuvan viranomaisten lupaehdoissa.²³ Näitä lupaehtoja ei kuitenkaan ole vielä tässä vaiheessa olemassa. Vahingonkorvausoikeuden tulkinnassa etenkin huolellisuusvelvoitteen määrittelyssä osalta erilaisilla määräyksillä, alan omilla ohjeilla ja totutulla tavalla on merkitystä, jolloin tarkastelu väistämättä kohdistuu myös näihin.²⁴

¹⁷ Esimerkkinä luotsauslain (LL, 940/2003) 4 a §.

¹⁸ Esimerkkinä KKO 1995:61 ja KKO 1996:20. Vahingonkorvauslain (VahL, 412/1974) 1:1 § toteaa kuitenkin väistyvän tässä tapauksessa, mutta yleiset *periaatteet* jäävät ainakin Suomessa voimaan. Tarkemmin VahL erityislakien suhteesta Ståhlberg – Karhu 2020, s. 69–73.

¹⁹ Merioikeuden keskeisistä oikeuslähteistä Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 28–38. Yleisesti oikeuslähteistä ks. Hirvonen 2011, s. 42–43.

²⁰ Falkanger, Bull ja Brautaset nostavat etusijalle tulkinnassa objektiivisen tulkinnan painottaen etenkin, kuinka olennaista on ymmärtää normi sen merenkulkuun liittyvässä kontekstissa, jolla voi olla eri merkitys verrattuna tavalliseen yleiskieleen. Objektiivisen tulkinnan lisäksi merkitystä annetaan teleologiselle ja historialliselle tulkinnalle Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 30–31.

²¹ Tämä näkyy hyvin oikeuskanslerin kannanotossa K 16/2008 vp, s. 87–88.

²² HE 225/2018 vp, s. 6.

²³ HE 225/2018 vp, s. 7.

²⁴ Ståhlberg – Karhu 2020, s. 93–95

Vastapainona esitöiden ja etenkin itse lainsäädännön vaikenemiselle vastuukysymyksien kohdalla on tapaoikeuden vahva painotus, jolla on huomattavaa merkitystä vahingonkorvausoikeuden tulkinnassa.²⁵ Kyseessä on silti täysin uusi konsepti, jota ei ole ollut missään muodossa käytössä, jolloin etenkin lainsäädäntöhistorian painoarvo on rajattu. Näiden oikeuslähteiden puutteiden vuoksi argumentaatiossa joudutaan nojaamaan jonkin verran analogioiden hyödyntämiseen, silloin kun se on sallittua.²⁶ Etenkin perinteisen luotsauksen luoma oikeuskäytäntö on merkittävässä asemassa, joskin sopivien tapausten harvinaisuus aiheuttaa hankaluuksia linjan löytämisessä.²⁷ Näiden arvoa ei silti tule väheksyä, sillä monilta osin yhteiset säännöt ja taustalla vaikuttava perinteeseen ja etäluotsaukseen soveltuva merioikeuden järjestelmä tuovat luotsaustavat hyvin lähelle toisiaan. Lopulta kyseessä on kuitenkin täysin sama toiminta ja tavoite, joka vain toteutetaan eri tavalla. Valitussa menetelmässä on kuitenkin myös heikkoutensa, joista etenkin vahingonkorvausoikeudelle tyypillinen tilannesidonnaisuus on kaikkein keskeisin²⁸. Joitakin etäluotsaukseen liittyviä ongelmia ei vain voi syntyä perinteisen luotsauksen yhteydessä. Niistä yhteydenpitoon liittyvät häiriöt ovat yksi kaikkein olennaisimmista. Ongelmaksi voi koitua myös se, ettei etäluotsaukseen valittavasta teknologiasta tai toteutustavasta ole tässä vaiheessa myöskään minkäänlaista selvyyttä. Tästä syystä tutkielmassa ei voida aina mennä kovin yksityiskohtaiseen analyysiin, vaan keskustelu sijoittuu väistämättä suuntaa-antavalle tasolle. Toisaalta tällainen lähestymistapa palvelee tässä vaiheessa paremmin valittua tiedonintressiä, jossa oleellisempaa on pyrkiä keräämään etäluotsauksen vastuunjaon kokonaisuus mielekkäästi jäsennettyyn kehikkoon ja ongelman tunnistamiseen.²⁹

Tutkielma merioikeudesta saattaa olla haastavaa johtuen taustalla vallitsevasta todellisuudesta. Merenkulkua ohjaavat lukuisat normit asettavat joskus tiukatkin raamit sille, mitä voi tehdä ja mikä on kustakin teosta seuraus, jos normia rikotaan. Samaan aikaan merenkulku elää tietyllä tapaa omien parhaiden käytäntöjensä ja etenkin luonnon asettelemilla ehdoilla, joissa turvallisuudelle asetetaan kaikkein suurin prioriteetti. Yhteiskunnan normit joutuvat joissain yhteyksissä tämän tosiasian hyväksymään niin, että tietyissä tilanteissa esimerkiksi aluksen päällikkö ohjataan toisella

²⁵ Hemmo 2005, s. 15.

²⁶ Analogian hyödyntäminen on sijoitettu tässä tutkielmassa ennemmin argumentaation työkaluksi, kuin varsinaisesti tulkintanormiksi. Hirvonen sijoittaa analogian osaksi tulkintanormien listaa, kun taas esimerkiksi Kolehmainen nojaten Aarnioon nimeää analogian argumentointikeinoksi. Kyse on joka tapauksessa normin tulkinnasta, jonka tavoitteena on vakuuttaa kohdeauditorio. Hirvonen 2011, s. 39–40 ja Kolehmainen 2016, s. 115–116.

²⁷ Tämä ilmiö on havaittavissa esimerkiksi siinä keskustelussa, jota vakuuttamisesta käydään autonomisten alusten suhteen. Ks. tarkempi luonnehdinta käydyistä keskustelusta Viljanen 2018, s. 966–970.

²⁸ Tilannesidonnaisuus koskee kaikkia vahingonkorvaustapauksia maissa ja merellä. Ks. Hemmo 2005, s. 18.

²⁹ Koska kyseessä on ensimmäinen oikeustieteellinen tutkielma aiheesta, on perusteltua siksi tavoitella ensijaisesti ongelma-alueen kartoitusta, jotta jatkotutkimus voidaan rakentaa sen päälle. Tässä vaiheessa keskittyminen detaljeihin voi osoittautua jopa turhaksi työksi, jos kokeilu ei mene siihen suuntaan, kuin lähtöoletukseksi on otettu.

normilla toimimaan vastoin perustilanteen normin sisältöä ja soveltamaan sen sijaan subjektiivista parasta ammattitaitoaan. Esimerkiksi voidaan nostaa meriteiden sääntöihin tehty kirjaus, joka ohjaa tarpeen mukaan poikkeamaan niiden noudattamisesta³⁰. Samanlainen tilanne on merilain 6:9.2 §:ssä, jossa päällikölle annetaan vapaus tehdä kaikki tarvittavat toimet turvallisuuden takaamiseksi, jos siihen on tarve³¹. Normit siis ovat velvoittavina voimassa, kunnes on ylitetty piste, jonka jälkeen jäljelle jää vain neuvo toimia oman parhaan ammatillisen arvion mukaan. Tuo piste ja sen jälkeen tehdyt asiat mahdollisesti tulevat arvosteltavaksi jälkikäteen oikeuskäsittelyssä kuitenkin oikeudellisten sääntöjen mukaan.³² Ilmiö on olemassa myös vahingonkorvausoikeudessa, mutta erityisen vallitsevana sitä voi pitää on merioikeuteen liittyvissä tapauksissa esitetyistä syistä. Merkittävä osa normin sisällöstä muodostuu siten vasta pitkän ajan kuluessa oikeuskäytännössä.³³

Tutkielmassa omaksutaan Hemmon käyttämä terminologia tuottamuksesta. Niiltä osin, kun viitataan tuottamukseen, se sisältää, ellei muuta ole mainittu, sekä tahallisuuden (*dolus*) että huolimattomuuden (*culpa*) ja niiden kaikki syyksiluettavuuden aseteet.³⁴ Merioikeudessa ja etenkin luotsausyhtiön vahingonkorvausvastuun suhteen kuitenkin on merkitystä huolimattomuuden kvalifioituilla muodoilla, mutta aiheenrajoituksen puitteissa ei ole mahdollista pureutua niin syvälle tuottamuksen analysointiin.³⁵ Samasta syystä rajanveto moitittavuuden lievemässä päässä jää jatkotutkimusten varaan. Erityinen mielenkiinto keskittyykin sen paikallistamiseen, onko toiminta etäluotsauksessa ylipäättään moitittavaa normi- tai riskiperusteella.³⁶ Näistä etenkin normiperuste muodostaa suuren osan käytetyistä esimerkeistä kahdesta syystä. Ensimmäiseksi normeihin kirjatut moitittavat teot ovat hyvin laajoja jo valmiiksi sisältäen monia erilaisia tekoja sekä laiminlyöntejä.

³⁰ Kansainväliset säännöt yhteentörmäämisen estämiseksi merellä, 1972, joka on saatettu voimaan asetuksella 30/1977. Säännöt tunnetaan lyhenteestään COLREGS tai *meriteiden säännöt*. 2b sääntö ohjaa asettamaan kyseiset säännöt välittömän vaaran välttämiseksi tarvittaessa sivuun.

³¹ Tämä on myös nähtävissä luotsauslain (LL, 940/2003) 11 §:ssä, jonka mukaan luotsin oletetaan luotsaavan, kunnes saavutetaan hänen itse arvioimansa piste, jolloin hän voi kieltäytyä siitä.

³² Minkä vuoksi asiat käsitellään erityisessä asiantuntijakokoonpanossa merioikeudessa. Merioikeuden asiantuntijoiden tehtävänä on avustaa nimenomaan merenkulullisissa ja meriteknisissä kysymyksissä ML 21:2 §.

³³ Hemmo 2005, s. 17. Ks. Kurki 2014, s. 57–61. Kurki tarkastelee pitkällä aikavälillä kehittynyttä oikeuskäytäntöä hyvän merimiestäidon laiminlyönnissä.

³⁴ Hemmo 2005, s. 23–24.

³⁵ LL 4 a § korvausvastuu on huomattavan korkealla. Merilain piirissä oikeus vastuun rajoitukseen poistuu, kun vahingonaiheuttaja on toiminut erityisen moitittavasti ML 9:4 §.

³⁶ Normi- ja riskiperusteista ks. Hemmo 2005, 27–33.

Toiseksi niissä on jo riskiperusteisen arvioinnin piirteitä sisällytettynä.³⁷ Menetelmänä arvioinnissa käytetään etenkin oikeustapauksia ja niistä muodostettuja analogioita perinteisestä luotsauksesta.

1.4 Tutkimuksen rajaukset ja rakenne

Tutkielman tärkein rajausta koskee sopimuksia, jotka jätetään tarkastelun ulkopuolelle. Tästä poikkeuksena ovat luotsausyhtiön antamat yleiset palveluehdot, joka on ainoa selkeästi luotsauksen yhteydessä olemassa oleva sopimus. Samalla rajautuvat pois rahtaus- ja vakuutus sopimukset, kuten myös mahdolliset etäluotsauksen järjestäjien tai muiden osapuolten sopimussuhteiden tutkiminen. Jälkimmäisiä ei tiettävästi myöskään ole olemassa. Tässä tutkielmassa ei myöskään oteta kantaa siihen, miten etäluotsauksessa tulisi ymmärtää rahtaus sopimusten kannalta oleellinen termi navigointivirhe, vaikka tällä yksittäisellä kysymyksellä on rahdinkuljettajalle ja -antajalle huomattavaa merkitystä³⁸. Rajauksen ulkopuolelle jätetään myös täysin ulkopuolisten aiheuttamat vahingot, joista voi syntyä vahingonkorvauskysymyksiä. Näihin voidaan luetella esimerkiksi etäluotsauksen estäminen haittaamalla sitä teknisesti tai muin keinoin, joskin luotsausyhtiön vastuun kannalta ulkopuolinen vaikuttaminen arvioidaan.

Tutkielmaan sisällytetään teknologian osalta vain se, mitä nyt tiedetään. Luotsi työskentelee etänä ja kommunikoi jollain menetelmällä aluksen kanssa. Työssään hän tarvitsee laitteen, johon syötetään tietoa aluksen liikkeistä ja ympäristöstä. Lisäksi on oletettavaa, että teknologia tulee väistämättä jossain tilanteessa peittämään ja juuri tämä on tutkielman erityisen mielenkiinnon alla. Tutkielma ei ota kantaa syy-yhteyksiin, vaan keskustelussa niiden oletetaan olevan olemassa. Edellä mainittua laitteistoa kutsutaan tässä etäluotsausjärjestelmäksi. Se, millainen järjestelmä on tai kuka sitä hallinnoi ja miten järjestettynä, ei ole tässä vaiheessa tiedossa. Jotta voidaan mielekkäästi käydä keskustelua aiheesta, tämän tutkielman yhteydessä etäluotsausjärjestelmällä tarkoitetaan teknologianeutraalisti mitä tahansa laitteistoa ja siihen liittyvää, tarvittavaa ohjelmistoa ja dataa, jonka avulla etäluotsausta tarjotaan. Siihen voidaan kytkeä ulkopuolisia laitteita, joista saadaan dataa, tai se voi kerätä tietoa itse.³⁹ Tätä järjestelmää luotsi käyttää hyväksi luotsatessaan.

³⁷ Sekä luotsia, että päällikköä koskeva ML 6:9 § hyvä merimiestaito ja sen rikkominen on hyvin laaja käsite sisältäen useita erilaisia tapoja toimia huolimattomasti. Tarkemmin rikosoikeudellisessa viitekehyksessä Kurki 2014. Samoin ML 6:3 a § erikseen määrätään päällikköä ottamaan huomioon tunnetut merenkulkuriskit, sään sekä välttämään toimia, jotka voivat aiheuttaa vahinkoa ympäristölle.

³⁸ Ks. ML 13:26 §.

³⁹ Järjestelmän toteutus voidaan järjestää Finnpilotin omana toimintana, se voidaan ostaa avaimet käteen periaatteella tai sitten järjestelmä voidaan antaa jonkin viranomaisen, jolla jo vastaavaa laitteistoa on, hoidettavaksi. Tutkielmassa ei oteta kantaa siihen, miten luotsausyhtiö aikoo järjestää laitehankinnat ja mitä olisi mahdolliset seuraukset erilaisista järjestelmien toimittajien ja luotsausyhtiön sopimussuhteista. Kovanen olettaa etäluotsauksen kyberuhkiin liittyvässä

Tutkielma rajataan myös maantieteellisesti. Suomen merioikeudella on vahvat skandinaaviset kytkökset, ja etenkin oikeuskäytännön ja -kirjallisuuden osalta on ollut tapana huomioda pohjoismaiset soveltuvat lähteet.⁴⁰ Luotsaus on tässä suhteessa jonkinasteinen poikkeus, jossa paikallisella lainsäädännöllä huomattavaa merkitystä. Tämä johtuu etenkin siitä, miten luotsaus on valtiosta toiseen järjestetty. Suomessa on kyse valtion erityistehtäväyhtiölle annetusta monopolista, kun taas Ruotsissa ja Norjassa kyse on viranomaistoiminnasta. Tanskassa toimivat puolestaan ainakin osin kilpaillut markkinat⁴¹. Vaikka näennäisesti Skandinaviassa on esimerkiksi samanlainen normi merilaissa isännänvastuun kanavoinnissa, ovat luotsaukseen liittyvät järjestämistavan erot niin isoja, ettei tässä tutkielmassa hyödynnetä muiden Pohjoismaiden oikeuslähteitä kuin vain valikoidusti.⁴²

Yksinkertaistamisen vuoksi tutkielmassa ei oteta kantaa siihen eroon, mikä on laivanisännällä, varustajalla, laivan omistajalla tai ISM:n mukaisella ”Companylla” voi olla, eikä siihen kuinka näillä käsitteillä saattaa olla tilanteesta riippuen eroa.⁴³ Käsittelyn helpottamiseksi tässä tutkielmassa laivanisännäksi tai varustajaksi kutsuttu taho on aina sama oikeushenkilö, ja sen toiminta on järjestetty osakeyhtiömuotoon.⁴⁴

Tutkielma käsittelee lainsäädäntöä soveltaen suomalaista näkökulmaa ja asioiden yksinkertaistamiseksi Suomen merioikeus oletetaan toimivaltaiseksi.⁴⁵ Merenkulun kansainvälisen luonteen vuoksi kuitenkin on syytä tarkistaa, soveltuvatko Suomen lait täysimääräisesti luotsattaviin aluksiin niiden kansallisuudesta riippumatta. Lähtökohtaisesti aluksien päälliköt toimivat ensisijaisesti oman lippuvaltionsa määräysten ja säädösten mukaan, mutta etenkin sisäisillä

väitöksessään järjestelmän olevan systeemien systeemi, jossa päällekkäin ja rinnakkain toimii lukuisia järjestelmiä, joista jokaisella on toisistaan eroava logiikka ja joiden yhteensovittaminen voi olla hankalaa. Kovanen 2021, s. 39–42.

⁴⁰ Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 35–36.

⁴¹ 2012 mukaisen tilanteen koko Euroopassa voi havainnoida PWC raportista, joka on Skandinavian osalta muuttumaton. Artuso – Coleman – Drennan – ym. 2012, s. 36–39.

⁴² Merilakien yhteneväisyydestä Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 28–29.

⁴³ Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) hyväksyi vuonna 1993 alusten turvallista toimintaa sekä ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen johtamissäännösten (ISM tai ISM-säännöstö, International Safety Management Code), jonka 2 artikla määrittelee yhtiön. ISM on tällä hetkellä Suomen voimassaolevaa oikeusjärjestystä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) 336/2006 ja on kansallisilta osiltaan täytäntöönpantua lailla laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta (1687/2009). Se on myös osa Kansainvälisistä sopimuksista ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen ja siihen tehtyine myöhempien muutoksineen (SOLAS-sopimusta) SopS 11/1981. Se koskee kaikkia yli 500 bruttorekisteritonnin aluksia. Asetuksesta itsestään saa hyvän kuvan siitä, mistä säännöstössä on kyse. Yleisesti ISM-säännöstöstä Anderson 2015.

⁴⁴ Seuraten samaa tapaa kuin alan standarditeoksessa Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 164–169.

⁴⁵ Jos vastaajana on luotsausyhtiö tai valtio, tai jos vahinko on tapahtunut Suomessa, oikeudenkäynti tapahtuu todennäköisimmin myös Suomessa. Oikeudenkäymiskaari (4/1734) 10:2 ja 25 §. 27 §:n kohdalla ks. alempana Rooma II.

aluevesillä ne joutuvat noudattamaan myös paikallisia lakeja. Käytännössä Suomen luotsattavat väylät sijaitsevat sisäisillä aluevesillämme, jolloin luotsaukseen liittyvät normit koskevat myös muun lipun alla olevaa alusta.⁴⁶ Merilain soveltaminen kuitenkin joudutaan pohtimaan erikseen. Etenkin sopimusten ulkopuolisen vastuun kohdalla *lex loci delicti* -periaate on merenkulussa keskeinen, ja se ohjaa soveltuvissa tapauksissa osaltaan valitsemaan onnettomuuspaikan lainsäädännön. Rooma II asetuksen tullessa noudatettavaksi kuitenkin valitaan sen maan laki, jossa vahinko aiheutuu.⁴⁷ Asia ei kuitenkaan ole huomattavan ongelmallinen, koska monet päällikön huolellisuuteen liittyvät asiat ovat johdettavissa paitsi merilaista, myös kansainvälisistä sopimuksista, päätöslauselmista, kiertokirjeistä ja ohjeistuksista.⁴⁸ Keskeisin kysymys silloin liittyy siihen, tuleeko merilain kuudes luku tai ML 7:1 § sovellettavaksi vai ei. Vastaus määräytyy prosessioikeuden sääntöjen mukaan.⁴⁹ Yksinkertaistamisen vuoksi tässä yhteydessä esitetyissä tulkintakannanotoissa nojataan kuitenkin vain Suomen lakiin ja sen oletetaan koskevan laivanisäntää ja aluksen päällikköä kansallisuudesta riippumatta.

Tutkielma etenee niin, että varsinaisessa aiheenkäsittelyssä avataan aluksi luotsaus oikeudellisena järjestelmänä, jotta etäluotsauksen käsittelyllä on pohja, johon nojata. Samassa yhteydessä selvennetään keskeisiä määritelmiä ja esitellään tarkasteluun otettavat tahot ja näiden väliset suhteet luotsauksessa. Luku on tietoisesti taustoittava, koska se ensisijaisesti kuvaa oikeudellista nykykäsitystä luotsauksesta. Toisaalta vastaavaa kokoavaa esitystä ei luotsaukseen liittyvästä juridiikasta ole, eikä etäluotsausta voi ilman sellaista käsitellä mielekkäästi, jolloin valinta on perusteltu. Kolmannen luvun alussa paikannetaan alustavasti ongelmallisia kohtia, jonka jälkeen luku jäsentelee kunkin potentiaalisen tahon vahingonkorvausvastuun muodostumisen periaatteet. neljännessä luvussa keskitytään paitsi johtopäätöksiin ja kokoaviin näkökulmiin, myös siihen, miten mahdollisesti tulevaisuudessa etäluotsauksen normeja tulisi muokata, jotta ongelmakohtia voidaan purkaa ennen niiden realisoitumista. Lopulta vahingonkorvausoikeudessa on kyse kuitenkin pyrkimyksestä estää vahinkoja jo ennen niiden syntymistä.

⁴⁶ Marten 2014, s. 14–17.

⁴⁷ Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 39. Ks. myös KKO 2010:51. Rooma II asetuksen (EY 864/2007) 4. artiklan mukaan sovelletaan sen maan lakia, jossa vahinko aiheutuu. Saman artiklan poikkeussääntö tuskin tulee kyseeseen, jos yksi osapuolista on valtio tai luotsausyhtiö. Yleisesti Rooma II asetuksen voimassaollessa aluevesillä tapahtuneista sopimuksen ulkoisista vahingoista ainoastaan tiukasti aluksen sisäiset asiat jäävät rantavaltion lain soveltamisen ulkopuolelle. Ks. Rooma II asetuksen tulkinnasta, joka tarkastelee suhdetta myös kansainvälisiin konventioihin Basedow 2010. Huomaa kuitenkin ns. Irma-Mignon kaava. Ks. Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 39–43.

⁴⁸ Kurki 2014, s. 7–8.

⁴⁹ Riita-asiassa merilain jonkin osan soveltaminen vaatii vielä sen, että jompikumpi osapuoli vetoaa relevantteihin oikeustositseikkoihin Ks. KKO 2016:47 ja KKO:n ratkaisut kommentein 2016:I /Risto Koulu.

2 Luotsaus oikeudellisena järjestelmänä

2.1 Mitä luotsaus on?

Etäluotsausta ei voi menestyksekkäästi käsitellä ilman, että kuvaa mitä luotsaus ylipäätään on. Terminologisen selvyyden vuoksi on mainittava sanan luotsaus kattavan toiminnan molemmat muodot tässä tutkielmassa. Niissä yhteyksissä, kun erottelulla on merkitystä, nyt käytössä olevaan luotsaukseen, jossa luotsi on aluksen päällä fyysisesti, viitataan perinteisenä luotsauksena siinä missä etänä suoritettava luotsaus on etäluotsausta. Jälkimmäinen termi määritellään tarkemmin myös alempana.

2.1.1 Neuvojen antamista ja merenkulun asiantuntijuutta

Pinguin ratkaisussa tuomari kutsui luotsia hänen tehtävänsä kuvatessaan osuvasti ”puhuvaksi merikortiksi”.⁵⁰ Juridinen luotsauksen määrittely on lähes yhtä ytimekäs ja monimerkityksinen sisältäen kattokäsitteen sekä perinteiselle että etäluotsaukselle. Luotsauslain 2.1 §:n 1. kohdan mukaan se on aluksen ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana⁵¹. Luotsaus määrittyy näin ollen luotsin suorittaman tehtävän kautta, mutta LL ei tarkemmin selvennä, mitä on vesialueen ja merenkulun asiantuntijuus, taikka sitä, millaisia neuvoja päällikölle tulisi antaa. Luotsauksen juridiselle määrittelylle joutuu siksi asettamaan jonkin verran lisärajoja, jotta tunnistetaan, milloin kyse on luotsauksesta ja milloin ei.

LL 2 §:n määritelmistä voi tehdä kaksi lisähavaintoa. Etäluotsaus on eroteltu perinteisestä antamalla sille lisäkuvaus, jonka mukaan luotsi ei ole sen aikana fyysisesti aluksella. Tämä on perusteltu täsmennys, mutta on hyvä huomata, ettei luotsaus itsessään luotsauksen määritelmän mukaan vaadi sitä, että luotsi on fyysisesti aluksella, vaikka näin tottuneesti kuitenkin käytännössä toimitaan.⁵² Toiseksi, vain luotsi voi luotsata alusta ja vain hänen suusanallisesti antamansa tai muuten näyttämänsä merenkululliset neuvot ovat luotsausta. Näin esimerkiksi linjaluotsinkirjan omaavan aluksen päällikön tai vahtiperämiehen suorittama ohjailu väylällä ilman luotsin avustusta ei ole

⁵⁰ Turun HO 19.1.1996 n:o 277 dnro: S 94/404.

⁵¹ Määritelmä on pysynyt samana ensimmäisen varsinaisen luotsauslain säätämisestä asti. Säätämisprosessissa ei määritelmää avattu tarkemmin. Ks. HE 144/1997 vp s. 15. Tätä aikaisemmin voimassa ollut luotsausasetus 393/1957 ei sisältänyt lainkaan määritelmiä. Kotus sanakirja: *asiantuntija* = Henkilö, jolla on asiantuntemusta, erikoistuntija, spesialisti. www.kielitoimistonsanakirja.fi (vierailtu: 21.8.2021).

⁵² Etäluotsaukseen palataan tarkemmin luvussa 3. Ks. kuitenkin HE 225/2018 vp s. 7–8.

määritelmällisesti luotsausta.⁵³ Sama koskee VTS-operaattorin, luotsikutterikuskin esimerkiksi luotsin ottoon tai jättöön liittyvää tai muunkaan tahon antamaa ohjeistusta.⁵⁴

Luotsauksen alkamishetki on LL 9 §:n ensimmäisessä momentissa sidottu aluksen lähtemiseen laiturista tai ankkuripaikalta. Useammin kuitenkin alkamishetken tunnusmerkkinä toisen momentin mukaan mereltä lähestyttäessä on se, kun luotsi on noussut alukseen ja aloittanut luotsauksen. Lopetus tapahtuu, kun alus on kiinnitetty laituriin tai kun luotsi on luotsauksen päättänyt. Ratkaisuvälillä väylän merenpuoleisessa päässä siitä, onko kyseessä luotsaus, kuuluu näin ollen luotsille. Järjestelyyn on syynä se, että merellä luotsauksen alkaminen ja päättymisen tarvitsee liikkumavaraa muun muassa luonnonolosuhteiden vuoksi, eikä lopettamista tai alkamista voida sitoa liian tarkkaan sijaintiin. Satamassa tilanne puolestaan on automaattinen ja sidottu aluksen fyysiseen tilaan.⁵⁵ Edellä mainittu luotsin otto- ja jättöhetkiin liittyvä ohjeistus eivät siksi ole edes luotsin osalta luotsausta, jos luotsaus ei ole määritelmällisesti alkanut kuvatulla tavalla.

Luotsaukselle on olemassa myös merenkulullinen määritelmä, joka täsmentää termin sisältöä oleellisesti. Merenkulun standardioppikirjan sanastossa luotsaus ja navigointi liitetään läheisesti yhteen. Luotsaus on: ”The services of especially qualified navigators having local knowledge who assist in the navigation of vessels in particular areas”.⁵⁶ Viitatus navigoinnin määritelmä on puolestaan: “The process of planning, recording, and controlling the movement of a craft or vehicle from one place to another.”⁵⁷ Yhteys näiden kahden toiminnon välillä on siinä mielessä merkittävä, että luotsin voi katsoa olevan päällikön avustaja etenkin navigoinnissa, ja vesialueen asiantuntijuus olisi siten kykyä navigoida paikallisissa olosuhteissa. Nämä toiminnot puolestaan ovat luotsauslain mukaan ohjailuun liittyvää toimintaa (LL 2 §), joka on siis päällikön vastuulla (LL 7 §). Tämä kuvaa hyvin sitä, kuinka luotsin tehtävä on ensisijaisesti tukea päällikköä hänen työssään.

⁵³ LL 14 § mahdollistaa linjaluotsinkirjan myöntämisen myös perämiehelle. Tyypillisesti rahtialuksilla päällikkö toimii linjaluotsina, kun taas säännöllisessä liikenteessä olevalla matkustaja-aluksilla tämä tehtävä on erillisellä linjaluotsilla. Erkama – Erkama – Helovuori – ym. 2007, s. 16–17. Kuitenkin vapautuksen luotsin käytöstä voi saada vain alus, jonka päälliköllä on linjaluotsinkirja (LL 5.3 § k 1.)

⁵⁴ Tutkielmassa käytetään alusliikennepalvelua ja VTS termiä rinnakkain. Ks. Alusliikennepalvelulaki (AlpL, 623/2005) 2 §. Tarkemmin VTS:n kansainvälisestä taustasta Hughes 2009.

⁵⁵ Luotsauksen aloituksesta ja lopetuksesta on ollut viranomaisen, Onnettomuustutkintakeskuksen ja luotsausyhtiön välillä keskustelua ja lainsäädäntö on elänyt tarkentuen tarpeen mukaan. Ks. kuvaava keskustelu M/S Phoenix J:n onnettomuuteen liittyen Onnettomuustutkintakeskus 2013 Liitteet 4 ja 5. Esimerkiksi vanhoissa vanhemmissa luotsausohjeissa muistutettiin erikseen, että ne neuvot, jotka luotsi tai joku muu antaa vaikkapa alukseen nousun helpottamiseksi tulee muistaa mainita olevan neuvoa-antavia Merenkulkuhallitus Luotsausohjeet dnro: 321/510/88, kohta: 15. Aikaisemmin luotsauksen aloittaminen vaati luotsilta erillisen aloitusilmoituksen epäselvyyksien välttämiseksi. Merenkulkulaitos Luotsausohjeet dnro: 1/510/2000, kohta: 3.

⁵⁶ Bowditch 2019, s. 389 (Vol 2).

⁵⁷ Ibid. s. 379. (Vol 2).

Määritelmällisesti luotsaus on luotsauslain ja oppikirjan merkityksessä pätevyityneen paikallistuntemusta omaavan henkilön suorittamaa toimintaa – pääasiassa navigointia, joka kytkeytyy läheisesti ohjailuun⁵⁸.

Luotsin neuvonantajan roolia on edelleen tarkennettu vastuita ja velvollisuuksia käsittelevässä LL 8 §:ssä. Luotsin tulee esittää reittisuunnitelma, joka on laadittu ajantasaista kartta- ja muuta aineistoa käyttämällä. Lisäksi hänen on kerrottava tarpeen mukaan kaikki muut aluksen turvallisen kulun kannalta tarpeelliset tiedot ja ohjeet, joita voivat olla esimerkiksi liikennöinti, jäänmurto, satamia koskevat asiat, väylän olosuhteet ja niin edelleen.⁵⁹ Käytännössä näistä moni tieto on sellainen, jonka hankkiminen voi olla päällikölle itsenäisestikin mahdollista.⁶⁰ Luotsin asiantuntija-asemassaan voidaan katsoa pystyvän omaan kokemukseensa nojaten myös tekemään niistä synteesi juuri kyseisellä väylällä ja antamaan arvionsa niiden vaikuttavuudesta tulevan matkan osalta.⁶¹

Luotsin oletetaan osaavan etenkin väylän alueellisia erityispiirteitä, jotka eivät välttämättä avaudu pelkästään karttaa katsomalla. Tällaisia ovat esimerkiksi virtauksien ja tuulen sekä jään vaikutukset, väylän pohjan muodot sekä merenkulun turvalaitteiden näkyvyyteen liittyvät tiedot.⁶² Näistä muodostettua synteesiä ja arviota siitä, missä alus on muutaman minuutin kuluessa kullakin ohjailutoimenpiteellä, voidaan kutsua liiketilan hallinnaksi.⁶³ Juuri tämä kyky on se, mitä tehtävää luotsi aluksessa ensisijaisesti suorittaa. Kääntäen, ne toimet, jotka eivät liity tähän, eivät ole luotsausta, kuten alukselle kuljetukset, raportoinnit ja niin edelleen.

⁵⁸ Onnettomuustutkintakeskus 2010, s. 1–2.

⁵⁹ Ks. LL 11 a § luettelo luotsaustutkinnon sisällöstä esimerkkinä.

⁶⁰ Näitä seikkoja tulee aluksen reittisuunnitelman laatijan myös etsiä itsenäisesti. Ks. STCW A-VIII/2.3–7. Merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva vuoden 1978 yleissopimus SopS 22/1984 ja siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen (STCW-yleissopimus), jonka liitteessä 2 on niin sanottu STCW-säännöstö. Säännösten osa A on pakollinen. Siinä on myös tämän tutkielman kannalta tärkein kohta A-VIII, joka muun ohella sisältää vahdinpidon standardit. STCW-säännöstö määrittelee myös sen osaamisen, koulutuksen ja kokemuksen, mitä aluksen henkilökunnalla tulee olla. Kansallisesti myös Liikenteen turvallisuusviraston määräys TRAFI/12134/03.04.01.00/2011. Määräyksen säädöspäätös on laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta (1687/2009) 23.3 §, jonka taustalla on puolestaan STCW-säännöstö. Tutkielmassa viitataan jatkossa STCW-säännöstöön, sen ollessa lippuvaltion neutraali verrattuna kansalliseen määräykseen.

⁶¹ Ks. luotsilta odotetusta osaamisesta IMO:n suositus IMO A.960(23). Recommendations on training and certification and on operational procedures for maritime pilots other than deep-sea pilots, liite 1. kohta 7.

⁶² Ks. esim. Tuuli sekä virta *Salamis* Turun HO 11.2.1986 n:o 150186–76 dnro: 1985 R 19 Rau I, sää KKO 1981 II 79, jää KKO 1996:20, väylän pohjan muodoista Helsingin RO 4.10.1982, n:o SX 81/179 ja merenkulun turvalaitteista Vaasan HO 31.12.1987 2027/87 dnro: R 85/1429. Paikallistuntemuksen tasoa voi tarkastella niistä pääosin ulkoa opeteltavista osaamisvaatimuksista, jotka Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut. Ks. Liikenteen turvallisuusviraston määräys Luotsaustutkinnot ja koeluotsaus TRAFI/ 57228/03.04.01.00/2015, kohta: 2.1.3. Määräyksen säädöspäätös on LL 11 a.4 § LL 11 b.6 § LL12.3 § 14.6 § ja 16.7 §.

⁶³ TRAFI/ 57228/03.04.01.00/2015, kohta: 2.1.2.

2.1.2 Luotsaus osana aluksen ohjailua

Verrattuna lentoliikenteen järjestelmällisyyteen, merenkulussa aluksen ohjailutapahtuma on usein huomattavasti jäsentymättömämpi.⁶⁴ Luotsaus tapahtumana ja se, millaiseen työnjakoon siinä päädytään, on monin paikoin muun muassa henkilökemioiden, kokemuksen ja monen muun vastaavan epästandardin tilannearvion summa. Tällaisessa tilanteessa paitsi laivan päällystö, myös luotsi vaihtelevat roolejaan joko tietoisesti tai tiedostamattaan paitsi eri luotsaustapahtumista toiseen, myös kesken luotsauksen.⁶⁵ Oikeudellisesti tarkasteltuna eri toimijat näin ollen eivät pysy käytännön tilanteessa omien vastuukenttensä raameissa, vaan etenkin luotsi liikkuu LL 2 §:n määritelmästä ottaen käytännössä usein huomattavasti enemmän tehtäviä kuin laki hänelle sen sanamuodon mukaisen tulkinnan mukaan määrittelee.⁶⁶

LL 8 § antaa ymmärtää, että aluksen oma miehistö suorittaisi ohjailun, eikä luotsi käytännössä suorittaisi kuin luotsausta. Käytännössä kuitenkin luotsi hyvin usein suorittaa itse myös ohjailun ja päällikkö valvoo häntä enemmän tai vähemmän.⁶⁷ Tämä voi tarkoittaa mitä tahansa ohjailukomentojen antamisesta, jolloin luotsi määrää esimerkiksi ruorikulmasta tai ohjattavasta kurssista, aina fyysiseen aluksen ohjailulaitteiden käyttämiseen asti. Malliin päädytään yleisesti joko ohjailun virtaviivaistamiseksi tai etenkin siksi, etteivät alusten henkilökunnan omat taidot aina riitä vaativaan väylällä ohjailuun.⁶⁸ Se kuinka tehtävät komentosillalla jaetaan, on kuitenkin lopulta aina päällikön määräyksen alla ja valittavissa.⁶⁹

Ohjailu-termiä ei ole määritelty laissa, eikä sille ole olemassa yksiselitteistä tyhjentävää sisältöä, mutta sillä viitataan aluksen kokonaisvaltaiseen liikutteluun merellä. Toisin sanoen sen suunnan ja nopeuden säätämistä aluksen, reittisuunnitelman sekä olosuhteiden mukaan.⁷⁰ Vaikka päällikkö

⁶⁴ Bruno – Lützhöft 2009, s. 435–436.

⁶⁵ Ks. yleisesityksenä Norros – Hukki – Haapio – ym. 1998, erityisesti s. 66–69.

⁶⁶ Ks. Haapajoki 2018, s. 217.

⁶⁷ Esimerkiksi tämä on lähtökohtana kansainvälisissä parhaan käytännön ohjeissa. International Chamber of Shipping 2016, s. 79–80. Tämä on käytännössä sama, mitä IMO suosittaa. Ks. IMO A.960(23), liite 2, kohta: 2.3.

⁶⁸ Luotseista tehty haastattelututkimus kuvaa hyvin tilanteiden vaihtelevuutta. Wederhorn 2014, s. 40–45.

⁶⁹ STCW A-VIII/2.49. Ks. myös Liikenteen turvallisuusviraston määräys Vahdinpito aluksella TRAFI/16654/03.04.01.00/2011, kohta: 4.3.10. Määräyksen säädöspäätös on sama, kuin edellä alaviitteessä 60.

⁷⁰ Nykymerenkulun sanakirja ei esimerkiksi tunnista termiä. Ks. Söderholm – Vähäkyrö 1998. Jonkin verran apua saa tarkastelemalla STCW-säännöstöä, jossa on lueteltu ne tehtävät, mitä aluksen päällikön on osattava. Listassa on jaettu *navigointi* käsitteen alle paitsi paikanmääritys, myös suora aluksen ohjaaminen. Tämä ohjaaminen on suomennettu *ohjailuksi*. Ks. STCW A-II/2 (taulukon sivut 1–11).

tästä vastaa (LL 7 §), tulee luotsilla olla myös ohjailusta hyvin kokonaisvaltainen ymmärrys.⁷¹ Aluksen päällikkö on lisäksi vastuussa siitä, että alusta kuljetetaan sekä käsitellään asiallisesti, ja tässä ongelmia havaittuaan hän on velvollinen asiaan puuttumaan (ML 6:9 §).

Luotsauslain sanamuotojen ja käytännön toiminnan ilmeinen ero kuitenkin on joissain tilanteissa johtanut sekaannuksiin etenkin oikeudessa. Tapauksessa *Amsteldiep* valtio kantajana pyrki argumentoimaan, ettei autopilotin käyttö olisi luotsausta vaan esimerkiksi päällikön tai laivanisännän palveluksessa olemista.⁷² Vaikka oikeus jätti lopulta ottamatta suoraan kantaa, kenen palveluksessa luotsi oli, totesi se tapaoikeuden pohjalta luotsauksen sisältävän muutakin toimintaa kuin suusanallista ohjeistamista, kuten autopilotin ja navigointivälineiden käyttöä.⁷³ Ottamatta kantaa mihinkään yksittäistapaukseen, Liikenteen turvallisuusvirasto on myöhemmin antanut oman tulkinnan, jonka mukaan luotsin tulee tukeutua kaikkiin tarpeellisiksi katsomiinsa laitteisiin ja apuvälineisiin, jotka aluksella on käytettävissä ja kansivahtiin kuuluvien on opastettava luotsia näiden laitteiden käytössä, eikä laitteiden käyttäminen saa häiritä luotsin varsinaista tehtävää.⁷⁴ Navigoinnin apuvälineiden ja ohjailulaitteiden käyttö kuuluu siten erottamattomasti luotsaukseen. Käytännössä siis esimerkiksi luotsi ja päällikkö voivat sopia, ettei luotsin tarvitse antaa ohjeita henkilölle, joka käyttää vaikkapa autopilottia, vaan hän voi tehdä sen itse. Kummin vain tehdään, kyseessä on silti luotsaus. Jotta mahdollisuudet väärinkäsityksille minimoidaan, tässä työssä luotsin ohjailulla tarkoitetaan tapahtumaa, jossa luotsi luotsaa käyttäen aluksen laitteita.⁷⁵

2.1.3 Luotsaukseen kuuluva muu toiminta

Varsinaisen neuvojen jakamisen lisäksi luotsauslain mukaan luotsauksen yhteydessä luotsin tehtäviin kuuluu sellaisten aluksen ohjailun ja käsittelyn toimenpiteiden valvonta, joilla on merkitystä alusliikenteen turvallisuudelle ja ympäristönsuojelulle (LL 8 §). Tehtävää suorittaessaan luotsit nostavat esille esimerkiksi sanattoman viestinnän tärkeyden heidän työssään ja kuinka ”eleet,

⁷¹ Luotsitutkinnon sisällön määrittelystä tätä kuvaillaan termillä aluksen liiketilan hallinta, joka tarkoittaa lähinnä paitsi fyysistä laitteiden käyttöä, myös ennen kaikkea käsityksen luomista siitä, mihin alus kulloinkin vaikuttavien voimien vuoksi seuraavaksi päättyy. TRAFI/ 57228/03.04.01.00/2015, kohta: 2.1.2

⁷² *Amsteldiep* Helsingin HO 28.2.2006, no 546, MO:n käsittely Helsingin KO 04/6599 dnro: L00/13350

⁷³ Oikeuden viittaama luotsausohje on poistunut sittemmin käytöstä kokonaan kuten yllä esitettiin, eikä vastaavanlaista luotsausohjetta voida luotsausyhtiön puolesta antaa.

⁷⁴ Lisäksi viranomaisen mukaan: ’... laitteisiin sisältyy aluksen käsittelyyn liittyvät laitteet, kuten ruori, automaattiohjauslaite sekä nopeuden ja potkureiden säätöön käytetyt laitteet’ Liikenteen turvallisuusvirasto 2011 ja Liikenteen turvallisuusvirasto 2014. Sittemmin Liikenteen turvallisuusvirasto on muuttunut Liikenne- ja viestintävirastoksi.

⁷⁵ Määrittely on myös viranomaisen käytössä Ks. Ibid. ja Onnettomuustutkintakeskus 2013, liite 5, s. 3.

ilmeet, yleinen käyttäytyminen ja jopa tuoksu ovat luotsaukseen vaikuttavia tekijöitä.”⁷⁶ Osaltaan luotsi on aluksessa tapahtuvan toiminnan tarkkailija ja avustaa viranomaista (LL 8 §). Käsittelyn valvonta ja miehistön orientaation tarkkailu voidaan lukea yleisen edun valvontaan.⁷⁷ Nämä ovat myös niitä tehtäviä, jotka katsotaan julkisen hallintotehtävien piiriin.⁷⁸

LL 9 §:ssä on satamanpään aloitus ja lopetus esitetty sitoen päättymisen aluksen kiinnitykseen ja irrotukseen. Luotsaus sisältää tähän liittyvän päällikön avustamisen. Neuvonantajana rooliin kuuluu siten mm. aluksen kiinnitysjärjestelyistä sopiminen satamavalvojen kanssa. Olennainen tehtävä on myös pitää päällikkö tietoisena käytettävien hinaajien resursseista, saatavuudesta ja useimmiten käytetystä manoveeraustavasta kyseisessä satamassa. Muita vastaavia, ei laissa lueteltuja, mutta perinteisesti luotsin tehtäviksi katsottuja velvollisuuksia on kommunikointi satamavalvojen kanssa.⁷⁹

Yhteen koottuna luotsin päämäärä on saada alus turvallisesti satamaan tai sieltä pois. Tämän tavoitteen saavuttaminen on luotsaamisen ydin. Luotsauksen hän voi suorittaa joko antamalla neuvoja ja ohjeita muodostamansa synteetin pohjalta aluksen päällystölle tai sitten vaihtoehtoisesti luotsaamalla käyttäen aluksen laitteita. Tosiasiallisesti hän kuitenkin tällöin ohjailee. Tässäkin tilanteessa aluksen päälliköllä on vastuu ohjailusta.

2.2 Luotsaus vahingonkorvausoikeuden näkökulmasta

2.2.1 Velvollisuuksien ja vastuunjaon lähtökohdat luotsauksessa

Perinteisessä luotsauksessa olemassa olevat velvollisuudet ja oikeudet ovat muutamien luvussa kolme kuvatuin poikkeuksin voimassa myös etäluotsauksessa. Tilannetta voidaan kuvata niin, että on olemassa vahingonkorvausvastuun muodostavat luotsauksen yleiset oikeudet ja velvollisuudet, jotka tulkitaan etäluotsauksen kontekstissa, sekä näiden lisäksi vain etäluotsauksessa olemassa olevat sille tyypilliset oikeusohjeet. Etäluotsauksen vahingonkorvausjärjestelmää ei ole siksi mahdollista tarkastella mielekkäästi perehtymättä yleisesti luotsauksessa vallitsevaan järjestelyyn.

⁷⁶ Luotsiliitto 2018 Luotsiliiton viitannee tällä esimerkiksi LL 8 § velvoitteeseen tehdä havaintoja aluksen miehistön toiminnasta, jolloin esimerkiksi alkoholin haju antaa merkittävää tietoa navigoitsijoiden tilannetietoisuudesta. Muuten erilaiset tuoksut saattavat indikoida vaikkapa aluksessa kytevästä sähköpalosta.

⁷⁷ Tiedot tulee raportoida alusliikennepalvelulle (LL 8.2 §), joka edelleen raportoi asianmukaisille viranomaisille (AlpL 18 §). Tehtävä on tältä osin yleisen edun valvontaa.

⁷⁸ PeVL 12/2010 vp, s. 2.

⁷⁹ Satamavalvojat ovat henkilöitä, jotka vastaavat aluksen kiinnittämisestä ja irrottamisesta. Wederhorn 2014 s. 57–58. Edellä mainitut tehtävät on lueteltu IMO A.960(23), liite 2, kohta: 5. Erityisesti huomaa 5.1.

Vahingonkorvausoikeuden kannalta pääsääntönä on noudattaa vahingonkorvauslakia, ellei muussa laissa tai sopimuksessa muuta säädetä (VahL 1:1 §). Luotsauksen ollessa kyseessä, luotsauslaissa ja merilaissa löytyy suhteessa vahingonkorvauslakiin kuitenkin merkittävät poikkeukset.⁸⁰

Laivanisännän ja luotsausyhtiön deliktivastuu on, niiltä osin, kun asiasta ei ole erikseen säädetty ankaraa vastuuta, tuottamukseen perustuvaa.⁸¹ Tuottamusta vastuuperusteena on merioikeuden kontekstissa kuitenkin jouduttu jonkin verran selkeyttämään, sillä kiinteisiin kohteisiin törmääminen säädeltiin aikaisemmin merilain sijaan osittain vesilain sääntöjen mukaan, jolloin laivanisäntää kohtasikin ankara vastuu välittömistä vahingoista. Tämä oli merilain järjestelmässä merkittävä poikkeus, johon myös KKO otti kantaa.⁸² Lakimuutoksen myötä 2011 muutettiin merilaki ensisijaiseksi VL 13:4 §:n 1 momentilla suhteessa vesilakiin, ja pääsääntönä tulee tämän jälkeen pitää tuottamusta. Muutosta ei pidetty vahinkoa kärsineen kannalta merkittävänä heikennyksenä, koska vastuun perusteen arviointiin ei liittyisi arvion mukaan epävarmuustekijöitä tai hankalia näyttökysymyksiä.⁸³ Missä määrin tämä arvio tulee ylipäättään pitämään tulevaisuudessa paikkaansa, jää nähtäväksi. Käsillä oleva tutkielma on yksi, jonka aihepiirissä vastuuperuste ei välttämättä ole itsestäänselvä.

Luotsauslaki ja luotsausasetus (1385/2016) säädetyissä muodoissaan on ensisijaisesti tehty edistämään alusliikenteen turvallisuutta ja ehkäisemään ympäristölle aiheutuvia haittoja (LL 1 §), ja niitä tulisikin lukea juuri tässä valossa. Luotsauslaki ja osin merilaki päällikön osalta kuitenkin ovat ainoita säädöksiä, jotka jakavat edellä mainittujen päähenkilöiden väliset tehtävät, joten niillä on merkitystä myös vahingonkorvauksiin liittyvää vastuunjakoja silmällä pitäen.

Vahingonkorvausvastuun määrittelyssä on syytä tehdä ero toisaalta henkilön vastuun jonkin tehtävän hoitamisesta ja vahingonkorvausvastuun välillä. Läpi esityksen niiltä osin, kun viitataan vastuuseen, tarkoitetaan vahingonkorvausvastuuta. Kun puhutaan tehtävien hoidosta, käytetään

⁸⁰ Sekä LL, että ML vahingonkorvaussäännöt ovat lex specialis suhteessa VahL:n normeihin. Rak 2011, s. 167 ja Henriksson 2011, s. 352.

⁸¹ Viljanen 2018, s. 960–961. Skandinaviassa tilanne ei yleisesti välttämättä ole näin. Ks. Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 192–193. Vastuun perustuminen tuottamukseen tai tahallisuuteen on tuotu esille luotsausyhtiön muodostamisen yhteydessä HE 214/2010 vp, s. 4 ja 10. Ankaraa vastuuta kuitenkin sovelletaan tilanteesta riippuen, joista keskeisin on öljypäästöt (ML luvut 10–11) Näiden taustalla on kansainväliset sopimukset Viljanen 2018, s. 960–961. Samaan vahinkoon voi siten tulla sovellettavaksi erilaisia vastuuperusteita esimerkiksi mereen vuotaneen öljyn ja kolmannelle aiheutetun vaurion suhteen.

⁸² Kysymys kiersi vesilain (264/1961) 1:25 §:n ja ML (167/1939) 11:1 §:n (295/84), joka on nykyinen ML 7:1 §, välistä ristiriitaa. Ks. KKO 1996:150 perustelut. Tuolloin todettiin ML:n 11:1 § olevan toissijainen. Vrt. kuitenkin KKO 1983 II 40, jossa nostosillan käyttäjän virheen vuoksi ei ollut kyse vaarantamisvastuusta, josta VL 1:25 §:ssä on kyse. Vrt. myös Norjan käytäntöön Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 283.

⁸³ Muutosta perusteltiin sillä, ettei vesilaki vanhassa muodossaan vastaa sitä kansainvälistä kehitystä, mitä on tapahtunut merenkulussa HE 277/2009 vp, s. 158–159.

termiä velvollisuus. Tuottamusperusteisessa arvioinnissa, josta tässä esityksessä on pääasiassa kyse, nämä kuitenkin kytkeytyvät erottamattomasti toisiinsa etenkin työtehtävien suhteen. Tässä yhteydessä, kuten vahingonkorvausoikeudessa yleensä, lähtökohtana tuottamuvastuun selvittämiseksi on löytää henkilö, jonka voidaan katsoa toimineen virheellisesti tai laiminlyöneen velvollisuutensa.⁸⁴ Tarkasteltaessa mahdollisia laiminlyöntejä, on relevanttia aloittaa tarkastelu siitä, onko henkilöllä ollut laisinkaan velvollisuus hoitaa ko. tehtävää. Yleisesti kuitenkin teon, jonka kulloinkin katsotaan olleen tuottamuksellinen, ei tarvitse liittyä niihin tehtäviin, joita henkilö oli velvollinen hoitamaan, vaan kyseeseen voi tulla mikä tahansa syy-yhteydessä oleva moitittava toiminta. Tällaisten keksittyjen tapausten käsittely ei kuitenkaan ole esityksen kannalta mielekästä, minkä vuoksi tarkastelu keskittyy vain meri- ja luotsauslaista johtuviin velvollisuuksiin⁸⁵.

Toinen erityisesti merenkulussa merkittävä syy velvollisuuksien lähempään tarkasteluun liittyy vahingonkorvausvastuun kanavointiin. Vahingot, joita aluksien operoinnissa väylillä potentiaalisesti aiheutetaan, ylittävät yksilöiden maksukyvyn, jolloin on oleellista tarkastella, kuka ja mistä syistä korvaukset lopulta maksaa.⁸⁶ Koska vahingonkorvauksen kanavoituminen edellyttää pääsääntöisesti moitittavasti toimineen virhettä tai laiminlyöntiä hänen suorittaessaan työtehtäviin liittyvää velvollisuutta (VahL 3:1 § ja ML 7:1 §), on työtehtävien jakautumisella eri henkilöille suoraa vaikutusta siihen, kuka vahingon korvaa. Luotsin kohdalla on vahingonkorvausoikeudellisesti merkityksellistä myös se, mitä tehtävää luotsi kulloinkin suorittaa. Tämä johtuu siitä, että luotsatessaan luotsin on nähty toimivan irrallaan taustaorganisaatiosta ja näin auttavan lähinnä kapteenia sekä tätä kautta laivanisäntää (ML 7:1 §). Tämän ajan ulkopuolella luotsi puolestaan on normaalisti luotsausyhtiön palveluksessa.⁸⁷ Luotsin tekemien virheiden korvausvelvollisuuden kanavoitumisen tarkasteluun kuuluu kiinteästi myös niin sanottu passiivisen identifikaation doktriini, johon palataan alajaksossa 2.2.6.⁸⁸ Tutkielman kannalta on siten syytä pitää silmällä, milloin luotsi toimii laivanisännän palveluksessa ja milloin puolestaan ei.

⁸⁴ Tuottamus todetaan aina erityisellä perusteella. Yksinkertaistaen tuottamus on moitittavaa riskinottoa. Ståhlberg – Karhu 2020, s. 93–94.

⁸⁵ Luvussa kaksi esitettyjä tehtäviä syvennetään myöhemmin tarpeen mukaan luvussa kolme niiltä osin, kun etsitään tehtävien tarkempaa sisältöä etäluotsauksen kontekstissa. Alla olevat alajaksojen 2.2.2 ja 2.2.3. listaus on sen vuoksi luettelomainen.

⁸⁶ Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 190.

⁸⁷ Ibid. s. 203–204.

⁸⁸ Ks. alajakso 2.2.6.

2.2.2 Päällikön velvollisuudet ja asema

Päällikön tärkeimpiä tehtäviä on valvoa ja järjestää aluksen asianmukainen navigointi (ML 6:9 §).⁸⁹ Hänen ei tarvitse olla komentosillalla itse läsnä joka tilanteessa, mutta hyvään merimiestaitoon katsotaan kuuluvan osallistuminen kriittisimpiin ja vaativimpiin aluksen turvallisuuteen vaikuttaviin tilanteisiin, kuten haastavaan väyläajoon.⁹⁰ Laivan päällystön ja sen päällikön roolia kuvaa, että mikäli luotsin toimista tai aikomuksista tulee epäilyksiä, tulee päällikköä informoida välittömästi ja vaatimuksena on tarttua mihin tahansa tarvittavaan toimeen ennen päällikön saapumista komentosillalle.⁹¹ Keskeisin ajatus on pitää huolta ihmisten, aluksen ja ympäristön turvallisuudesta.

Aluksen päällikön roolia arvioidessa on hyvä muistaa hänen asemansa ja sijaintinsa, kun hän tekee työtään. Koko päällikkyyden lähtökohta on miehistön, aluksen ja sen lastin turvallisuus kaikissa olosuhteissa laivan suorittaessa kaupallista toimintaa, joka on luettavissa merilain kuudennesta luvusta, mutta se saa tukea myös kansainvälisistä sopimuksista⁹². Konkreettisesti kyse on silti hänen miehistönsä, omasta ja mahdollisten matkustajien hengestä, mikä vaikuttaa merkittävästi siihen, kuinka sitoviksi päällikköä koskevat normit katsotaan. Lainsäädäntö tukee päällikön turvallisuutta priorisoivaa työskentelyä ja päätöksentekoa. Samaan aikaan se rakentaa turvallisuuden kannalta epäoleellisia intressejä vastaan selkeän palomuurin ja viime kädessä luottaa päällikön arvostelukykyyn poikkeustilanteissa.⁹³

Merilain mukaan aluksen päällikkö vastaa aluksestaan ja on asemassaan hyvin itsenäinen myös luotsauksessa. Periaatteessa hän ei saisi olla taitojensa puolesta riippuvainen siitä, käytetäänkö luotsia vai ei, mutta luotsin käyttö on todettu turvallisuutta lisääväksi seikaksi, ja Suomessa kyseessä on pakko, ellei osoita lisäosaamista linjaluotsin kirjalla (LL 5 §).⁹⁴ Päällikön tulee huolehtia, että alusta kuljetetaan ja käsitellään hyvän merimiestaidon mukaisesti, eikä kukaan

⁸⁹ Myös mm. STCW-säännöstö A-VIII/2.9 ja A-VIII/2.49–50

⁹⁰ Aluksen päällikkö tulee kutsua paikalle, jos tilanne edellyttää. STCW-säännöstö A-VIII/2. ja A-VIII/2.40

⁹¹ STCW-säännöstö A-VIII/2.49–50.

⁹² Etenkin ML 6:9.2 §. Kansainvälisistä sopimuksista ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen SopS 11/1981 ja siihen tehtyne myöhempien muutoksineen (SOLAS). Tässä erityisesti SOLAS luku V. Lisäksi ISM-säännösten kohdalla 5. on suuri merkitys.

⁹³ Tämä ilmenee mainiosti siitä, minkälaisia kykyjä päälliköltä edellytetään pätevyyskirjan saamiseksi. STCW muistuttaa päällikön vastuun olevan ensisijaisesti kyse siitä, että tulee: "Bearing in mind that the master has ultimate responsibility for the safety and security of the ship, its passengers, crew and cargo, and for the protection of the marine environment against pollution by the ship" STCW-säännöstö A-II/2.1. "Standard of competence". Kiistatta kuitenkin vahingonkorvausoikeudella on katsottu olevan myös rooli ohjata käyttäytymistä haluttuun suuntaan eli sillä on preventiivistä vaikutusta Saarnilehto 2007, s. 13. ja Mielityinen 2006, s. 249.

⁹⁴ Ks. edellytetty osaaminen edellisen alaviitteen taulukosta.

henkilö saa estää tai rajoittaa häntä tekemästä päätöstä, joka on ammatillisen arvion mukaan tarpeellinen ihmishengen turvaamiseksi merellä tai meriympäristön suojelun kannalta (ML 6:9 §).⁹⁵ Tämän lisäksi hänellä on ML 6 luvun mukaisesti muun muassa velvollisuutena hankkia tietoa aluksen reitiltä sekä kutsua tarpeen mukaan luotsi (ML 6:10 §), auttaa sekä toimia merihädässä (ML 6:11a-12 §) ja ennen kaikkea hänen on huolehdittava aluksen merikelpoisuudesta (ML 6:3 §). Päälliköltä edellytetään myös kykyä ennakoida *tunnetut* merenkulkuriskit reittiä suunniteltaessa (ML 6:3a §).⁹⁶

Edellä luetelluista vastuista hyvän merimiestäidon noudattaminen on monitulkintaisin ja vaatii aina tilannekohtaisen analyysin. Kurki luonnehtii merimiestäidon laiminlyönnin olevan oikeustieteen kannalta ennen kaikkea huolellisuusvelvoitteen rikkomista aluksen käsittelyssä sekä sen käyttämisessä. Kyse on alalla valitsevasta käsityksestä ammattimaisesta toiminnasta, jossa on vahva paino asioiden ennakoimisella, kun huomioidaan käsillä olevan säännöt, suositukset sekä ohjeet.⁹⁷ Oikeudellisesti merenkulun ammattilaisten näkemyksellä on siten huomattavaa merkitystä.⁹⁸

2.2.3 Luotsin velvollisuudet ja asema

Luotsaus ja luotsin tehtävät ovat hyvin pitkälle sama asia tämän tutkielman kannalta. Luotsin velvollisuudet onkin siten jo kuvattu yllä jaksossa 2.1. Joitakin tarkennuksia on silti syytä tehdä luotsin asemaan, jotta myöhemmin esiteltävät keskinäissuhteet asettuvat oikeaan kontekstiin. Luotsauksen historiasta elämään on jäänyt käsitys, jonka mukaan luotsin tulisi olla itsenäinen ja täysin vaikutteista vapaa työssään.⁹⁹

Suomessa luotsauksen suorittaa Finnpilot Pilotage Oy:n työsuhteessa oleva luotsi. Luotsi on hyvin pitkälle samalla tavalla suojattu päätöksenteossaan kuin aluksen päällikkökin. Hänen itsenäinen

⁹⁵ Kohta on ML:ssä IMO MSC.153(78). Adoption of Amendments to the International Convention for the Safety of Life At Sea, 1974, päätöslauselman perusteella ja näin kansainvälisesti kaikkia koskeva. ML 6:9 §:n käsite ihmishengen turvaaminen sisältää myös navigoinnin HE 226/2006 vp, s. 3–5.

⁹⁶ Aluksen päälliköllä on myös lippuvaltiolta tulevia velvollisuuksia, mutta yksinkertaistamisen vuoksi tässä tutkielmassa ei viitata muun lippuvaltion, kuin Suomen lakeihin. Edellä mainitut vastuut ovat hyvin samanlaiset kansainvälisesti johtuen ennen kaikkea kansainvälisistä sopimuksista, joissa samoja velvollisuuksia ilmenee. ks. SOLAS V/33 (velvollisuus auttaa merihädässä.) ja V/ 34. (merenkulkuriskien huomioiminen ja päällikön autonominen asema), sekä STCW-säännösten A-VIII/2.3–6 – reittisuunnitelma.

⁹⁷ Kurki 2014 s. 8 ja 185. Ks. myös tarkempaa sääntelyä STCW A-VIII/2.5, joka määrää huomioimaan muun ohella kaikki pysyvät tai ennakoitavissa olevat riskit. Hyvästä merimiestäidosta suomalaisessa oikeusjärjestyksessä ks. Kurki 2014.

⁹⁸ Keskeisimmin tämä näkyy tuomioistuin toiminnassa, jossa merenkulkuun liittyvissä tapauksissa tulee tarvittaessa käyttää avustajina merenkulun asiantuntijoita (ML 21:2 §)

⁹⁹ Vrt. päällikön asemaan ML 6:9 §.

asemansa luotsauksessa on pitkälle tunnustettu niin, ettei siihen voi puuttua juuri edes luotsausyhtiö. Yksi vahva peruste tällaiselle ratkaisulle on ollut ja on edelleen se, että luotsit kantavat tekemästään työstä päätöksistään henkilökohtaisen rikosoikeudellisen virkavastuun (LL 8 §), ja näin ollen heidän tulee pystyä toimimaan vapaassa harkinnassa, mutta noudattaen kaikkia voimassa olevia säännöksiä.¹⁰⁰ Toiseksi, voidakseen hoitaa julkista hallintotehtävää luotsin on voitava tehdä turvallisuuteen liittyvät päätöksensä kaupallisista vaikutteista vapaana.¹⁰¹ Haapajoki tuo lisäksi esille, että luotsin oikeudet ja velvollisuudet johdetaan ensisijaisesti luotsauslaista eikä niinkään työsuhteesta, mikä on näin samalla merkinä pienestä työnantajan direktio-oikeudesta.¹⁰² Yhtä hyvin tämä korostetun arvostettu asema on näkyvissä esimerkiksi ratkaisussa KKO 1995:61, jossa korkein oikeus perusteli päätöstään jättää valtio tuomitsematta vahingonkorvauksiin mm. näin:

Toisaalta tällaiset vaatimukset täyttävä valvonta luotsiasemalla ei työn luonteen ja työskentelyolosuhteiden vuoksi ole mahdollinen. – – Ottaen huomioon myös luotsien koulutuksen ja tehtävien vaativuuden sekä heidän virka-asemansa ja tuon aseman mukaisen virkavastuunsa korkein oikeus katsoo, että seuranta tällaisessa laajuudessa on ollut riittävä eikä valtiolla ole ollut velvollisuutta järjestää tehokkaampaa yleistä luotsien työkuntoisuuden valvontaa.

Toisaalta on kysyttävä, muuttuiko luotsin itsenäinen asema jollakin tavalla vuoden 2016 LL:n uudistuksessa, jossa luotsausyhtiölle luotiin velvoite pitää yllä toimintakäsikirjaa. Tuolloin säädettiin luotsausyhtiötä velvoittava LL 4 d §, jolla varmistetaan luotsin oikeuksien ja velvollisuuksien noudattaminen. Laissa säädettyjen luotsin vastuun ja velvollisuuksien vuoksi lainsäätäjä piti tärkeänä, että luotsit osallistuvat käsikirjan laatimiseen.¹⁰³ Tässä mielessä lainsäätäjä toteaa luotsien oikeusturvan toteutumisen tarpeen, mutta ei eksplisiittisesti myöskään tuo esille luotsin autonomista asemaa. Toisaalta lainsäätäjä olisi myös voinut velvoittaa suoraan standardoimaan luotsausta, jos olisi tämän halunnut toteuttaa.¹⁰⁴

¹⁰⁰ Näin mm. Haapajoki 2018, s. 215–216. Lisäksi ks. HE 214/2010 vp, s. 12. Virkamiehen vastuu omista virkatoimista esim. Mäenpää 2017, s. 434–435. Ero on merkittävä luotsausyhtiöön verrattuna, jonka vastuu luotsauksessa on LL 4 a ja b §:n mukaisesti hyvin rajattu. Tätä pitää kohtuuttomana esimerkiksi Rak 2011, s. 170.

¹⁰¹ Ks. alajakso 2.2.7. Luotsausyhtiössä kukaan muu ei virkavastuuta kanna ja yhtiölle itselleen asetettiin erillinen rajoitettu vahingonkorvausvastuu (LL 8 ja 4a §).

¹⁰² 1995 luotsit olivat vielä virkamiehiä, mutta tämän jälkeenkään luotsin ja luotsausta järjestävän organisaation väliseen valtasuhteisiin ei ole puutututtu lainsäädännöllisesti, muuten kuin siirtämällä luotsit virkasuhteesta rikosoikeudellisesti virkavastuulliseen työsuhteeseen Haapajoki 2018, s. 215–216.

¹⁰³ Ks. HE 207/2016 vp, s. 13.

¹⁰⁴ Jossakin määrin kyseessä voi olla vain tilanteen korjaaminen. Kun luotsauksen siirtyessä pois viranomaistoiminnasta, menetti luotsausorganisaatio myös kyvyn antaa luotsausohjeita. Ks. tarkemmin Haapajoki 2018, s. 215–219.

2.2.4 Päällikön ja luotsin velvollisuuksien keskinäinen suhde

Edellä käsiteltyjen jaksojen pohjalta on hyvin nähtävissä, kuinka keskiössä luotsaustapahtuman kannalta mutta myös vahingonkorvausoikeuden näkökulmasta aluksen päällikkö ja luotsi ovat. Vaikka muut säännökset tuovat vaatimuksen, jonka mukaan komentosillalla tulee usein olla myös muita henkilöitä, käytännössä toiminta rakentuu näiden kahden väliselle yhteistyölle ja dynamiikalle.¹⁰⁵ Merenkulun onnettomuuksista erittäin suuressa osassa juurisyy voidaankin jäljittää tämän yhteistyön epäonnistumiseen, minkä vuoksi ei ole täysin merkityksetöntä, kuinka nämä kaksi ihmistä jakavat velvollisuutensa.¹⁰⁶

Perinteisen luotsauksen ollessa kyseessä virheen tehneet tahot löytyvät käytännössä aina aluksen komentosillalta, koska myös kaikki päätökset ja arvioinnit tehdään siellä. Tämän lisäksi erittäin usein kaikki päätöksentekoon vaikuttaneet laitteet, julkaisut sekä niistä tehdyt havainnot ovat olleet paikallisia.¹⁰⁷ Kaiken kaikkiaan näin myös vastuu tapahtumista on ollut helpohko sijoittaa suoraan alukselle. Tästä poikkeuksena ovat ne vahingot, jotka ovat sattuneet merenkulun apuvälineiden vikaantumisista tai esimerkiksi merenmittauksen virheistä.¹⁰⁸

Kuten kuvattu, luotsauslain 7 § ja 8 §:ssä jaetaan luotsauksen keskeisimmät tehtävät. Luotsi vastaa luotsauksesta ja päällikkö ohjailusta silloinkin, kun noudattaa luotsin ohjeita. Tämän lisäksi molemmat ovat velvoitettuja jakamaan toisilleen oleellista tietoa, jolla on tai voi olla merkitystä luotsaukselle tai aluksen turvalliselle kululle. Luotsauslaissa ei ole selonottovelvollisuutta, mutta merilain kautta päälliköllä tällainen kuitenkin on (ML 6:9–10 §).

Redundanttisuuden takaamiseksi luotsille on osoitettu myös tehtäväksi valvoa ohjailua (LL 8.1 §). Vastavuoroista suoraan luotsauslaista tulevaa velvollisuutta ei päälliköllä ole, mutta muiden

¹⁰⁵ Tyypillisesti paikalla on tai tulisi olla tähtystäjä, perämies ja mahdollisesti ruorimies. Kokoonpanoa voidaan tilanteesta ja aluksesta riippuen joustavasti muuttaa. Wederhorn 2014, s. 39. Ks. peruskaavio järjestelystä esim. International Chamber of Shipping 2016, s. 79.

¹⁰⁶ Muita tunnistettuja ja toistuvia syitä luotsauksessa on reittisuunnitelman riittämätön käyttäminen ja navigointiteknologian tehoton käyttö Lappalainen – Kunnaala – Tapaninen 2014, s. 79–83.

¹⁰⁷ Bruno ja Lützhöft kuvaavat tätä prosessikokonaisuutta selkeästi Bruno – Lützhöft 2009, s. 430.

¹⁰⁸ Esimerkkeinä KKO 1980-II-93, jossa kyse loiston valon merkityksestä vahinkoon. Suomessa merenmittauksesta tai väylän pidosta on tapauksia, jossa periaatteessa valtion tuottamus on vaihtoehto, mutta aluksen omat toimet ovat olleet varsinainen syy-yhteys vahinkoon esimerkiksi *Arctic Wasa* KKO 1989:111 ja *Bore king* KKO 1992:167.

normien kautta tällainen velvollisuus syntyy etenkin silloin, kun luotsi osallistuu aluksen kuljettamiseen tai käsittelyyn (ML 6:9 §)¹⁰⁹.

Päällikön ja luotsin välinen suhde määriteltiin toisin vielä vuoden 1957 luotsausasetuksessa. Päällikön tuli seurata luotsin osoituksia (393/1957) 19 §. Käytetty termi osoitus voidaan katsoa tarkoittaneen ilmauksia tai merkkejä, mutta ei niinkään suoraa määräystä.¹¹⁰ Kun kuitenkin huomioidaan se, että aluksen päällikkö on velvollinen noudattamaan hyvää merimiestapaa, johon kuuluu erityisesti luotsin ammattitaidoin hyödyntäminen, oli osoitusten noudattamatta jättäminen selkeän kynnyksen takana. Osoituksen antoi kuitenkin virkavastuullaan valtion virkamies, jonka auktoriteettiasemaan olisi syytä pystyä myös luottamaan lähtökohtaisesti.¹¹¹

Laivan päälliköllä oli aikanaan suhteellisen suuri mahdollisuus edelleen olla väylästä tai olosuhteista tietämätön, mikä näkyy esimerkiksi tuomiossa KKO 1953 II 50. Aluksen ankkurin rikottua vedenalaisen vesiputken satama-altaassa ei tapahtunutta katsottu aluksen päällikön virheeksi tai laiminlyönniksi, vaikka hän ei ollut ottanut selvää edes putken sijainnista. Syy oli täysin satamaluotsin, koska hän teki virhearvion. Läpi tuomion toistuu, kuinka päällikkö toimi satamaluotsin määräyksestä.¹¹² Myöhemmin lainsäädännössä päällikölle on jaettu enemmän velvollisuutta, ja luotsin rooli on muuttunut merenkululliseksi neuvonantajaksi, kuten se kuvataan hallituksen esityksessä siirryttäessä luotsausasetuksesta (393/1957) luotsauslakiin (90/1998).¹¹³

Muutokset luotsin ja aluksen oman henkilökunnan välisessä työnjaossa ovat väitetyt jatkuneet jo vuosikymmeniä, ja kun otetaan huomioon Liikenteen turvallisuusviraston luotsausyhtiölle 2011 antamat tulkinnat, ovat ne olleet jokseenkin vakiintumattomat vielä hiljattain.¹¹⁴ Tällä seikalla on

¹⁰⁹ Tämän lisäksi valvontatehtävä tulee mm STCW:n kautta STCW A-VIII/2.49. Myös Vahtipäällikön tulee välittömästi selvittää luotsin aiheet, jos hänelle herää mitään epäilyksiä toiminnasta STCW A-VIII/2.50. Huomaa myös IMO A.960(23), liite 2, kohta: 2.3.

¹¹⁰ Näin myös tulkitsee Onnettomuustutkintakeskus 2010 s. 8. Myös kielitoimiston sanakirja näin www.kielitoimistonanakirja.fi/osoitus. Vrt. tätä nykyisen luotsauslain LL 2 § neuvonantaja ja asiantuntija rooliin.

¹¹¹ Nykyään kansainvälisesti tarkasteltuna tilanne ei ole näin hyvä virkatehtäviin liittyvän asiattomuuden, kuten korruption vuoksi. Sampson – Acejo – Ellis – ym. 2016 s. 26–30.

¹¹² Tapauksessa noudatettiin vuoden 1931 merilakia, joka kanavoi vahingonkorvausvastuun laivanisännälle. Siten merilain mukainen isännänvastuu koski myös satamaluotsin toimintaa. Satamaluotsin ja valtion luotsin suhteen ei ole viitteitä siitä, että näitä kahta olisi kohdeltu vahingonkorvausoikeudessa eri kriteereillä.

¹¹³ Ks. HE 144/1997 vp s. 15–16. Muutos nykyiseen rooliin oli hidas lähtien suuriruhtinaskunnan aikakaudesta Suomen itsenäisyyden ajan ensimmäiseen luotsausasetukseen (152/1922), jolloin aluksen päällikkö nimettiin vastuulliseksi aluksen ohjaamisesta luotsin osoitusten mukaisesti (2:18 §). Ks. luotsauksen keskeisestä lainsäädäntöhistoriasta tiivis esitys Onnettomuustutkintakeskus 2010, s. 3–10.

¹¹⁴ Ks. ajalta, kun ISM oli vielä uudehko säännöstö Erkama – Erkama – Helovuo – ym. 2007, s. 29, sekä tämän jälkeen Onnettomuustutkintakeskus 2010, s. 167. Liikenteen turvallisuusviraston tulkinta koski komentosiltalaitteiden käyttöä ja luotsin tukeutumista niihin vielä vuonna 2014. Liikenteen turvallisuusvirasto 2014.

huomattavaa vaikutusta siihen, mitä tehtävänjaosta on kunkin aikakauden oikeustapauksista pääteltävissä. Lisäksi käytännössä tehtävät on saatettu jakaa toisin kuin luotsauslaki antaa ymmärtää, ja keskustelua työnjaosta käydään edelleen. Esimerkiksi Luotsiliiton parissa on esitetty huolta siitä, kuinka laajan tehtävän luotsit joutuvat ottamaan saaristonavigointiin tottumattomien miehistöjen kanssa suhteessa puhtaaseen neuvonantajan rooliin¹¹⁵.

On merkille pantavaa, että päällikön ja luotsin osin avointa velvollisuuksien jakautumista pidettiin vahingonkorvausvastuun kannalta ongelmallisena 1998 luotsauslain lausunnoissa. Mikäli päällikkö toimii luotsin virheellistenkin ohjeiden mukaisesti, jakaa luotsi sen osan korvausvastuusta, mikä hänellä on neuvonantajana. Jos päällikkö puolestaan haastaa luotsin näkemyksen ja toimii oman tilannearvionsa mukaan siinä epäonnistuen, hän kantaa korvausvastuun yksin.¹¹⁶ Asia ei ole niinkään ongelma vahingonkorvausoikeudellisen vastuun allokoinnin kannalta tapauksissa, joissa vahingonkorvausvastuu kanavoituu samalle taholle, eli laivanisännälle, ja päällikön osalta sovelletaan VahL 4:1 §:n kohtuullistamissääntöä asiallisesti. Ongelmaksi tilanne saattaa muodostua lopullisen korvausvastuun erittelyn osalta kuitenkin, jos jostain syystä on olemassa perusteita kanavoida luotsin ja päällikön vastuut eri tahoille, kuten on alempana avattavan passiivisen identifikaation soveltamisen tilanteissa. Näistä huomioista huolimatta mikään ei kuitenkaan poista sitä tosiasiaa, että komentosillan työskentelyn järjestäminen on aina viime kädessä päällikön velvollisuus (ML 6:9 §).

2.2.5 Luotsausyhtiön ja laivanisännän asema sekä velvollisuudet

Luotsauspalvelujen järjestäjänä toimii tällä hetkellä valtion omistama erityistehtävayhtiö Finnpilot Pilotage Oy. Yhtiö ei ole toiminut nykyisessä muodossaan kuin vuoden 2011 alusta, jolloin se yhtiöitettiin luotsausliikelaitoksesta.¹¹⁷ Tutkielman kannalta asia on merkityksellinen erityisesti oikeuden ratkaisujen tarkastelussa, sillä organisaatiomalleilla on ollut vaikutusta eri tuomioihin.¹¹⁸ Osakeyhtiömuotoinen toiminta on myös eri asemassa kuin valtion liikelaitos. Luotsausliikelaitos

¹¹⁵ Haapajoki 2018, s. 217.

¹¹⁶ Tähän on kiinnittänyt huomiota myös Oikeusministeriö todetessaan, että vastuunjaon ongelma on luotsauslain ydinongelmia ja ainoastaan sovittelua ja kohtuullistamista koskevat VahL 4:1 § säännökset toimivat päällikön hyväksi Oikeusministeriö 1995, s. 2. Kyse ei kuitenkaan ole näin ollen muiden kuin päällikön osalta preventiivisistä keinoista. Tähän tarkasteluun pureudutaan tarkemmin luvussa kolme. Päällikön epäkiitollisen aseman on todennut myös Onnettomuustutkintakeskus 2010, s. 42–43.

¹¹⁷ Ks. laki luotsausliikelaitoksen muuttamisesta 1008/2010.

¹¹⁸ Esimerkkinä Vaasan HO 31.12.1987 2027/87 dnro: R 85/1429, jossa onnettomuuden sattuessa luotsaus oli valtion virkamiesten tehtävä, mutta luotsausorganisaation tehtäviin kuului myös merenkulun turvalaitteiden sijainnin valvonta. Tällä hetkellä vesiväylien kunnossapidosta ja palvelutasosta vastaa Väylävirasto. Laki Väylävirastosta (862/2009) 2 §.

organisaationa kantoi ja vastasi valtion puolesta sekä valvoi tuomioistuimissa, viranomaisissa ja toimituksissa valtion etua ja oikeutta liikelaitosta koskevissa asioissa. Osakeyhtiö puolestaan on valtion omistamanakin aina itsenäinen oikeushenkilö.¹¹⁹ Ennen luotsauksen liikelaitostamista vuonna 2004 luotsaustoiminta oli ollut puhtaasti valtion viranomaisen hoidossa, jollaisena se oli toiminut koko Suomen itsenäisyyden ajan.¹²⁰ Muutos pois viranomaistoiminnasta liittyi tarpeeseen tehostaa toimintaa ja pitää asiakkailta kerätyt maksut vain luotsaustoiminnan piirissä. Liikelaitostamalla selkeytettiin luotsaustoiminta tilaaja-palvelutuottajamalliin.¹²¹ Vastuukysymykset eivät siten olleet tämän uuden roolijaon lähtökohtana.¹²²

Sekä luotsausyhtiön että laivanisännän kannalta on oleellista tuoda esiin, ettei heillä ole kovin hyvää mahdollisuutta käyttää direktio-oikeuttaan ja näin varmistaa luotsien tai päälliköiden toimivan vastuullisesti.¹²³ Käytännössä luotsausyhtiössä esihenkilöiden ohjaus onkin joko ennakoivaa rekrytoinnin, luvitusten, työvuorojärjestelyjen tai kurssitusten keinoin tehtävää ohjausta tai jälkikäteistä vahinkotilanteiden läpikäymistä ja ohjeistamista.¹²⁴ Vahva direktio-oikeus ei kovin luontevasti edes sopisi, koska toimintaa harjoitetaan osakeyhtiömuodossa, johon liittyy liiketoimintamuodon vuoksi tulostavoite.¹²⁵ Varustamoilla on päällikön suhteen käytettävissä samanlaisia keinoja, mutta sen lisäksi esimerkiksi edellä mainittu ISM velvoittaa luomaan selkeän järjestelmän, jonka tarkoituksena on varmistaa asianmukainen ja turvallinen toiminta.¹²⁶

Merenkululaitoksella oli pitkään mahdollisuus antaa luotsauksen suorittamiseen liittyviä melko yksityiskohtaisiakin määräyksen taseisia ohjeita, joita julkaistiin laitoksen omassa tiedotuslehdessä.

¹¹⁹ Giordani – Kava 2019, s. 17. Huomaa liikelaitoslaki (1185/2002) 17 §. Liikelaitos valitaan organisaation muodoksi, kun halutaan käyttää vahvaa ohjausvaltaa. Liikelaitokset ovat osa valtionhallintoa. Giordani – Kava 2019, s. 17.

¹²⁰ K 16/2008 vp, s. 85 ja Onnettomuustutkintakeskus 2010, s. 8.

¹²¹ Se selkeytykö toiminta tai saavutettiin tavoitteet, on eri asia, mutta tämä oli esitöissä mainittu tarkoitus. Ks. HE 38/2003 vp, s. 21 ja 32.

¹²² HE 38/2003 vp ei käsittele vastuukysymystä, kuin toteamalla sen säilyvän ennallaan. Kysymystä valtion roolista luotsauksen deliktivastuissa ei tarkasteltu yksityiskohtaisemmin kuin vastuunrajoituksen suhteen myöhemminkään ks. HE 214/2010 vp. Tuolloin kumottiin VahL 3:7 § ja luotiin tilalle LL 4 a §. HE 214/2010 vp.

¹²³ Tämä johtuu jo siitä, että vain luotsi on luotsattavassa aluksessa. Direktio-oikeuden osittainen puuttuminen ilmenee parhaiten siinä, kuinka luotsilla on nähty olevan autonominen asema siinä, miten hän suorittaa luotsauksen, vaikkakaan tätä ei ole luotsauslaissa suoraan ilmaistu. Asia on kuitenkin ollut esillä erikseen yhtiöittämisen yhteydessä esimerkiksi eduskunnassa ks. LiVM 18/2010 vp. Myös Haapajoki 2018, s. 215–216.

¹²⁴ Ks. tarkemmin luotsien uranaikaisesta koulutuksesta Thomasson 2016. Lisäksi Finnpiilot Pilotage Oy toimintakäsikirja s. 7–16.

¹²⁵ Finnpiilot Pilotage Oy ilmoittaa itse, että se tavoittelee kohtuullista tulosta. Finnpiilot Pilotage Oy, Vuosiraportti 2020 | Finnpiilot Pilotage Oy. (Luettu: 7.8.2021). LiVM 18/2010 vp kantaa myös huolta siitä, ettei luotsausyhtiön muodostaminen ja yhtiömuotoiseen toimintaan liittyvät liiketaloudelliset arvot saa vaikuttaa luotsin itsenäiseen asemaan tai luotsauksen perimmäiseen tarkoitukseen.

¹²⁶ Anderson 2015, s. 139–144.

Ohjeet kuitenkin poistuivat käytöstä vuoden 2003 luotsauslain uudistuksessa luotsausvastuun siirtyessä uudelle liikelaitokselle. Samalla siirryttiin aikaan, jossa luotsauksen suorittamisen tapa jäi hyvin pitkälle luotsin ja päällikön päätettäväksi. Vasta paljon myöhemmin tilalle säädettiin velvollisuus ylläpitää toimintakäsikirjaa, joka sentään joiltakin osin kuvasi sitä, miten luotsauspalvelut toteutetaan. Muun ohella käsikirjassa tulee kuvata, miten varmistetaan, että luotsin LL:n mukaisten oikeuksien ja velvollisuuksien noudattaminen varmistetaan (LL 4 d §).¹²⁷ Näiltä osin kuvaus ei käsikirjasta ole kuitenkaan kovin laaja johtuen todennäköisesti juuri luotsin autonomiasta. Ettei käsikirja jäisi näiltä osin pelkäsi lain toistamiseksi, on siihen annettu myös joitakin viranomaisen tulkintoja tarkentamaan sitä, mitä luotsaus on.¹²⁸ Toimintakäsikirja sekä viranomaisen antamat tulkinnat luotsauksesta tosin ovat ongelmallisia siinä suhteessa, etteivät ne ole samalla tavalla julkaistuja tiedotteita koko merenkulkuyhteisölle. Siinä missä aikaisemmin tieto luotsauksen toimintatavoista oli yhteistä tietoutta, on se nyt ainoastaan luotsausyhtiön työntekijöiden ja viranomaisten välistä. Suora seuraus on, etteivät alusten päälliköt esimerkiksi tiedä sitä, mikä ylipäättään on turvallisuusviranomaisen tulkinta luotsauksesta.¹²⁹

Laivanisäntä ei ole suoraan yhteydessä luotsaukseen, eikä hänellä siten ole suoraan pelkkään luotsaukseen liittyvää velvollisuutta, jollei luotsaustaksasta (LL 6 §) huolehtimista sellaiseksi lasketa. Hänellä on kuitenkin luotsaukseen epäsuorasti liittyvä tehtävä huolehtia siitä, että esimerkiksi ylempänä mainittu aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmä on asiallisesti käytössä ja että päällikkö sekä alus on asianmukaisesti resursoitu luotsattavalle väylälle niin tietojen, taitojen kuin välineidenkin osalta¹³⁰.

2.2.6 Vastuu toisen aiheuttamasta vahingosta eli isännänvastuu

Periaatteena vahingonkorvausoikeuteen liittyvät kanavointisäännöt eivät ole monimutkaisia nykyisessä yleisessä vahingonkorvauslaissa, mutta merioikeus tekee poikkeuksen pääsääntöön. Isännänvastuu on merkittävästi laajempi merenkulun yhteydessä pääasiassa historiallisista ja tapaan

¹²⁷ Tosin 2011 luotsausyhtiö on maininnut, että sillä on luotsausohje, mutta tässä ei voi olla kyse saman tasoisesta dokumentista kuin viranomaisen antama luotsausohje on. Merenkululaitos poisti luotsausohjeen määräyksistään 2003–2004 vuodenvaihteessa. Onnettomuustutkintakeskus 2010, s. 35–36. Wederhorn viittaa Finnpilotin *sisäiseen* luotsausohjeeseen. Wederhorn 2014, s. 27. Kyse voi olla huonosti valitusta nimestä. Nykyisin laki ohjeistaa tekemään toimintakäsikirjan (LL 4 d §), joka tuli 2016 lakimuutoksessa HE 207/2016 vp, s. 13. Pelkkä yrityksen sisäinen ohje ei silti voi saada samaa merkitystä kuin aikaisemmin. Haapajoki 2018, s. 218–219.

¹²⁸ Liikenteen turvallisuusvirasto 2011 ja Liikenteen turvallisuusvirasto 2014.

¹²⁹ Finnpilot Pilotage Oy 2021. Toimintakäsikirja on luotsausyhtiön sisäinen dokumentti, eikä sitä ole julkaistu missään. Tutkielman käyttöön toimintakäsikirja on saatu luotsausyhtiöltä, mutta se olisi saatavilla viranomaiselta myös tietopyynnön avulla. On selvää, ettei esimerkiksi ulkomaanlipun alla olevat alukset tee tietopyyntöjä.

¹³⁰ Ks. ISM-säännösten 1.2.2, 3 ja 4.

liittyvistä syistä¹³¹. Vastuujärjestelmässä on tarkasteltu suoraan laivanomistajan sijaan etupäässä sitä, tekeekö kukin taho työtä aluksen lukuun vai ei (ML 7:1 §), mikä tuo erilaiset alihankkijat selkeämmin isännänvastuun piiriin käyttämällä itse alusta kiinnekohtana.¹³² Juuret tähän löytyvät merenkulun globaalista luonteesta ja ajasta, jolloin valtioiden, jos niitä oli olemassa, kyky järjestää luotsausta tai mitään palveluita oli heikompi.¹³³

Luotsauksessa sekä luotsin että päällikön virheistä ja laiminlyönneistä aiheutunut korvausvastuu lievenee niin, että heidän sijaansa tai ohella korvausvastuussa on laivanisäntä (ML 7:1 §). Sitä, miksi juuri luotsi kuuluu tähän joukkoon, ei kuitenkaan pystytä rakentamaan edellä mainitusta historiallisesta taustasta, vaan kyseessä on erityisesti Pohjoismaissa valittu linjanmuutos aikaisempaan. Luotsin ei ole katsottu kuuluvan laivanisännän vastuulle kuin vasta 1931, jolloin muutos oli jokseenkin jopa yllättävä. Skandinaavinen tapa oli ollut katsoa vain päällikkö ja laivaväki tähän ryhmään.¹³⁴

Laivanisännän vastuu on ollut aikaisemmin myös hieman eri muodossa kuin nyt. 1994 tapahtuneen muutoksen yhteydessä esitöissä isännänvastuun perusteita ei kuitenkaan kuvattu kovinkaan kattavasti. Hallituksen esitys totesi siihen asti kertyneen oikeuskäytännön pysyvän ennallaan, mutta sana ”aluksessa” vaihdettiin termiin ”aluksen lukuun”. Muutoksen oli tarkoitus täsmentää vastuupiiriin kuuluvan laajempikin joukko kuin pelkästään itse aluksessa olevat henkilöt, joista esiin nostettiin ahtaajat näiden toimiessa laivanisännän tai päällikön toimeksiannosta.¹³⁵

ML 7:1 § mukaisessa suhteessa laivanisäntään oleva vahingonaiheuttaja vastaa laivanisännän ohella vain siitä määrästä, jota ei voida saada laivanisännältä. Vahingon aiheuttajan vastuu vahingonkäräjälle onkin näin toissijaista tahallisesti aiheutetut tapaukset pois lukien¹³⁶. Vaikka laivanisännän isännänvastuu ML 7:1 §:n piirin henkilöistä ei ole teknisesti katsottuna ankaraa, on kyse silti tuottamuksesta riippumattomasta vastuusta ja regressioikeus on vain rajatusti hänen käytössään. Laivanisännällä on takautumisoikeus vahingonaiheuttajaa kohtaan, mutta käytännössä isännänvastuun piirissä olevia työntekijöitä suojaa VahL 4:1 §:n kohtuullistamissääntö, jonka

¹³¹ Tiberger – Schelin 2016, s. 22–27.

¹³² Tarkempaa erittelyä Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 199–207.

¹³³ Tiberger – Schelin 2016, s. 22–27.

¹³⁴ Onnettomuustutkintakeskus 2010, s. 8–9. Ks. myös hallituksen esitys laiksi laivanisännän vastuusta ja meripanttioikeudesta 14/1930 vp, s. 1, jossa asiassa viitata kuin neuvotteluihin Pohjoismaiden kanssa.

¹³⁵ HE 62/1994 vp, s. 24.

¹³⁶ ML 7:1 § ensimmäisen momentin viimeinen lause.

mukaan lievä tuottamus ei edes synnytä korvausvastuuta.¹³⁷ Isännänvastuun toteutumiselle on myös toiminnallinen raja. Luotsin vastuu kanavoituu vain niiltä osin, kun hänen katsotaan olleen aluksen palveluksessa. Käytännössä silloin kyse on niistä tilanteista, joissa luotsi luotsaa alusta.¹³⁸ Lisäksi merkitystä on sillä, että vahinko on tapahtunut työsuorituksen yhteydessä työaikana ja toiminta on ollut sellaista, mitä ko. tehtävässä yleensä tehdään. Joissakin olosuhteissa korvausvelvollisuus isännänvastuun perusteella voi tosin langeta, vaikka tehtävä ei olisi itse työsuorituksen osa.¹³⁹

Laivanisännän vastuu ei ole rajattu edes hänen kontrollikykynsä suhteen. Merioikeudessa on useita laivanisännän isännänvastuun alaisia toimijoita, joiden toimintaan varustajan mahdollisuudet vaikuttaa ovat rajatut.¹⁴⁰ Keskeisimmät ovat hinaajat, ahtaajat sekä agentit.¹⁴¹ Näistä kaikkiin varustaja ei voi käyttää edes valinnanvapautta. Lisäksi ongelmana on ollut kontrollikyvyn puute. Selvig käyttää esimerkkinä ahtaajia, joilla on selkeä työsopimus toiseen yritykseen, mutta jotka työskentelevät aluksen lukuun. Näiden kohdalla oikeustila ei ole ollut aikanaan täysin selvä, koska laivanisäntä ole ollut johtamisvastuussa työn suorittamisesta, joka vaikeutti vastuun kanavointia. Sittemmin oikeustila on selkeytynyt ja edellä mainitut kuuluvat ML 7:1 §:n sisälle.¹⁴²

Oikeuskirjallisuudessa, jos mainitulla tavalla on noussut esiin epäilyksiä toimijan työskentelystä aluksen lukuun, on käyttöön otettu toinenkin testi kuin toimiminen aluksen lukuun. Laivanisännän vastuun selvittämiseksi on tehty kysymys, onko tehty työ sellaista, joka tyypillisesti katsotaan kuuluvan varustajan tai aluksen operointiin.¹⁴³ Se ei ota kantaa lainkaan kontrollikykyyn vaan luokittelee tehtävät sen mukaan, kuuluuko se laivanvarustajan toimintoihin. Testi on kuitenkin

¹³⁷ Suojaa ei siis anneta oikeushenkilöille. Ks. Hemmo 2005, s. 60–61 ja Mielityinen 2006, s. 365–368. Kohtuullistamisesta ks. Ståhlberg – Karhu 2020, s. 549–550. Kyse on näiltä osin pakottavasta oikeudesta (VahL 7:1 §).

¹³⁸ Vrt. VahL 3 ja 4 luvut. Mielityisen mukaan kyse on tuottamuksesta riippumattomasta vastuusta isännän osalta, kunhan isännän ja toisen henkilön välillä on toiminnallinen yhteys. Tuottamus tai tahallisuus tarvitaan kuitenkin joka tapauksessa jonkun sellaisen taholta, josta isäntä on vastuussa. Ks. Mielityinen 2006, s. 360. Samoin Ståhlberg – Karhu 2020, s. 235–236. Huomaa rajat, joita on termillä *aluksen lukuun*. Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 204–205.

¹³⁹ Esimerkiksi varomaton tupakointi, josta syttyy tulipalo HE 187/1973, s. 16 tai linnustaminen ND-1973-343 (Trygg).

¹⁴⁰ Ks. Solvang 2021, s. 77. Vrt. KKO 1990:51 kuinka tapahtumat, joita ei tehdä työnantajan lukuun ei muodosta VahL piirissä vastuuta. Merioikeudessa laivanisännän vastuun piiri ei kuitenkaan pohjaudu pelkkään työsuhteeseen vaan tehtäviin aluksen lukuun (ML 7:1 §).

¹⁴¹ Ks. myös niin sanottujen pakollisten avustajien suhteen Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 200–201.

¹⁴² Tähän kuitenkin Norjan korkein oikeus on myöhemmin ottanut kannan, että kyse on työstä aluksen lukuun. Selvig 1968, s. 69–70. Myös Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 201.

¹⁴³ Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 205 Laajasti aiheesta Solvang 2021. Ks. erityisesti Selvig 1968, s. 66 ja 74–75. Näkökulma ottaa huomioon sen, että eri laivanisännän toiminnot ovat toisistaan eroavia. Tämä on myös Suomessa VahL:n mukainen lisätesti arvioinnissa direktio-oikeuden ja taloudellisen hyödyn lisäksi Ståhlberg – Karhu 2020 s. 250.

kritiikille altis etenkin sen sovellettavuuden vuoksi. Nykyaikainen liiketoiminta on perinteiseen laivanvarustamiseen verrattuna, jos sellaista koskaan on ollut, monimuotoisempaa ja ansaintalogiikat alati muuttuvia. Sillä on kuitenkin mahdollista erotella tietyissä rajoissa esimerkiksi toimijoita, jotka palvelevat merenkulun etua yleisesti niistä, jotka tekevät työtä yksittäisen varustajan hyväksi.

Luotsausyhtiön toimintaa suojaa merkittävä vastuunrajoitus, jonka voi nähdä parina ML 7:1 §:n kanavointisäännölle. Siihen liittyvä lainsäädäntöhistoria on kuitenkin syytä avata.

Luotsausliikelaitos muutettiin osakeyhtiöksi 2010, jotta päästäisiin eroon tietyistä kilpailuneutraliteettiin liittyvistä ongelmista.¹⁴⁴ Menemättä yksityiskohtiin syvemmälle yhtiöittämisen seurauksena valtion vastuu luotsaussektin harjoittamisesta katkesi toiminnan järjestyessä itsenäisen oikeushenkilön vastuulle. Kuinka pitkälle valtio pystyisi oikeasti lopulta välttämäänään korvausvastuun luotsausyhtiön kohdatessa esimerkiksi maksuvaikeuksia, on relevantti kysymys, mikäli korvausriski luvussa kolme esitetyin syin mahdollisesti kasvaisi.¹⁴⁵

Yhtiöittämisen yhteydessä kumottiin VahL 3:7 §, joka koski aikaisempaa valtion lähes absoluuttista vastuunvapautusta luotsauksesta.¹⁴⁶ Ilman uutta vastuunrajoituspykälää vaarana olisi ollut uuden yhtiön joutuminen vastuuseen luotsien tuottamuksesta normaalien isännänvastuunormien mukaisesti. Sen kuitenkin epäiltiin aiheuttavan ongelmia muun ohella vakuuttamiseen, joten hallituksen esityksessä 214/2010 vp luotsauslakiin lisättiin uusia vahingonkorvausvastuukohtia, joilla rajattiin etenkin laivanisännän takautumisoikeuden mahdollisuudet vähäisiksi.

Esityksen perusteluissa todetaan, että käytännössä kysymys on ensisijaisesti laivanisännän ja luotsausyhtiön suhteesta ja ensimmäisen takautumisoikeudesta, koska merkittävä määrä kolmansille aiheutettujen vahinkojen sääntelystä perustuu vastuuseen toiminnassa aiheutetusta vahingosta (so. ankaraa vastuuta) tai sopimuksiin. Näitä ovat vahingot matkustajille, tavaranomistajille tai esimerkiksi öljyvahingot.¹⁴⁷ Vaikka tutkielma ei käsittele sopimusvastuuta, on kuitenkin huomautettava, että edellä mainittu arvio on vajaa. Rahdinkuljettaja nimittäin ei välttämättä ole vastuussa vahingoista, jos vahinko on syy-yhteydessä päällikön tai luotsin laiminlyöntiin tai

¹⁴⁴ HE 214/2010 vp, s. 3.

¹⁴⁵ Ongelman konteksti esitellään tarkemmin alaluvussa 3.1.

¹⁴⁶ Ks. Laki vahingonkorvauslain 3 luvun 7 §:n kumoamisesta (1051/2010). Sen poikkeuksena ns. passiivinen identifikaatio, joka ottaa huomioon VahL 6:1 §:n mukaisen myötävaikuttamisen. Ks. alajakso 2.2.6.

¹⁴⁷ HE 214/2010 vp, s. 9–10.

virheeseen navigoinnissa tai aluksen käsittelyssä.¹⁴⁸ Rahdinkuljettaja on myös oikeutettu rajoittamaan vastuutaan merkittävästi (ML 9 luku ja ML 13:30 §), eivätkä kaikki kolmansille tapahtuvat vahingot ole öljyvahinkoja. Näin ollen etenkin tavaranomistajilla voi olla intressi osoittaa luotsausyhtiötä kohtaan kanteita, mikäli kyse on ollut navigoinnissa tapahtuneen virheen lisäksi jostain muusta.

Tämän hetkinen oikeustila siten on, että *luotsausyhtiö vastaa luotsauksessa aiheutetusta vahingosta, jos vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi* (LL 4 a §). Lisäksi korvausvastuulle on asetettu rahamääräinen katto 100 000 euroa (LL 4b §). Niiltä osin, kun kyse ei ole luotsauksesta, ratkaistaan luotsausyhtiön vahingonkorvausvastuu VahL:n sekä ML:n mukaisesti (LL 4 a §).¹⁴⁹ Tällä viitataan merilain osalta erityisesti siihen, että luotsausyhtiön vastuu luotsin aiheuttamista vahingoista on toissijaista, joskaan tätä ei ole merilakiin suoraan kirjattu.¹⁵⁰

Vahingonkorvauslaki puolestaan tulee kysymykseen normaalilla tavalla muusta kuin luotsaukseen liittyvästä isännänvastuusta ja luotsiorganisaation omasta vastuusta.¹⁵¹ Hallituksen esityksessä 214/2010 vp perusteluiden perustuslakianalyysissa todetaan muussa kuin luotsauksessa vaadittavan VahL:n mukaisesti tahallisuutta tai törkeää huolimattomuutta.¹⁵² Tälle ei kuitenkaan VahL:n puolelta löydy perusteluita, ja esityksessä on tältä osin ilmeisesti kirjoitusvirhe. Etäluotsaukselle ei ole luotsausyhtiön osalta säädetty tähän liittyen erillistä vastuujärjestelmää VahL:ssa.¹⁵³

Ehtoja on luonnehdittu poikkeuksellisen kireiksi ottaen huomioon se, ettei vuosien 1974 ja 2010 välillä ollut tiedossa kuin yksi törkeän tuottamuksen ylittävä tapaus, ja se, että kyseessä on

¹⁴⁸ Edellä mainitusta tilanteesta poikkeuksena on tapaukset, jossa alus ei ole ollut merikelpoinen. Merilaissa tässä on kyse ML 13:26 §:stä sopimuksen osalta tai rahtausopimuksissa keskeisesti käytetyistä ehdoista. Käytännössä vastuunvapautus syntyy kaikkien aluksen lukuun työskennelleiden henkilöiden tuottamuksesta, mutta ei rahdinkuljettajan omasta tuottamuksesta. Falkanger – Bull – Brautaset 2017 s. 353–354. Huomaa myös ML 13:32 §, jonka mukaan sopimuksettomista tilanteissa sovelletaan myös 13:26 §:n poikkeusta.

¹⁴⁹ HE 214/2010 vp, s. 6 ja 10. Hankkeen yhteydessä lausuntokierroksella näin rankkaa vastuunrajoitusta kritisoiitiin useammaltakin taholta. Ibid. s. 8. HE kuvailee kritiikkiä varsin lyhyesti. Lausuntoihin voi tutustua osoitteessa lakitutka.fi (<https://lakitutka.fi/asiakirjat/hallituksen-esitykset/he214-2010?highlight=he%20214/2010%20vp>)

¹⁵⁰ Luotsausyhtiö korvaisi kolmannelle vahinkoja vain siltä osin, josta korvausta ei voi saada laivanisännältä. HE 214/2010 vp, s. 9.

¹⁵¹ Isännänvastuun ohella organisaatiolla on vastuu sen orgaanien kautta, sekä tilanteissa, joissa anonyymi, sekä kumuloitu vastuu tulee kyseeseen. Ståhlberg – Karhu 2020, s. 122–125.

¹⁵² HE 214/2010 vp, s. 13.

¹⁵³ Isännänvastuu syntyy jo tavanomaisesta huolimattomuudesta (VahL 3:1 ja 3:2 § sekä ML 7:1 §)

kuitenkin periaatteessa voittoa tavoitteleva osakeyhtiö.¹⁵⁴ Rajoituksella oli kuitenkin edellä kuvattu lainsäädäntöhistoriallinen taustansa ja luotsauksessa haluttiin kuitenkin jotenkin säilyttää kevennetty valtion vastuu. Luotsausyhtiön muodostamisen yhteydessä otettiin lisäksi huomioon se, ettei uudella luotsausyhtiöllä välttämättä ole mahdollisuuksia hankkia asianmukaista vakuutusta ja ettei luotsiorganisaatio juuri muissakaan maissa ole luotsista vastuussa.¹⁵⁵ Jälkimmäinen peruste kuitenkin on paikkaansa pitävä lähinnä Skandinavian kontekstissa, mutta yleisesti asia ei ole läheskään yhtä mustavalkoinen.¹⁵⁶

LL 4 a § nähtynä luotsaus toiminnan suojaamiskeinona voidaan jossain määrin perinteisen luotsauksen valossa pitää kohtuullisena huomioon ottaen, ettei valtio ollut tuota aikaisemminkaan kantanut vastuuta luotsauksesta. Muusta kuin luotsauksessa tapahtuneesta vahingosta syntyy VahL:n mukainen isännänvastuu (LL 4 a §).¹⁵⁷ Luotsauspalveluiden järjestämisessä siten on tärkeää tehdä erottelu sen suhteen, mikä toiminta on luokiteltavissa luotsauksessa tapahtuvaksi ja mikä ei. Tällaista LL 4 a §:n rajauksen ulkopuolelle jäävää toimintaa voisivat olla esimerkiksi luotsien työvuorojen organisoinnista johtuvat myöhästymiset, luotsien huono koulutus tai vaikkapa luotsiveneen törmäminen alukseen luotsinoton yhteydessä¹⁵⁸. Näiden yhteydessä tulee tarkasteltavaksi myös luotsausyhtiön antamien palveluehtojen merkitys, josta tarkemmin alempana.

Yhtiöittämistä edeltävältä ajalta on olemassa yksi ennakkotapaus, jossa on tarkasteltu luotsauspalvelujen järjestämistä muuten kuin luotsauksessa. Ratkaisussa KKO 1995:61 luotsauksen ulkopuolinen vastuu oli syntymässä Merenkululaitokselle. Korvausvastuulta se kuitenkin välttyi, koska laitoksella ei katsottu olevan velvollisuutta esimerkiksi valvoa kohtuullista enempää luotsien työkuntoa. Valvontatehtävä oli korkeimman oikeuden mukaan käytännössä hankala järjestää, ja luotsit olivat asemansa vuoksi jo virkavastuussa ja muutenkin korkeasti koulutettuja¹⁵⁹. Kyse oli

¹⁵⁴ Tämän kannan esitti muun muassa lausunnossaan Oikeusministeriö 2010. Ks. myös Aminoff 2011 Rak 2011, s. 169 ja Henriksson 2011, s. 356–358.

¹⁵⁵ HE 214/2010 vp, s. 10.

¹⁵⁶ Useassa Euroopan maassa on rajattu mahdollisuus myös luotsiorganisaation vastuulle Ks. Artuso – Coleman – Drennan – ym. 2012, s. 87–91. Mainitussa tutkimuksessa ei ole eroteltu onko kyse myös laivanisännän regressioikeudesta luotsausorganisaatiota kohtaan luotsauksessa tapahtuneista vahingoista vai ainoastaan yleisesti vastuusta luotsauksen ulkopuolella. Vrt. esim. Jensen 2013, s. 45–46. Skandinaviassa kanavoituminen laivanisäntään on pääsääntö ja tähän liittyvä luotsiorganisaation takautumisvastuu rajattua. Henriksson 2011, s. 337–344.

¹⁵⁷ Näin myös HE 214/2010 vp, s. 9–10.

¹⁵⁸ Ks. alajakso 3.5.5.

¹⁵⁹ Koulutuksen ilmeisesti katsottiin korreloivan paremman työmoraalin kanssa, mikä on työnantajan huolellisuuden arvioinnissa omituinen perustelu. Se ei myöskään ole mitenkään todellisuutta globaalissa merenkulussa, jossa korruptiota ja alkoholin käyttöä havaitaan säännöllisesti luotsien parissa. Ks. Sampson – Acejo – Ellis – ym. 2016.

myös niin sanotun standardisäännön soveltamisesta, josta tarkemmin seuraavassa alajaksossa. LL 4 a §:ää ole vielä kertaakaan testattu oikeuden edessä, joten oikeustila on osin tarkentumaton.

Suomalaisella luotsauksen juridiikalla on olemassa myös poikkeus pääsääntöön. Merioikeudessa on erityisesti luotsauksen aikana tapahtuneissa onnettomuuksissa laivanisännän isännänvastuuta rajoittavana seikkana ollut olemassa niin sanotun passiivisen identifikaation konsepti. Siinä on lyhyesti kyse siitä, että niiltä osin, kun vahingon on aiheuttanut valtion palveluksessa oleva luotsi, ei valtio voi saada vahingonkorvausta kärsimistään vahingoista luotsin tuottamuksen osalta. Valtio voi saada vahingonkorvausta edelleen kuitenkin, kun kyse on laivanisännän omasta tai hänen palveluksessaan olevan muun henkilön huolimattomuudesta. Laajemmin kyse on vahingonkärsijän osuudesta tapahtumaan, jonka vuoksi korvausta voidaan alentaa.¹⁶⁰ Passiivisen identifikaation suhteen nykyinen oikeustila vaikuttaa epäselvältä. Kun luotsaus on ensin siirtynyt luotsausliikelaitokselle ja myöhemmin luotsausyhtiön vastuulle, on luotsaustoiminta ja merimerkkien omistajuus siirtynyt eri organisaatioiden toiminnaksi. Esimerkiksi Aminoff on todennut asian selvittämisen vaativan erityistä tutkimusta sen monimutkaisuuden vuoksi, jota se kieltämättä on.¹⁶¹ Luotsaustoimintaa harjoitetaan osakeyhtiömuodossa, mutta toisaalta kyse on valtion monopolista ja julkisesta hallintotehtävästä sekä oikeudesta saada korvaus sitä suorittaessa aiheutetuista vahingoista. Laivanisännän kannalta asialla on erittäin suuri merkitys, jos valtio pystyisi tavallisella lainsäädännöllä vähentämään omaa vastuutaan pilkkomalla toimintoja pienempiin siiloihin kuten luotsaus- ja alusliikennepalveluyhtiöihin.¹⁶²

2.2.7 Luotsausyhtiön julkisen hallinnon tehtävä

Perustuslakivaliokunta (PeV) on lausunut luotsauksen toiminnan luonteesta. Sen mukaan kokonaisuus arvioiden siihen sisältyy tehtäviä ja piirteitä, joita voi pitää julkisena hallintotehtävänä. Tässä viitataan etenkin luotsin valvontatehtäviin ja ilmoitusvelvollisuuteen (LL 8 §), minkä vuoksi luotsi luotsaa virkavastuulla.¹⁶³ Luotsausyhtiöllä on velvollisuus tarjota luotsauspalveluita

¹⁶⁰ Esimerkkitapauksena KKO 1996:20. Ks. tyyppitapausluettelo passiivisen identifikaation soveltamisesta ja keskustelu Wetterstein 1999, s. 210–211. Myös Aminoff 2011, s. 187–190.

¹⁶¹ Aminoff 2011, s. 191.

¹⁶² Huomioi tässä yhteydessä myös alajakso 3.6.6. On hyvin mahdollista, ettei valtio pysty ainakaan täysin välttämään korvausvastuutaan joissakin tilanteissa.

¹⁶³ Valiokunta mainitsee vain *luotsauksen* olevan julkinen hallintotehtävä, eikä mitenkään ota esiin luotsausyhtiön asemaa. PeVL 12/2010 vp, s. 2. Sen sijaan HE 214/2010 vp s. 8 mainitaan *luotsaustoiminnan* olevan julkisen hallintotehtävän hoitamista. Näin myös KKO 1995:61. Perusteluista: ”...luotsilaitoksen ylläpitäminen on siten valtiolle kuuluva tehtävä ja julkisen vallan käyttämistä.” Luotsaustoimintaa ei ole määritelty laissa. Luotsin virkavastuuta arvioitiin luotsausyhtiötä muodostettaessa, jolloin puhuttiin vain luotsien virkavastuusta. HE 214/2010 vp, s. 12. Ks. myös K 16/2008 vp, s. 87

lähtökohtaisesti kaikille, koska luotsauspakon vuoksi kieltäytyminen tosiasiallisesti estää aluksen pääsyn tai lähtemisen satamasta. Kieltäytymisoikeus on annettu luotsauslain mukaan vain luotsille, jonka harkinta perustuu turvallisuuteen (LL 11 §).¹⁶⁴ Luotsauspalvelujen järjestämisen onkin katsottu myös olevan julkinen hallintotehtävä, kun tehtävän delegoimista arvioitiin erityisesti PL 124 §:n tuomien rajoitusten valossa.¹⁶⁵

Saman tuo esille Wetterstein huomauttaen, kuinka luotsaustoiminnan ylläpito sisältää tehtäviä, joihin liittyy julkisen vallan käyttöä. On huomattava, ettei hän valtion vastuuseen keskittyvässä artikkelissa tee käytännön eroa julkisen vallan ja julkisen hallintotehtävän välille vahingonkorvausoikeuden näkökulmasta. Molempia suoritettaessa voidaan käyttää julkista valtaa.¹⁶⁶ Periaatteessa asiassa ei kuitenkaan ole ongelmaa. Korkein oikeus on KKO 1995:61 perusteluissaan todennut luotsilaitoksen ylläpidon olevan julkisen vallan käyttöä ja että siihen sovelletaan VahL 3:2 §:ää.

Hakalehto-Wainio ja myös Wetterstein erottavat julkisen vallan käytöstä yksityisoikeudellisen niin sanotun tosiasiallisen hallintotoiminnan, jota olisi esimerkiksi teiden ja yleisten alueiden kunnossapito. Vahingonkorvausvastuu tähän toimintaan liittyen syntyy VahL 3:1 §:n mukaan.¹⁶⁷ Erottelu julkisen vallan käytön ja tosiasiallisen hallintotoiminnan välillä on olennaista, koska toimintaan, joka on julkisen vallan käyttöä, sovelletaan VahL 3:2 §:ää, joka tekee rajauksen luotsausyhtiön vastuuseen lieventämällä toiminnassa edellytettävää huolellisuuden tasoa¹⁶⁸. Rajanveto näiden kahden välillä vaatii tilannekohtaista harkintaa.

Tämän niin sanotun standardisäännön mukaan julkista valtaa tai julkista tehtävää hoitavalla on korvausvastuu vain, milloin toimen tai tehtävän suorittamiselle sen laatu ja tarkoitus huomioon ottaen kohtuudella asetettavia vaatimuksia ei ole noudatettu (VahL 3:2.2 §). Siinä tapauksessa, jos vahinko on aiheutettu julkista valtaa käytettäessä, vahingonkorvaus kattaa myös sellaiset taloudelliset vahingot, jotka eivät ole yhteydessä henkilö- tai esinevahinkoon (VahL 5:1 §). On

¹⁶⁴ Ks. Wetterstein 1999, s. 194 Kielto-oikeus on myös alusliikennepalvelulain mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla. (Alusliikennepalvelulaki (623/2005) 17 a §)

¹⁶⁵ Ks. PeVL 12/2010 vp, s. 2. Olennainen myös PeVL 16/2018 vp. Ks. esimerkkejä siitä, mitkä tehtävät sisältävät julkisen vallan käyttöä esim. PeVL 26/2017 vp, s. 48–51. Luotsauspalvelut määritellään tarkasti alajaksossa 3.5.2

¹⁶⁶ Wetterstein 1999 s. 192–193. Samoin Hemmo 2005, s. 81.

¹⁶⁷ Hakalehto-Wainio 2008, s. 30–31 ja Wetterstein 1999, s. 195–196. Myös Hemmo 2005, s. 79.

¹⁶⁸ Lisäksi on olemassa niin sanottu kannerajoitus (VahL 3:5 §) ja muutoksenhakuvaatimus (VahL 3:4 §), jotka kuitenkin jäävät tutkielman ulkopuolelle niiden liittyessä kanneprosessiin. Ks. Hakalehto-Wainio. 2008 s. 32.

huomattava, että mitä tässä yhteydessä on todettu luotsausyhtiön VahL:n mukaisesta isännänvastuusta, koskee yhtä lailla myöhemmin käsiteltävää lupaviranomaista.

Suhtautuminen standardisääntöön vaihtelee, eikä sen olemassaolostakaan ole oikeuskäytännössä täyttä varmuutta¹⁶⁹. Wetterstein argumentoi oikeuskäytäntöä tarkasteltuaan, ettei standardisäännön käyttö juuri näy valtion korvausvastuun arvioinnissa merioikeuden parissa, mutta ei hän sen käyttöä poiskaan sulje.¹⁷⁰ Samaan tulokseen päätyy Hakalehto-Wainio viranomaisvalvonnan suhteen.¹⁷¹ Standardisääntöä on ylipäättään kritisoitu jäänteeksi, jota ei enää tulisi ottaa huomioon, mutta tämän tutkielman aihepiirin kohdalla asiasta ei voi tehdä johtopäätöksiä puolesta tai vastaan.¹⁷²

2.2.8 Laivanisännän ja luotsausyhtiön sopimussuhde

Luotsausyhtiön suhdetta luotsausasiakkaisiin on syytä pohtia, sillä näiden vahingonkorvausoikeudellinen suhde voi olla erilainen verrattuna puhtaasti ulkopuoliseen tahoon. Se vaikuttaa olevan ainakin osittain sopimussuhteessa varustajien kanssa, mutta sopimuksen laajuus ei ole tarkkarajainen. Finnpiilot Pilotage Oy on antanut luotsauspalvelujaan koskevat yleiset palveluehdot, joihin ehtojen mukaan sitoutuu antamalla palveluehtojen mukaiset ilmoitukset.¹⁷³ Sopimusoikeudellisten periaatteiden mukaan tämä sopimus koskee vain sopimuskumppania, tässä tapauksessa laivanisäntää. Kolmatta osapuolta kohtaan sopimuksella ei voi olla vastaavaa vaikutusta.¹⁷⁴ Kuten edellä on todettu, luotsausyhtiö on luotsauslain mukaan osoitettu tarjoamaan luotsauspalveluja, minkä se tekee yksinoikeudella valtion erityistehtäväyhtiönä (LL 4 §).

Palveluehdoissa on kohta, jota on syytä tarkastella. Palveluehtojen kuudennen kohdan mukaan ”Finnpiilot ei vastaa näissä ehdoissa mainitun luotsauspalvelun tuottamisesta aiheutuneista välittömistä tai välillisistä vahingoista.”¹⁷⁵ Koska luotsauspalvelun sisältö on käytännössä ainakin hyvin lähellä samaa asiaa kuin edellä todettu yhtiön julkinen hallintotehtävä, vaikuttaa vastuunrajoitusehto hyvin laajalta. Ensimmäiseksi, jos luotsausyhtiö viittaa luotsauspalveluilla sen

¹⁶⁹ Näin esim. Ståhlberg – Karhu 2020, s. 280 ja Hemmo 2005, s. 81.

¹⁷⁰ Wetterstein 1999, s. 194–195. Hän toteaa näin siitä huolimatta, että on huomionut ratkaisun KKO 1995:61. Siinä standardisääntöä sovellettiin suoraan Merenkulkuhallitukseen luotsausvahingon yhteydessä.

¹⁷¹ Hakalehto-Wainio 2010, s. 47.

¹⁷² Esimerkiksi Hakalehto-Wainio kritisoi sääntöä vahvasti Hakalehto-Wainio 2010, s. 75–77.

¹⁷³ Finnpiilot Pilotage Oy 2021, kuudes kohta.

¹⁷⁴ Hemmo – Hoppu 2021, (digitaalinen sivuton sivuton teos) kohta: ulkopuoliset.

¹⁷⁵ Palveluehtojen kohta 2. toteaa, että palveluehtoja sovelletaan kaikkeen luotsauspalveluihin, eikä kuudes kohta anna ymmärtää, muuta. Finnpiilot Pilotage Oy 2021.

lakisääteisten tehtävien hoitamiseen, se käytännössä sanoutuksi irti kaikesta vastuusta luotsauspalvelujen tarjoamisessa. Oikeuskirjallisuudessa määrittelemätön kaiken vastuun kieltävä sopimusehto on nähty lähtökohtaisesti pätemättömänä¹⁷⁶. Lisähuomiona on mainittava, että KKO on ottanut myös kannan, ettei sopimussuhteessa voi vedota vastuunrajoitusehtoon, jos vahinko on aiheutunut törkeästä huolimattomuudesta tai tahallisuudesta (KKO 1983 II 91 ja KKO 1993:166). Toiseksi luotsauspalvelujen tarjoaminen on julkinen hallintotehtävä, josta PeV on lausunut olevan olennaista, että tällaista tehtävää suorittava yksityinen taho vastaa toiminnastaan aiheutuvista vahingoista.¹⁷⁷ Seikka oli otettu erikseen esiin hallituksen esityksessä 214/2010 vp, jonka pohjalta säädettiin luotsausyhtiötä koskeva sääntely.¹⁷⁸ Kolmanneksi laki elinkeinonharjoittajien välisten sopimusehtojen sääntelystä (1062/1993) kieltää 1 §:ssä toisen osapuolen kannalta kohtuuttomat ehdot, jollainen esillä oleva ehto hyvinkin voisi olla. Toinen osapuoli on monopoliaseman takia käytännössä pakotettu hyväksymään luotsausyhtiön ehdot, mikäli se haluaa aluksen satamaan, jolloin osapuolet eivät kovin ole tasa-arvoisessa asemassa.¹⁷⁹ Viimeiseksi on otettava huomioon Suomen perustuslaissa (PL, 731/1999) 18.3 §, jonka mukaan jokaisella julkista tehtävää hoitavan henkilön laiminlyönnistä kärsineellä on oikeus hakea vahingonkorvausta.¹⁸⁰ Yrityksen palveluehdoilla tuskin voitaneen ohittaa perustuslakiin erikseen kirjattua sääntöä, etenkin kun tällaisesta tahtotilasta ei ole minkäänlaista rajoitusperustetta merkitty edes luotsauslain esitöihin.¹⁸¹ Niiltä osin, kun hallituksen esityksessäkin viitataan siihen, ettei oikeustila ole luotsaustoiminnan harjoittajan suhteen muuttunut, pitäisin lähtökohtana, että muussa kuin luotsauksessa tapahtuneista vahingoista tullaan ratkaisemaan edelleen VahL:n ja ML:n mukaan, eikä yksipuolisella vakioehdoilla ole välttämättä sitä merkitystä, mitä sanamukaisesti lukemalla saisi.

Palveluehtojen kattavuudesta on olemassa asiantuntija-arviointia kilpailun avaamista luotsaustoiminnassa pohtineen työryhmän loppuraportissa vuodelta 2011. Sen mukaan palveluehdot koskevat vain sitä, miten luotsausyhtiö resursoi toimintaansa ja saavatko alukset palvelua ajallaan,

¹⁷⁶ Hemmo – Hoppu 2021, (digitaalinen sivuton teos) kohta: Yllättävät ja ankarat ehdot. Myös Sirkka 2005, s. 30.

¹⁷⁷ PeVL 2/2002 vp, s. 2.

¹⁷⁸ On huomattava myös, että lainsäätäjä toteaa, ettei ole asianmukaista, jos julkista hallintotehtävää hoitava orgaani ei olisi vastuussa tehtävää hoidettaessa aiheutetuista vahingoista. HE 214/2014 vp, s. 12. Tämän vuoksi säädettiin rajoitettu vastuu, mutta edelleen esityöt luettelee korvattaviksi henkilö- ja esinevahingot, sekä rajatusti taloudelliset vahingot, jotka eivät ole yhteydessä edellä mainittuihin. Näillä järjestelyillä PL 15 § kattava suoja täytyisi. Ibid. s. 13.

¹⁷⁹ Ks. käyttötilanteista esimerkkejä HE 39/1993 vp, s. 6.

¹⁸⁰ Samoin oikeuskirjallisuudessa mm. Mäenpää 2018, (digitaalinen sivuton sivuton teos) kohta: Julkisyhteisön korvausvastuu perustuslaissa. Hakalehto-Wainio huomauttaa, että myös vahingonkorvauslakia pitää tulkita tarpeen mukaan perustuslain mukaisesti Hakalehto-Wainio. 2008, s. 106.

¹⁸¹ Tarkemmin PL 118 § oikeuden rajoittamisesta Hakalehto-Wainio. 2008, s. 106–108.

jolloin kyse ei olisi tämän tulkinnan mukaan tapahtumista luotsauksessa. Ulkopuolelle jäisi silloin myös se VahL:n mukainen vastuu, joka koskee muussa kuin luotsauksessa aiheutunutta korvausvastuuta kolmannelle.¹⁸² Jos kyse on vain palvelun ajantasaisuudesta, on asia huomattavasti yksinkertaisempi, eivätkä tässä oleellisempaa osaa näyttelevät itse luotsauksen tapahtumat ole palveluehtojen piirissä. Kuitenkin palveluehdoissa on otettu esille useita muitakin seikkoja liittyen aluksiin sekä niiden varusteluun, tupakointiin ja niin edelleen. Luotsausyhtiö myös katsoo, että sillä on oikeus päättää luotsauspalvelujen antamisesta tietyissä jääolosuhteisiin liittyvissä tilanteissa.¹⁸³ Ottamatta kantaa onko tällaista oikeutta vai ei, luotsauslaki ei tunnista luotsausyhtiön oikeutta kieltäytyä palvelujen tarjoamisesta, joskin yrityksen huolellisuusvelvollisuus palveluntarjoajana ja luotsien työturvallisuudesta vastaavana tahona voisi tällaista mahdollisesti edellyttää. Lain vahvistama oikeus on vain luotsilla (LL 11 §), joka on juuri tätä julkista valtaa käyttäessään rikosoikeudellisessa virkavastuussa.¹⁸⁴ Palveluehtoihin liittyvien ongelmien vuoksi sitä ei voi käyttää tässä yhteydessä vastuukysymysten ratkaisemiseen, vaan tutkielma nojaa edelleen LL 4 a.3 §:ssä ilmaistuun lain valinnan periaatteeseen.

2.2.9 Osapuolten oma vastuu

Vahingonkorvausoikeudessa on suuri painoarvo sillä, kuinka varmistetaan vahinkoa kärsineen aseman palauttaminen, joten kanavoinnilla on myös tässä tutkielmassa suuri rooli. Ei kuitenkaan tule unohtaa vahingonkorvausoikeuden toista puolta, joka on vahinkojen ehkäiseminen. Siinä suurin merkitys on lopulta sillä, kuinka onnistutaan ohjaamaan yksilön toimintaa, jolloin henkilökohtaisen vastuun analysointi on aivan yhtä olennaista.¹⁸⁵ Ennaltaehkäisyyn liittyy myös olennaisesti rikosoikeudellinen vastuu, joka kuitenkin jää tutkielman rajauksen vuoksi vain työkaluksi tarkastella huolellisuusvelvoitteen kriteereitä.

Sen lisäksi, mitä edellä on kuvattu potentiaalisen vahingonkorvausvastuun synnyttävistä velvollisuuksista, on sekä päälliköllä että luotsilla rikosoikeudellinen vastuu osin samoihin tehtäviin

¹⁸² Liikenne- ja viestintäministeriö 2011 s. 17.

¹⁸³ Ks. Finnipilot Pilotage Oy 2021, liite 1 käsittelee luotsaamista avustusrajoitusten voimassaoloaikana. On hyvin mahdollista, että edellä mainitun raportin aikaan palveluehdot olivat erilaiset verrattuna nykyisiin. Siksi raportin päätelmät eivät välttämättä sovellu enää nykyisiin ehtoihin.

¹⁸⁴ Tämä on PeV:n edellytys sille, että julkista hallintotehtävää voidaan delegoida muulle, kuin viranomaiselle. Ks. HE 214/2018 vp, s. 12. Palvelujen tarjoamisesta kieltäytyminen olisi päätös, jossa käytetään julkista valtaa ilman siihen kytkettyä rikosoikeudellista virkavastuuta.

¹⁸⁵ Mielityinen väitöksessään viittaa hyvittämiseen tai reparaatioon sekä ennaltaehkäisyyn eli preventiovaikutukseen. Kolmas keino on pulverisointi, jolloin vahinko hajautetaan laajemmalle yhteiskuntaan. Mielityinen 2006, s. 302–303.

liittyvistä laiminlyönneistä sekä virheistä.¹⁸⁶ Erityisesti ML 20:2 § koskee molempia, mutta luotsin kohdalla tulee sovellettavaksi lisäksi rikosoikeudellinen virkavastuu (LL 8.5 §)¹⁸⁷.

Rikosoikeudellisen vastuun ja vahingonkorvausvastuun ei kuitenkaan tarvitse välttämättä liittyä toisiinsa. Esimerkkinä merikelpoisuudesta huolehtimisen laiminlyönti (ML 20:1 §) ei välttämättä johda korvattavaan vahinkoon, jolloin korvausvastuuta ei myöskään tässä suhteessa synny.¹⁸⁸

Hyvän merimiestaidon laiminlyöminen ML 20:2 §:n mukaan kuitenkin edellyttää, ettei ole toiminut merionnettomuuden estämiseksi, jolloin ainakin hyvin isolla todennäköisyydellä on syntynyt myös korvattavaa vahinkoa. Koska vahingon synnyttyä syyllistyminen joko ML 20:1 §:n tai 20:2 §:n mukaisiin tekoihin tai muihin rikoksiin vaativat kuitenkin tuottamuksellisuutta tai tahallisuutta, näistä tuomitseminen antaa hyvät syyt olettaa korvattavan vahingon synnyttyä, että olemassa on myös objektiivisesti arvostellen tuottamus tai tahallisuus myös vahingonkorvausoikeudellisesti. On kuitenkin muistettava, että rikosvastuun kynnys on tiukempi kuin vahingonkorvausvastuussa.¹⁸⁹

Vaikka vastuu kanavoituisikin laivanisännälle tai luotsausyhtiölle, voi joissain tapauksissa työntekijä joutua kuitenkin korvaamaan vahingon tai osan siitä. VahL 4:1 §:n regressivastuu syntyy, kun teko on lievää suurempaa tuottamusta. Sen yhteydessä arvioidaan työnantajan mahdollisuuksia hakea korvauksia työntekijältä muun ohella sen mukaan, mikä on teon laatu ja kuinka paljon edellytetystä huolellisuudesta on poikettu. Tässä yhteydessä työntekijä joutuu erityisen hankalaan asemaan, mikäli hän menettää lisäksi ML 9 luvun mukaisen oikeuden vastuunsa rajoittamiseen. Merilain mukainen oikeus vahingonkorvauksen vastuunrajoitukseen ei nimittäin koske saamisia, jossa taustalla on törkeä huolimattomuus tietäen, että vahinko todennäköisesti syntyy (ML 9:4 §).¹⁹⁰ Tutkielma ei sen esitystavan puitteissa pysty ottamaan kantaa tuottamuksen asteen arviointiin, mutta on syytä tiedostaa ne dramaattiset vaikutukset, jotka voivat liittyä huolellisuusarviointiin korvausvastuun kannalta.

¹⁸⁶ Tuottamuksen ja rikosvastuun erittely ja niiden liittyminen toisiinsa näkyy hyvin ratkaisussa KKO 1996:20. Luotsi oli 3/5 ja perämies 2/5 vastuussa vahingosta. Luotsi sai sakkorangaistuksen virkavelvollisuuden rikkomisesta ja tuottamuksellisesta aluksen karilleajon aiheuttamisesta. Perämies merilain rikkomisesta sekä tuottamuksesta. Molemmat tuomittiin vahingonkorvauksiin, jotka kanavoitiin asianmukaisesti eteenpäin huomioiden passiivinen identifikaatio.

¹⁸⁷ Luotsauslaissa on lisäksi erikseen luotsausrikkomus (LL 19 §), mutta siinä mainitut teot eivät käytännössä tule tämän tutkielman käsiteltäväksi.

¹⁸⁸ Esimerkiksi Turun HO 27.11.2012 n:o 2478 dnro: R 12/1366, jossa vastaaja sai rangaistuksen aluksen ollessa miehitetty vastoin miehitystodistusta.

¹⁸⁹ Näin myös Ståhlberg – Karhu 2020, s. 128–130 ja kvalifioitujen muotojen suhteen Hahto 2008, s. 104.

¹⁹⁰ Ståhlberg ja Karhu esittää, että kyse on rajanvedossa lähtökohtaisesti objektiivisesta arvioinnista, mutta merkitystä annetaan työntekijän tiedoille vahinkoriskistä ja mahdollisuuksista ymmärtää se. Ståhlberg – Karhu 2020 s. 115–119. Päälliköllä tällainen ymmärrys on lähtökohtaisesti oletettavan korkealla hänen jo hänen koulutuksensa ja aseman edellyttämän kokemuksen vuoksi. Ks. edellä alajakso 2.2.2.

Oikeushenkilön kuten laivanisännän tai luotsausyhtiön oma vastuu perustuu niiden toiminnassa olevien luonnollisten henkilöiden tuottamukseen. Isännänvastuun lisäksi kyseeseen voi tulla oikeushenkilön oma tuottamus tilanteissa, jossa vahinko aiheutuu sen päätöksenteko-organin tahallisesta tai tuottamuksellista vahingon aiheuttamisesta (VahL 2:1 §).¹⁹¹ Varustajaa toisin kuin luotsausyhtiötä suojaa vastuunrajoitus sääntö, kunhan tuottamus ei ylitä ML 9:4 §:n erityisen moitittavuuden rajaa. Tämän rajan ylittävät virheet, joita tekevät esimerkiksi johtoryhmä, nimetty henkilö tai senioriaseman osastonjohtajat, voivat osoittautua erittäin kalliiksi, koska vastuunrajoitusjärjestelmä ei välttämättä ole voimassa laivanisännän oman tuottamuksen kohdalla.¹⁹²

Oma vastuu voi syntyä organisatorisista virheistä ja laiminlyönneistä, joihin kuuluu esimerkiksi riskiarviointien resursoimisen laiminlyönti, puutteellinen ohjeistus tai riittävän koulutuksen antamatta jättäminen. Tilannetta voi lähestyä kahta kautta: Joko kyseessä on organin tekemä virhe tai laiminlyönti, jolloin kyse on aidosta omasta vastuusta, tai sitten kyseeseen voi tulla niin sanottu anonymi tuottamus, joka puolestaan on isännänvastuun eräs muoto. Vaikka isännänvastuu vaatiikin luonnollisen henkilön virheen oikeushenkilön palveluksessa, ei tätä tahoa ole välttämätöntä tunnistaa. Yhtä lailla voi olla kyse useamman tahon tekemistä pienemmistä virheistä ja laiminlyönneistä, jotka yhdessä kumuloituvat moitittavuuden kynnyksen yli.¹⁹³ Hemmo pitää hyväksyttynä yhdistää sekä oikeushenkilön varsinaisen oman vastuun ja organisaatiossa tapahtuneet isännänvastuulla kanavoituneet anonymi ja kumuloituva tuottamusvastuu ja käyttää näistä yksinkertaistettua ilmaisua, oikeushenkilön tuottamus¹⁹⁴. Niiltä osin, kun tutkielmassa viitataan luotsausyhtiön tai muun yhteisön tuottamukseen, käytetään tätä esitystekniikkaa. Tästä huolimatta on merioikeuden suhteen tärkeää tunnistaa, että anonymiin tai kumulatiivisen vastuuseen liittyvät tapaukset eivät kuitenkaan poista laivanisännän vastuunrajoitusoikeutta¹⁹⁵.

¹⁹¹ Niin sanottu ”oma” vastuu ei perustu merilakiin vaan vahingonkorvauslain yleisiin periaatteisiin ja vahingonkorvauslakiin. Ståhlberg – Karhu 2020, s. 122–124.

¹⁹² Lähinnä vakavissa laiminlyönneissä (ML 9:4 §). Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 219–220. Myös Wetterstein 2019 s. 37–39, joka huomauttaa, että kyseessä nykyisessä oikeustilassa harvinaiset tapaukset. Selkeää listaa henkilöistä, joiden tuottamus on suoraan oikeushenkilön tuottamusta ei ole olemassa Suomessa. Ståhlberg – Karhu 2020, s. 122–123. Nimetyllä henkilöllä viitataan ISM-säännösten osaan 4. Englanniksi termi on kuvaavampi: Designated person. ks. laajemmin hänen tehtävistään Anderson 2015, s. 121–139.

¹⁹³ Ståhlberg – Karhu 2020, s. 122–124. Vain organiin identifioituva tuottamus tai tahallisuus jää ML 9:4 § ulkopuolelle laivanisännän näkökulmasta, mikäli teko on tarpeeksi moitittava. Jos kyse on isännänvastuusta, oikeus rajoittamiseen jää (ML 9:1 §).

¹⁹⁴ Hemmo 2005, s. 63–64. Ståhlberg ja Karhu eivät näin suoraviivaisia yhtäläisyysmerkkejä tee, mutta lopputulos on sama. Ståhlberg – Karhu 2020, s. 123–124.

¹⁹⁵ Ks. Wettersteinin ratkaisusuositus identifioinnista Wetterstein 2019, s. 37–38.

3 Etäluotsauksen vahingonkorvausjärjestelmä

3.1 Miten etäluotsaus muuttaa luotsausta?

3.1.1 Sääntelyn muutokset

Periaatteessa Suomessa on aikanaan vielä vuoden 1922 luotsausasetuksen mukaan ollut käytössä aluksen opastamisen muoto, joka muistuttaa osin etäluotsausta. Todennäköisesti tämä käytäntö on ollut voimassa jo aikaisemminkin. Tuolloin luotsi on voinut esimerkiksi hankalan sään vuoksi alukseen nousun estyessä antaa ohjauskomentoja veneestään tai muusta sopivasta paikasta joko lipuin tai valomerkein.¹⁹⁶ Myöhemmin vuoden 1957 asetuksesta poistui ohjauspaikan tarkennus muu sopiva paikka ja jäljelle jäi pelkkä vene, mutta ei ole selvää saiko tarpeen tullen edelleen ohjata alusta maista käsin.¹⁹⁷ Tekniikan kehittyessä 1980 otettiin ensisijaiseksi opastuskeinoksi tässä muodossa radiopuhelin ja myöhemmin ohjeistuksessa käyttöön saatiin myös tutka. Luotsiveneen lisäksi mahdolliseksi tuli antaa opastusta myös luotsiasemalta. Ohjeet olivat korkeintaan luonteeltaan neuvoa-antavia ja ratkaisuvalla niiden noudattamisesta olisi aluksella.¹⁹⁸ Vaikka mahdollisuus oli, ei sen käytön laajuudesta ole tutkielman lähteissä mainintaa. Oikeuteen päätyneitä riitoja tällaisen luotsauksen vahingonkorvauksista ei valitettavasti myöskään löydy niistä tietokannoista, joita tätä tutkielmaa varten on ollut käytettävissä.¹⁹⁹ Se, kuinka paljon järjestelmää käytettiin muuhun kuin luotsin alukseen nousun lykkäämiseen tai sen aikaistamiseen luonnonolosuhteiden vuoksi, ei ole tiedossa.²⁰⁰

Nykymuotoinen etäluotsaus tehtiin kuitenkin mahdolliseksi hallituksen esityksellä 225/2018 vp.²⁰¹ Muutos tehtiin tässä vaiheessa ensisijaisesti mahdollistamaan viranomaisen kontrolloimat teknologialtaan neutraalit kokeilut etäluotsauksen parissa. Etäluotsauksen oikeudellinen määritelmä

¹⁹⁶ Luotsausasetus (152/1922) 14 §.

¹⁹⁷ Käytännössä tämä olisi ollut todennäköisesti hankalaa johtuen fyysistä rajoitteista. Maista tapahtuva luotsaus vaihtoehtona antaisikin ymmärtää, että kyseessä on ollut keino ohjata alus suojaisempaan paikkaan luotsinottoa varten.

¹⁹⁸ Luotsausasetuksen muutos 627/1980. Ks. tutkasta Merenkulkuhallitus Luotsausohjeet dnro: 321/510/88, s. 3. (ohje 15.) Vrt. valittua sanamuotoa alusliikennepalvelun antamaan navigointiapuun. AlpL 6 §.

¹⁹⁹ Näitä ovat muun muassa Lovdata.no:ssa löytyvä Nordiske domme i sjøfartsanliggender (ND) tietokanta, sekä kotimaiset Finlex, Suomen laki tai Edilex tietokannat.

²⁰⁰ Merenkululaitoksen vuoden 2000 luotsausohjeesta löytyy maininta, että luotsi ei saa poistua komentosillalta ja että esimerkiksi luotsaus alkaa, kun luotsi saapuu komentosillalle ja ilmoittaa olevansa valmis luotsaukseen. Ks. Merenkululaitos Luotsausohjeet dnro: 1/510/2000, s. 2–3. ”Etäluotsaus” oli viimeistään tässä vaiheessa mahdotonta.

²⁰¹ Syynä lakimuutostarpeelle käytettiin juuri mm. LL 940/2003 9 § kuvausta luotsauksen alkamisesta ja päättymisestä. 9 § oli tullut lakiin täsmennyksenä 2003 uudistuksen yhteydessä. HE 39/2003 vp s. 6. Etäluotsauksessa luotsaus ei luonnollisesti voi alkaa siitä, kun luotsi nousee alukseen. ks. HE 225/2018 vp, s. 3.

onkin LL 2 §:n 24. kohdan perusteella laaja sallien hyvin erityyppisiä kokeiluja. Määritelmän mukaan toiminta luonteeltaan ja sisällöltään rinnastuu perinteiseen luotsaukseen poiketen ainoastaan siinä, että luotsi luotsaa alusta muualta kuin luotsattavasta aluksesta (LL 2 § 2. kohta). Lakimuutoksen yhteydessä on selkeästi tuotu esiin, kuinka luotsauksen perinteistä oikeudellista kehikkoa on haluttu häiritä mahdollisimman vähän – ainakaan tässä vaiheessa.²⁰² Tämä ilmenee ehkä parhaiten juuri siinä, kuinka etäluotsauksen sääntelyä on vain kaikkein pakollisimmissa kohdissa, joita ilman luotsi ei voisi tai mahdollisesti suostuisi toimimaan etänä tai joilla pyritään varmistamaan toiminnan turvallisuus. Tällaisella valinnalla on seurauksensa, jotka ilmenevät luvun aikana.

Laki luotsauslain muuttamisesta (51/2019) määrittelee luotsauslakiin tehdyt viisi olemassa oleviin kohtiin tehtyä muutosta ja seitsemän uutta etäluotsaukseen liittyvää kohtaa.²⁰³ Olennaisin muutos luotsin vastuussa perinteiseen luotsaukseen verrattuna syntyi tuomalla lain 8 §:ään uusi neljäs momentti, jonka mukaan: ”Luotsi on vastuussa etäluotsauksesta, jollei etäluotsauksen tekninen toteuttaminen, toimintamalli tai viestintäyhteyksien häiriötilanne estä luotsia toimimasta tehtävänsä mukaisesti.” Se kuitenkin jättää mainitsematta sen tahon, joka tällaisista toimintamalleista tai häiriöistä vahinkotilanteesta vastaa.

Toinen tärkeä muutos löytyy 16 g §:stä, jonka on hieman harhaanjohtavasti otsikoitu sisältävän joukon erinäisiä säännöksiä. Se määrittelee vastuusäännösten periaatteet osapuolten välillä ja myös sen, että aluksen päällikkö saa kieltäytyä etäluotsauksesta siinä missä luotsikin. Tämä kääntäen tekee toimintaan osallistumisesta alukselle vapaaehtoista, millä voi olla vaikutusta myös arvioitaessa vastuukysymyksiä etenkin päällikön kohdalla.

Täysin uusista pykälistä 16 a-e koskevat etäluotsauksen luvanvaraisuutta ja luovat sen kehyksen, missä toimintaa voidaan harjoittaa. Lainsäätäjä esimerkiksi asettaa etäluotsaukselle rajat edellyttämällä siltä viranomaisen lupaa (LL 16 a §). Toiminta tapahtuukin tiukasti viranomaiskontrollissa. Liikenne- ja viestintävirastolle on annettu mahdollisuus paitsi puuttua etäluotsauksen harjoittamiseen myös ohjeistaa sitä asettamalla lupaan ehtoja sekä määräyksiä (LL 16 b-c §). 16 f § ohjaa valtion organisaatioiden toimintaa niin, että etäluotsaustoiminta pystyy saamaan mahdollisimman laajasti sille tärkeää dataa käyttöönsä salassapitosäännösten estämättä. Muut

²⁰² HE 225/2018 vp, s. 8.

²⁰³ Täysin uutena tulivat 16 a–g §:t.

muutokset sisältävät lähinnä etäluotsauksen kannalta pienempiä kohtia kuten 4 §:n, jonka mukaan vain luotsausyhtiö voi harjoittaa etäluotsausta, ja 19 §:n, jossa on tarkennus luotsausrikkomuksesta.

Kokonaisuutena arvioiden voidaan muutoksista sanoa, ettei etäluotsausta pysty käsittelemään tuntematta perinteisen luotsauksen vastuujärjestelmää, koska lainsäädännöllinen yhteys on edelleen tiukka. Samalla tulee mahdolliseksi perinteisen luotsauksen oikeuskäytännön tarpeenmukainen soveltaminen, koska mainittu LL 8.4 § on ainoa lain tasolla oleva poikkeus velvollisuuksiin tai niistä syntyviin vastuisiin. Toisin sanoen etäluotsaus on siten luotsausta kaikin puolin siinä missä ennenkin, mutta toteutettuna vain muualta kuin itse alukselta.

3.1.2 Vahingonkorvausoikeudelliset suhteet ja avoimet ongelmat

Kuten on tuotu esiin, luotsauslaki ei sisällä kuin yhden muutoksen velvollisuuksiin ja vastuisiin. Hallituksen esitys etäluotsauksen mahdollistamiseksi mainitsee, että luotsaus etäluotsauksena ei lähtökohtaisesti vaikuttaisi luotsauslaissa mainittuihin luotsausyhtiön, päällikön tai luotsin velvollisuuksiin tai vastuisiin eikä muihin luotsauslain säännöksiin.²⁰⁴ Sana lähtökohtaisesti on tässä yhteydessä tarkemmin määrittelemätön, koska vastuukysymysten käsittelyyn ei myöhemmin palata. Toteamus ei näyttäisi täysin poissulkevan muutoksien mahdollisuutta vastuukysymyksiin, vaan lienee tehty tarkemman tutkimuksen puutteessa. Tällä myös korostettiin toiminnan pienimuotoista kokeilu luonteisuutta ja, että laajemman arvioinnin paikka on toiminnan mahdollisesti laajetessa kokeiluvaiheen jälkeen.²⁰⁵ Tätä tulkintaa vahvistaa myöhemmin valmisteluvaiheita ja -aineistoa kuvaava esityksen kohta, jossa huomautetaan, ettei esityksessä ehdoteta merkittäviä muutoksia vastuisiin tai velvollisuuksiin.²⁰⁶ Vaikka samassa yhteydessä kuitenkin kuvaillaan, kuinka lausunnonantajat ovat asiasta erikseen olleet huolissaan, ei esityksessä tarkemmin kuitenkaan anneta perusteluita sille, mihin lainvalmistelijan oletus pohjautuu.

Hallituksen esityksen tarkemmat yksityiskohtaiset perustelut nostavat esille, kuinka luotsin LL 8 §:ssä luotellut vastuiden ja velvollisuuksien on mahdollista joustaa, jos toimintamalli, valittu tekniikka tai tietoliikenteen häiriö sitä edellyttää. Virkavastuun ja vahingonkorvausvastuun perusteiden on siten mahdollista muodostua lupahakemuksessa ja -ehdoissa kuvatun toteutustavan mukaan ilman, että niistä säädettäisiin lain tasolla, kuten nyt.²⁰⁷ Valittu malli on näin ollen avoin

²⁰⁴ HE 225(2018 vp s. 8.

²⁰⁵ Kielitoimiston sanakirja antaa sanalle *lähtökohtaisesti* useita merkityksiä: *periaatteessa, yleensä, teoriassa, pohjimmiltaan*. (<https://www.kielitoimistonsanakirja.fi/#/lähtökohtaisesti?searchMode=all> vierailtu 21.8.2021)

²⁰⁶ HE 225/2018 vp s. 11.

²⁰⁷ HE 225/2018 vp, s. 17–18.

sallien merkittäviäkin poikkeuksia totuttuun tapaan järjestää velvollisuudet niiden ollen riippuvaisia paitsi lupaehdoista, mutta myös reaalisesta tilanteesta. Tähän asti luotsauksen olosuhteet tai toimintamallit eivät ole vaikuttaneet siihen, mitä velvollisuuksia luotsilla ja päälliköllä on.

Seurauksena voi olla myös muutoksia isommassa kuvassa. Luotsauksessa ei oletettavasti vaihdu toteutustavan mukaan se työmäärä (valmistelua, karttaan katsomista, paikanmäärittystä jne.), jota tarvitaan aluksen turvalliseen liikuttamiseen läpi väylän. Siten, jos jokin tehtävä ei kuulu luotsille, tehtävän joutuu suorittamaan joku muu. Velvollisuus näiden tehtävien suorittamiseen ja sitä seuraava huolellisen toiminnan arviointi siirtyvät toisille hartioille, jolloin potentiaalinen korvausvastuuseen joutuminen näihin tehtäviin liittyvästä tuottamuksesta myös siirtyy. Tehtävien siirtymisen vaikutuksia arvioidaan alaluvuissa 3.2 ja 3.3.

Etäluotsauksen mahdollistava lakimuutos sisältää edellä mainitun lisäksi myös toisen toistaiseksi ratkaisemattoman asiakokonaisuuden. Kuten esitetty, merioikeudessa vastuu kanavoituu laivanisännälle, jos on työskennelty aluksen lukuun. Luotsaus on perinteisesti tällaista.²⁰⁸ Mikäli ML 7:1 §:n periaate vastuun kanavoitumisesta laivanisännälle luotsin ja päällikön tuottamuksesta etäluotsauksessa säilyy, on lähtökohtaisesti vastuujärjestelmä muuttumaton. Kuitenkin on huomioitava, ettei laivanisännän varustamotoimintaan kuulu ainakaan luotsauspalveluiden järjestäminen, mutta tuskin myöskään etäluotsausjärjestelmien ylläpitäminen, jolloin näiden velvollisuuksien hoitamisessa mahdollisesti syntyvä korvausvastuu kohdentuisi muun normin kuin ML 7:1 §:n mukaan. Ennen tämän arvion tekemistä tulee kuitenkin varmistaa, ettei esimerkiksi etäluotsauksessa keskeiseksi luotsin työkaluksi muodostuva etäluotsausjärjestelmä tai sen ylläpitäjä kuulu laivanisännän vastuupiiriin ja näin perustelisi kanavointisäännön olemassa olevaa tulkintaa.²⁰⁹

Jos vastuupiirin laajentaminen ei ole perusteltua, keskeiseksi nousee se, miten luotsausyhtiön vastuuasema paikantuu. LL 8.4 §:ssä mainittu teknisen häiriön tilanne on hyvä esimerkki. Kun vastuu ei ymmärrettävästi kohdennu luotsille, tulee kysyä, kuka siitä mahdollisesti silloin vastaa. Luotsausyhtiö on tässä tapauksessa yksi todennäköinen taho sen ollessa velvollinen järjestämään luotsauspalveluita (LL 4 §). Luotsausyhtiölle on annettu myös HE:ssä varautumisvelvollisuus mahdollisiin etäluotsauksen häiriötilanteisiin, mikä puolestaan voi synnyttää uudenlaisia vahingonkorvausvastuita.²¹⁰

²⁰⁸ Ks. alajakso 2.2.6

²⁰⁹ Tähän palataan alajaksossa 3.6.7.

²¹⁰ HE 225/2018 vp, s. 17–18.

Käytännössä, vaikka yhtiö olisi toiminut huolimattomasti, on sen mahdollista rajata vastuutaan huomattavasti. Tämän takia LL 4 a §:n määrittely nousee keskeiseksi. Jos todetaan, etteivät etäluotsauksen järjestelmäongelmista syntyvät vahingot ole tapahtuneet luotsauksessa, luotsausyhtiön vastuuta tarkastellaan VahL:n ja ML:n mukaan, eikä LL 4 b §:n mukaista vastuunrajoitusta sovelleta (LL 4 a §). Luotsausyhtiön vastuuasema muuttuu tällöin merkittävästi, mutta tarkasteluun nousee sitä ennen myös palveluehtojen merkitys.

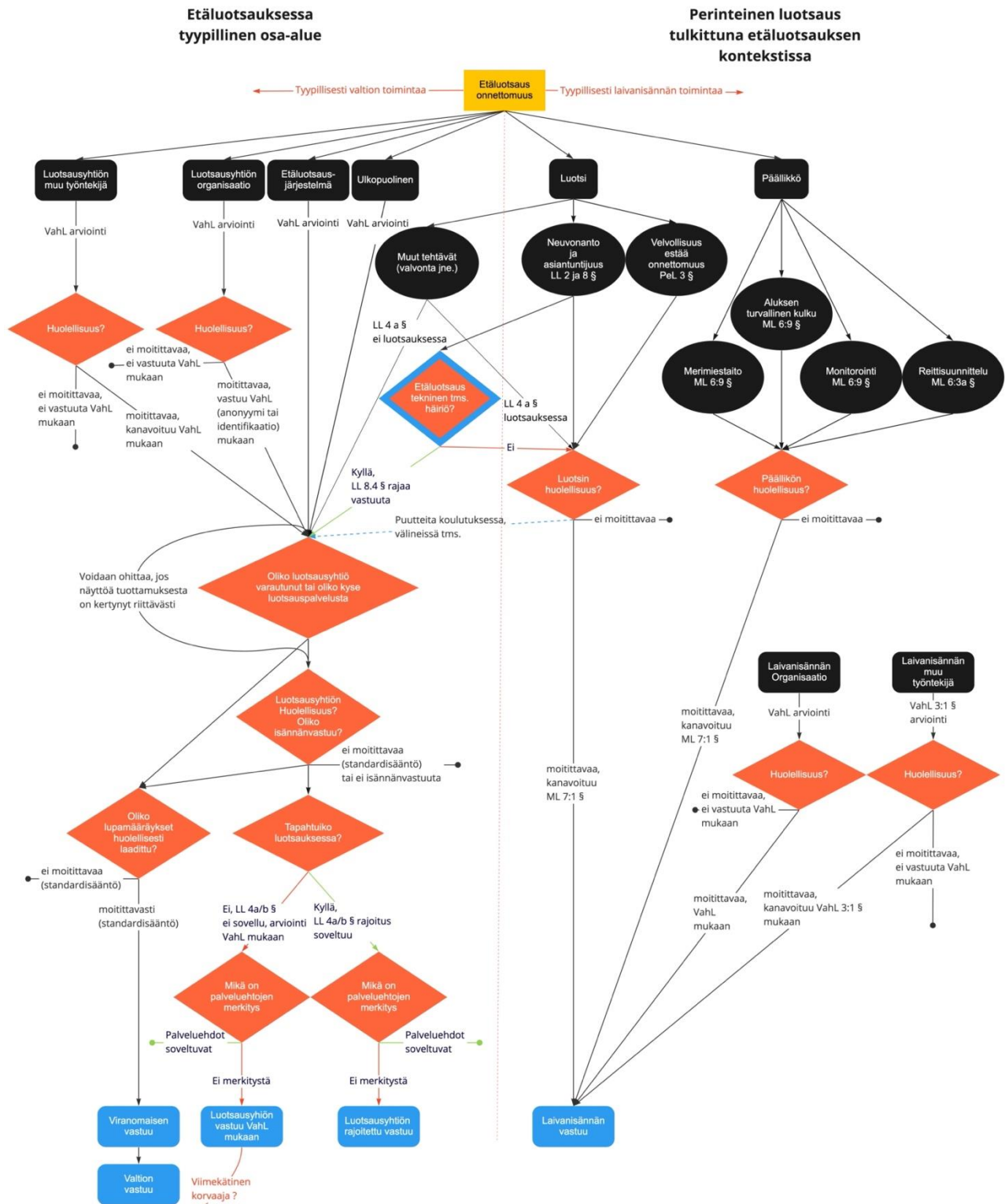
Kuten on tuotu esiin, on viranomaisen rooli korostunut etäluotsauksen harjoittamisessa. Laaja mahdollisuus puuttua ja ohjata etäluotsausta aina prosessitasolle asti altistaa sen potentiaalisesti myös vahingonkorvausvastuuseen, koska viranomaistoimintaan kuuluu myös aikaisemmin kuvattu oma, siltä odotettu standardisäännön alainen huolellisuutensa²¹¹. Viranomaisen lisäksi etäluotsaukseen liittyy tahoja, joita ei perinteisessä toiminnassa ole ollut. Näistä merkittävimmissä asemassa on esimerkiksi navigoinnissa tarvittavaa dataa tuottavat tahot, joiden joukossa on todennäköisimmin myös valtiollisia toimijoita. Rajauksen vuoksi tarkasteluun ei oteta täysin ulkopuolisia tahoja, heidän oman vastuunsa osalta, mutta näiden vaikutus luotsausyhtiön vastuuseen on kiinnostava kysymys.

Jotta esiintuotujen avointen kysymysten lähempi tarkastelu olisi mielekästä, jaetaan luvun kolme käsittely kuvassa 1. näkyvän rakenteen mukaan. Etäluotsauksen vastuukysymykset voidaan jaotella kahteen pääaihealueeseen käyttäen ML 7:1 §:n normin sisältöä apuna. Ensimmäisen tarkastelun kohteen muodostavat kysymykset luotsin ja päällikön velvollisuuksien tulkinnasta etäluotsauksen kontekstissa ja näiden kanavoituminen laivanisännälle. Nämä muodostavat perinteisesti tyypilliset varustajan intressiin kuuluvat toiminnot²¹². Tässä yhteydessä otetaan kantaa myös siihen, miten LL 8.4 §:ssä mainitun häiriötilanteen vastuun allokointi tulisi ratkaista. Toinen selkeä kokonaisuus on tämän ulkopuolelle jäävä toiminta, jossa tarkastellaan etäluotsausjärjestelmää etenkin luotsausyhtiön, valtion viranomaistoiminnan ja mahdollisten muiden tahojen vastuukysymyksenä. Myös tutkielma etenee tässä järjestyksessä tarkastelemalla ensin päällikköä ja luotsia, joiden vastuu todennäköisesti kanavoituu laivanisäntään, ja sen jälkeen keskitytään etäluotsausjärjestelmän vastuukysymyksiin aloittaen luotsausyhtiöstä. Viimeiseksi, kun yksittäisien osapuolien asemaan on otettu kantaa, pyritään löytämään näkökulma ML 7:1 §:n vastuupiiriin etäluotsauksessa.

²¹¹ Ks. alajakso 2.2.7.

²¹² Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 200–203.

Etäluotsauksen vuokaavio arvioidusta vastuun jakautumisesta



Kuva 1 Etäluotsauksen vuokaavio

3.1.3 Kokeilutoiminnasta ja luvanvaraisuudesta

Etäluotsaus on alussa kokeilutoimintaa, johon saattavat kohdistua erilaiset huolellisuuden arviointikriteerit kuin myöhemmin varsinaiseen toimintaan. Osallistujilta vaadittu huolellisuuden taso lieene korkeampi johtuen teknologian sekä toimintamallien testausvaiheesta, jolloin erilaisia ongelmia on odotettavaa, mutta myös toivottavaa löytää lisää. Lainsäätäjä ei ole tähän kuitenkaan ottanut erityisesti kantaa, mutta ei olisi tavatonta, jos oikeudessa toiminta katsottaisiinkin korostuneen huolellisuusvelvollisuuden alaan kuuluvaksi toiminnaksi²¹³. Vaikutus olisi etupäässä se, että kyseeseen tulisi esimerkiksi käännetty todistustaakka riskienhallintatoimien riittävydestä ja/tai vaaditun huolellisuuden taso nousisi huomattavan korkealle.²¹⁴

Viranomainen on luotsauslaissa erikseen velvoitettu huolehtimaan siitä, että toiminta ei vaaranna alusturvallisuutta, ympäristöä tai aiheuta muuta haittaa kolmansille (LL 16 a §).

Toiminnanharjoittajan tulee esittää luvan myöntämiseksi hyvin laaja aineisto riskiarvioinneista, toimintaan osallistuvien pätevyyksiin, kokemukseen ja taitoihin asti.²¹⁵ Voi hyvin luonnehtia, että se tieto, mitä viranomaisella on päätöksenteon tueksi, on erittäin laaja. Nämä samat seikat tulee viranomaisen ottaa huomioon lupaharkinnassaan, jolloin voi olla perusteltua katsoa lupaehtoja noudattavan hakijan olevan viranomaisenkin mielestä niiltä osin huolellinen.²¹⁶

Kokeiluvaiheessa lainsäätäjän tahtotila on, ettei etäluotsausta tehdä kenen tahansa vaan ainoastaan viranomaisen kriteerit täyttävän aluksen kanssa. Turvallisuuden takaamisessa nimenomaisesti lupaan liitetyt ehdot ja määräykset tulevat näyttelemään keskeistä roolia. Lupaehtoihin kuitenkin tulee lainsäätäjän mukaan sisältyä jonkinlainen varmuus teknologian kypsyydestä, joskin sen tyypistä ei luonnollisesti ole tietoa²¹⁷. Tästä syystä on kokeiluvaiheessa hieman epähedelmällistä vielä arvioida eri osapuolten tarkkaa velvollisuuksien ja niihin liittyvien vastuiden rajaa.

Tutkielman fokus on kuitenkin kokeilun jälkeisessä ajassa, jos etäluotsausta harjoitettaisiin nykyisessä oikeustilassa ja pyrkii ottamaan kantaa niihin velvollisuuksiin, joita ei voi lupaehtoilta muuttaa. Näistä päällikön lakiin perustuvat velvollisuudet ovat keskeisimmät, mutta luotsin

²¹³ Ks. Ståhlberg – Karhu 2020, s. 132.

²¹⁴ Korostunut huolellisuusvelvoite on käsillä esimerkiksi, kun vahingon torjuminen ole ollut täysin mahdotonta Ibid.

²¹⁵ HE 225/2018 vp, s. 23–24.

²¹⁶ Samoin, mutta kääntäen esitettynä Ståhlberg – Karhu 2020, s. 93. Kysymys on myös julkisen vallan käyttämisestä. Viranomainen on velvollinen ohjeistamaan riittävän yksityiskohtaisesti toimintaan osallistuvia jo hallintolain 6 ja 8§ perusteella Mäenpää 2018, (digitaalinen sivuton teos) kohta: Luottamuksensuojaperiaate. Tältä osin viittaa myös hyvän hallinnon periaatteiden luottamuksensuojaan. Ks. erityisesti Hakalehto-Wainio 2010, s. 344–349.

²¹⁷ HE 225/2018 vp, s. 23.

toiminnasta on myös löydettävissä ydinalue, jota ilman luotsaus ei olisi todennäköisesti enää luotsausta. Kolmanneksi viranomaisluvalla ei voi ohittaa kanavointisääntöjä, jolloin käytännössä pystytään antamaan vähintään joitakin arvioita mahdollisista lopullisista vahingonkorvausvastuista²¹⁸. Mielekkään tarkastelun edistämiseksi tutkielma olettaa, että kokeiluvaiheen jälkeen etäluotsaus olisi toimintaa, jota tarjotaan perinteisen luotsauksen rinnalla.

3.2 Päällikkö

Päällikön velvollisuuksista etäluotsausta koskevassa hallituksen esityksessä ei sanota suoraan mitään, jolloin lakimuutos vaikuttaa päältäpäin katsoen vain luotsin velvollisuuksiin ja niihin nähtävästi ainoastaan ulottuvuutta rajaten.²¹⁹ Kuitenkin hallituksen esityksessä HE 225/2018 vp oleva maininta siitä, että viranomaisen luvassa antamat ohjeet ja määräykset sekä valitut toimintamallit ja tekninen toteutus voivat vaikuttaa vahingonkorvaukselliseen asemaan, on huomioitava myös päällikön kannalta.²²⁰ Kuten on tuotu esiin, jonkun on suoritettava myös ne tehtävät, joita vaikkapa luotsauksen toimintamalli ei mahdollista. Toisin sanoen on hyvin mahdollista, että päällikön vastuuasema muuttuu, vaikka se ei näy suoraan itse lakitekstistä. Luotsauslain jäädessä asiassa vaiti on vastuukysymyksiä ensisijaisesti tarkasteltava muiden voimassa olevien normien kautta ja pyrittävä soveltamaan niitä etäluotsauksen kontekstissa.

LL 8 §:n mukaiset päällikön tehtävät ovat vastata ohjailusta ja jakaa luotsille kaikki luotsauksen ja turvallisen kulun kannalta olennainen tieto. Merilain puolesta tässä yhteydessä tärkein tehtävä on valvoa hyvän merimiestaidon noudattamista (ML 6:9 §) monitoroimalla luotsausta tai delegoimalla sitä eteenpäin. Päällikön tulee myös olla hyvin varautunut mahdollisiin ongelmiin sekä riskeihin ja ottaa niistä selko (ML 6:3a ja 6:10 §:t).

Tutkielman kannalta olennaiseksi nousee kysymys, kuinka pitkälle päällikön tulee pyrkiä poistamaan etäluotsauksessa jo olemassa olevat tunnetut merenkulkuriskit. Koska luotsi on päällikön erittäin tärkeä neuvonantaja, on syytä arvioida, kuinka hänen tulee ottaa huomioon tämän avun päättyminen kesken kaiken. Toisin sanoen, mikäli etäluotsauksen aikana yhteys esimerkiksi katkeaa tai viivästyy, minkälainen varautumisen taso tulee päälliköllä olla tätä tilannetta varten. Entä kuinka hän voi asiallisesti monitoroida luotsia ja sitä, mitä tämä tekee, vai voidaanko katsoa,

²¹⁸ Mäenpää 2018, (digitaalinen sivuton teos) kohta: Viranomaisen antamat oikeusnormit.

²¹⁹ Ainakin liikenne- ja viestintäministeriö omassa vastineessaan lausuntoihin on esittänyt, ettei myöskään luotsin velvollisuudet ja vastuu ainakaan kasvaisi. EDK-2018-AK-229297, s. 2.

²²⁰ HE 225/2018 vp, s. 18.

ettei tällaista velvollisuutta jostain syystä ole? Koska päällikön vastuu luotsauksessa on erityisesti tilanteen monitorointia sekä asiallisen navigoinnin järjestämistä ja toisaalta vastuuta siitä, että tunnetut riskit on asiallisesti huomioitu ja niihin on varauduttu, tarkastellaan tässä yhteydessä päällikön huolellisuusvelvoitetta nimenomaan suhteessa näihin.

3.2.1 Tiedonantovelvollisuus

Toteutustavasta riippumatta luotsaukseen kuuluu olennaisesti se, että päällikkö informoi luotsia kaikesta luotsauksen kannalta oleellisesta seikoista (LL 7 §). Etäluotsauksessa voi hyvinkin olla niin, että itse alus tai siihen kytketty laitteet hoitavat tämän informoinnin automaattisesti. Toisaalta varmasti edelleen kaivataan tietoa siitä, mitä päällikkö pystyy havaitsemaan²²¹. Ilman huolellista tiedon jakoa tai teknistä ratkaisua luotsin ollessa eri paikassa tilannetietoisuus ei voi pysyä edes osin jaettuna ja samana. On oletettavaa, että tällaisten tietojen antaminen kuuluu niihin tehtäviin, joita LL 7 § päällikölle luettelee.

Niiltä osin, kun menestyksekkäs luotsaus riippuu päällikön luotsille antamista tiedoista, vastuu tietojen kertomatta jättämisestä tai niiden virheistä on toki päällikön (LL 7 §). Hallituksen esityksen mukaan ennen luotsausta tulee tehdä selko ohjailuun liittyvistä poikkeuksista ja vastaavista seikoista tai jos päällikkö antaa ohjailun jonkun muun tehtäväksi luotsauksen aikana. Näin ollen myös kesken luotsauksen tilanteeseen liittyvien kaikkien tietojen antaminen on päällikön vastuulla. Etäluotsille tulisi siis mahdollisesti kommunikoida esimerkiksi siitä, miten alus reagoisi luotsin ohjeen jäljiltä etenkin, jos se on epätoivottua tai poikkeavaa.²²² Huomioon tulee kuitenkin ottaa se, miten hänellä itsellään oli syytä olettaa asianlaidan olevan.²²³

Jos kyse olisi vaikka aluksen lähettämästä datasta ja sen oikeellisuudesta, tilanne voi olla haasteellinen. Lähtökohtaisesti alusten navigointilaitteet voivat vikaantua, ja kuuluu hyvään merimiestaitoon ymmärtää niiden rajoitteet sekä tietty häiriöherkkyys. Etenkin luotsin on tämä perinteisesti tullut ymmärtää, mutta myös sekä järjestelmän rakentajan, luotsausyhtiön sekä

²²¹ IMO:n A.960(23), liite 2, kohta 5. lähtee siitä, että tiedonvaihdon tulee molemmin puolin olla jatkuvaa.

²²² Ibid. ja HE 144/1997 vp s. 16.

²²³ Soveltaen Nuutilaa, arviointi esim. ML 20:2 § mukaisista rikkeistä tilanteessa tehdään *ex ante* näkökulmasta arvioiden huolellisen tarkkailijan asemasta. Arviointi tehdään kuitenkin ajatellen, onko seuraus ollut yleisellä tasolla ennakoitavissa. Nuutila 1996, s. 228. Ks. myös merenkulkulaitteiden osalta Ari-Matti Nuutila 1997 Julkaisematon lausunto 6.6.1997 eräistä ms Silja Europa syyteasiassa esiin tulevista rikosoikeuden yleisten oppien kysymyksistä viitaten Kurki 2014, s. 144–145 kautta.

lupaviranomaisen voidaan olettaa tämän tiedostavan.²²⁴ Päällikön sekä laivanisännän velvollisuus on tarkastuksin ja määräaikaishuolloin huolehtia aluksen omien laitteistojen pitämisestä kunnossa ja käyttää niitä valmistajan ohjeiden mukaisesti.²²⁵ Niiltä osin, kun laitteistoon tulee vikatila tai se käyttäytyy ennakoimattomalla tavalla, jota ei ammattilainen perehdyttyään laitteistoon pysty ennakoimaan, ei komentosiltahenkilökunta ole ainakaan automaattisesti vastuussa.²²⁶

Siihen, kuinka pitkälle menevä velvollisuus päälliköllä olisi esimerkiksi tarkkailla aluksen omiin varusteisiin kuulumattomia navigointilaitteisiin kytkettäviä laitteita ja mihin velvollisuus perustuisi, on vaikea tässä vaiheessa ottaa kantaa. Ensin tulisi tietää ainakin mitä laitteet ovat ja onko niiden hoitamisesta jotain sovittu, koska sopimuksella laivanisännästä saattaisikin tulla yksi etäluotsausjärjestelmän osa siinä missä vaikkapa tietoliikennepalvelun tuottajakin olisi²²⁷. LL 7 §:n pohjalta päällikölle on tämän tyyppistä huolto- tai ylläpitovelvollisuutta kuitenkin vaikea rakentaa. Kysymys on ilman muuta sellainen, joka tulee ottaa myöhemmin tutkimuskohteeksi.

3.2.2 Etäluotsaukseen ja sen ongelmiin varautuminen

Päällikön huolellisuusvelvoitteeseen liittyy oleellisesti velvollisuus ottaa selko voimassa olevista määräyksistä ja ohjeista sekä matkaan vaikuttavista seikoista reitinsuunnittelun yhteydessä ja näin varmistaa aluksen turvallinen kulku (ML 6:3a ja 10 §).²²⁸ Periaatteellinen päätös siitä, voiko etäluotsausta käyttää, vaatii laivanisännän kanssa tehtyä harkintaa, jossa samalla luodaan alus- tai varustamotasoinen ohjeistus niistä edellytyksistä, joita vaaditaan etäluotsauksen käytölle.²²⁹ Ennen matkantekoa tapahtuvan merikelpoisuuden varmistamisen (ML 6:3 §) voinee tässä tutkielmassa jättää vähemmälle käsittelylle etenkin sen vuoksi, ettei etäluotsaus ole ainoa käytettävissä oleva luotsaustapa, jolloin alus voi lähteä merelle aivan yhtä hyvin myös ilman etäluotsauslaitteita tai

²²⁴ Esimerkkinä KKO 1996:20, jossa kyse oli tutkassa ilmenneestä aaltovälkkeestä, joka on tutkan ominaisuus tai rajoite, ei vika. Tähän olisi pitänyt varautua.

²²⁵ Osaltaan pitäisi arvioida myös sitä, millaisia laitteita alukselle ylipäätään saa sijoittaa, koska laitteita ei missään tapauksessa saa sijoittaa sekä kytkeä miten vain. Esimerkinomaisesti ks. Suomen lipun alla liikkuvan aluksen *laivavarusteiden* vaatimuksista laivavarustelaki (1503/2011).

²²⁶ Näin mm. Silja Europan niin sanotun speedpilottiin olleen järjestelmän luonteeseen liittyvän ”vian” tai ominaisuuden kohdalla. Ks. Ari-Matti Nuutila 1997 Julkaisematon lausunto 6.6.1997 eräistä ms Silja Europa syyteasiassa esiin tulevista rikosoikeuden yleisten oppien kysymyksistä viitaten Kurki 2014, s. 144–146 kautta.

²²⁷ Ks. alempana 3.6.2.

²²⁸ ML 6:3a § vastine STCW säännöstössä A-VIII/2.5. Sama vaatimus muun muassa ISM-säännösten kohdassa 1.2.2, joka määrittää tekemään tarpeellisen riskiarvion jo turvallisuusjohtamisjärjestelmää ylläpitäessä. ISM:n tätä osaa avaa käytännössä laajasti mm. Anderson 2015, s. 264–293.

²²⁹ Etäluotsaus on prosessi, jota tulee arvioida varustamon tasolla, jotta ISM:n velvoitteet huolellisuudesta täyttyvät. Ks. ISM-säännösten osa 7. Avainprosesseiksi on katsottu kuuluvan luotsaus ja sen vaiheet. Anderson 2015 s. 269–270.

valmiutta sen käyttöön. Reittisuunnitelman ja merikelpoisuuden välistä kytkentää joutuu kuitenkin seuraamaan 2021 marraskuussa tehdyistä englantilaisen merioikeuden tulkintalinjasta johtuen.²³⁰

Kun laivanisäntä ja päällikkö tekevät alustavaa harkintaa etäluotsauksen käytöstä, heille saattaa syntyä vaikeuksia saada käsiinsä kaikki tarvittava tieto. Heille ei ole lähtökohtaisesti säädetty oikeutta saada selkoa kaikista luotsausyhtiön lupaan liittyvistä dokumenteista, joilla voi olla merkitystä sen suhteen, voiko etäluotsia käyttää. Vaikka heidät voidaan laskea mukaan LL 16 f §:ssä mainittuihin muihin etäluotsaukseen osallistuviin toimijoihin, voi tietojen jakamisessa silti olla rajoituksia. Näin on etenkin, jos tiedot ovat merkityksellisiä maanpuolustuksen kannalta.²³¹ Tästä seuraa se, että aluksella ei pystytä arvioimaan sitä, millaisilla laitteilla ja millaisilla laitteen rajoituksilla luotsi laivaa luotsaa. Päätökset joudutaan tekemään osittain puutteellisin tiedoin.

Aluksen päällikkö ei myöskään ole järjestelmäasiantuntija tai riskiarvioinnin spesialisti, jolla olisi resursseja lähteä esimerkiksi kyseenalaistamaan lupaviranomaisen analyysia siitä, onko etäluotsaus asianmukaisesti järjestetty ilman ilmeistä syytä epäilyyn.²³² Lähtökohtainen velvollisuus riskianalyysiin on luotsausyhtiöllä, joka ei kuitenkaan voi ottaa erilaisia varustamoita ja niiden prosesseja yksityiskohtaisesti huomioon. Tätä analyysin tuotosta puolestaan valvoo lupaviranomainen²³³. Viranomaisella on käytössään merkittävästi isommat resurssit ja lainsäätäjän antama velvoite, jolloin on uskottavaa väittää huolellisuusvelvoitteen olevan sillä suurempi verrattuna etenkin päällikköön.²³⁴ Tämä noudattaisi myös *seurausvastuun* periaatetta, joka on Mielityisen väitöskirjassaan havaitsema vahingonkorvausoikeuden yksi yleisistä periaatteista.²³⁵

²³⁰ Reittisuunnitelmalla voi olla merkitystä tulevaisuudessa arvioitaessa merikelpoisuutta, joka on ML 6:3 § pohjaava kysymys. Alize 1954 v Allianz Elementar Versicherungs AG [2021] UKSC 51 tapauksessa puutteellinen reittisuunnitelma aiheutti sen seurauksen, että alus katsottiin merikelvottomaksi. Tällä tulkintakehityksellä on suuri merkitys *rahtaussopimusten* kontekstissa.

²³¹ HE 225/2018 vp, s. 26–27. Jos luotsin käytössä oleva järjestelmä perustuu osin merellisten toimijoiden jakamaan tilannekuvaan tai yhteisessä käytössä oleviin radio-, tutkamastoihin taikka tietoliikennekaapeleihin, ei nämä tiedot ole saatavilla ainakaan suoraan. Ks. tarkemmin alajakso 3.6.2.

²³² Päällikön kyvyistä tehdä riskianalyysiä ks. Daszuta – Ghosh 2018. Varustaja sen sijaan voi olla velvollinen ostamaan ulkopuolelta riskianalyysiapua, jos omat voimavarat eivät riitä aluksen päällikön tukemiseen täyttääkseen ISM:n mukaisesti. Anderson 2015, s. 123.

²³³ LL 16 b § Luotsauslaki asettaa riskianalyysin kuitenkin luotsausyhtiön tehtäväksi, mutta osaamista pitää olla myös viranomaisella, jotta lupaa voidaan kriittisesti tarkastella. Tästä tarkemmin alajaksossa 3.6.4.

²³⁴ Viranomaisten ja luokituslaitoksien rooli on nimenomaan empiirisellä tarkastustoiminnallaan luoda *luottamusta* eri toimijoiden välillä siitä, että esimerkiksi yhden tarkastama alus on toisen viranomaisen, luokituslaitoksen tai vaikkapa vakuutusyhtiön hyväksyttävissä. Ks. Solvang 2019, s. 241.

²³⁵ Se, jolla on paremmat edellytykset vähentää riskiä, tulisi se tehdä ja tässä epäonnistuessaan tämän tulee kantaa vastuu vahingosta lähtökohtaisesti vahvemmin. Ks. Mielityinen 2006, s. 298.

Koska toiminta on hyvin tiukan lupaharkinnan takana, jossa viranomaiselle on annettu oikeus ohjeistaa sekä määrätä toiminnasta aina vastuita ja velvollisuuksia myöden, on vahva presumptio, että tällaisten viranomaisehtojen läpäiseminen ja ohjeistuksen noudattaminen riittäisi huolellisuusvaatimuksen täyttämiseksi päällikön osalta.²³⁶ Edellä mainituin osin päällikön pitäisi voida luottaa lupaviranomaisen valvontaan ja luvan arvioinnin asianmukaisuuteen jo luottamuksensuojan vuoksi²³⁷. Häneen nähden lupaviranomainen on suorittamassa julkista hallintotehtävää ja käyttää viranhoidossaan julkista valtaa. Julkisen vallan suhteen voimassa on lisäksi korostettu luottamuksensuoja, jolloin odotukset lupaehtojen asianmukaisuudesta ovat perusteltuja.²³⁸

Lähtökohtaisesta luottamuksensuojasta huolimatta päällikkö joutuu yhdessä laivanisännän kanssa varautumaan mahdollisiin ongelmiin, koska luottamus ei voi olla täysin sokeaa²³⁹. Päällikön tuottamusta on hyvä tarkastella etenkin riskiperusteisesti, koska mikään erityinen normi ei näyttäisi tässä ohjaavan tarkempaa harkintaa²⁴⁰. Velvollisuus ottaa huomioon on kuitenkin suhteellisen avoin käsite, ja viranomaisen ohjeistus esimerkiksi reittisuunnitelman määrittelystä ei ota asiaan tarkemmin kantaa.²⁴¹ Toinen riskikartoitukseen ohjaava säännöstö on ISM, mutta sekään ei sisällä tarkempia ohjeita.²⁴² IMO:n oma ohjeistuskin on käytännössä sen omaa työskentelyä varten, joten siitä ei ole hyötyä aluksella.²⁴³

Tuottamus vahingonkorvausoikeudessa voidaan kuvata moitittavaksi riskinottamiseksi.²⁴⁴ Yksi tapa lähestyä ongelmaa on niin sanottu Learned hand -kaava. Sen mukaan menettely on tuottamuksellista, mikäli vahingon välttämisen kustannukset olisivat pienemmät kuin vahingon

²³⁶ On huomattava, että esitöissä juuri lupaehtojen ja määräysten on katsottu olevan ympäristön ja meriturvallisuuden lukkona kokeilussa. Niillä on siten erityinen painoarvo. HE 225/2018 vp, s. 8 ja 10.

²³⁷ Yksi sallitun riskin erityistilanteista on luottamusperiaate. Kurki 2014, s. 149–150. Viranomaisen toimintaa voi pitää lainmukaisena ja pätevänä, ellei ole osoitettu toisin Mäenpää 2018, (digitaalinen sivuton teos) kohta: julkinen luotettavuus ja laillisuusolettama.

²³⁸ Yleisesti odotuksista julkisen vallan asiantuntemusta kohtaan ks. Hakalehto-Wainio. 2008, s. 237–241.

²³⁹ Ibid.

²⁴⁰ Riski ja normiperusteisen arvioinnista tarkemmin ks. Hahto 2008, s. 84.

²⁴¹ Ks. STCW A-VIII/2.3–7.

²⁴² ISM-säännösten kohtaan 1.2.2. Ks. Anderson 2015, s. 187–192.

²⁴³ Ks. MSC-MEPC.2-Circ.12-Rev.2 Revised Guidelines for Formal Safety Assessment (Fsa) For Use in the IMO Rule-Making Process. Riskiarvioinnista on kuitenkin olemassa useita oppaita ks. esim. Aven 2008 erityisesti sen osa I.

²⁴⁴ Ståhlberg – Karhu 2020, s. 93–94.

todennäköisyyden ja odotettavissa olevan vahingon tulo.²⁴⁵ Merenkulussa vahinkojen potentiaalisen koon vuoksi riski nousee suhteellisen korkeaksi pienelläkin todennäköisyydellä. Mikäli riskin poistamisen kustannus olisi kohtuuton, hyväksytään mahdollisesti hieman isompi jäännösriski ja päinvastoin. Päällikkö voi poistaa etäluotsauksessa kaikki odotettavissa olevat vahingot yksinkertaisesti kieltäytymällä siitä, jolloin etäluotsauksen käytön puolesta argumentointi on haastavaa, etäluotsauksen ollessa vapaaehtoista toimintaa (LL 16 g §). Riskien hallinnassa ei kuitenkaan edellytä jäännösriskin täydellistä poistamista, vaan eritasoisia riskejä hyväksytään sen mukaan, kuinka siedettäviä ne ovat mm. yhteiskunnan kannalta.²⁴⁶ Etäluotsauksen kohdalla tämä hyväksyttävän jäännösriskin määrä on luonnollisesti vielä määrittelemättä. Jonkinlainen mittari voi olla se, mitä esimerkiksi vakuutusyhtiöt tulevat edellyttämään.²⁴⁷ Toinen tapa voi olla verrata etäluotsausta perinteiseen ja tarkastella päädytäänkö vähintään yhtä turvalliseen tai turvallisempaan luotsaukseen vai ei²⁴⁸. Tämän arvioin tekemisen hankaluutena tosin on puutteellinen tietämys kaikista vallitsevista seikoista, eikä toiminnasta ole olemassa kokemusta, kuten edellä kuvattiin.

Päällikön riskianalyysi kuvattujen periaatteellisten linjavetojen jälkeen ei aluksella kuitenkaan vaadi enää monimutkaista analyysin tekoa, vaan pohjautuu hänen ammatillisen osaamisensa tilannekohtaiseen arvioon. Vahingonkorvausoikeuden keskeinen periaate siitä, että tuottamusta tulee arvioida nimenomaan huolellisen, tässä tapauksessa ammattimerikapteenin näkökulmasta, tukee myös tätä arviota.²⁴⁹ Tällaiseen ammattiosaamiseen perustuva subjektiivinen arvio ei ole vielä kovin resursseja vaativa riskianalyysin menetelmä, jolloin päällikön arvioinniksi pitäisi riittää se, että hän pystyy perustelemaan, että pärjää tarvittaessa yksinkin ilman luotsin apua ja osaa tehdä asianmukaista monitorointia teknisen ongelman ollessa keskeinen tunnettu riski.²⁵⁰ Tällainen voisi olla esimerkiksi näyttöä siitä, että väylä ei ole täysin tuntematon hänelle eli hän voisi olla ajanut väylän riittävän useita kertoja luotsin opastuksella. Lisäksi annettu näyttö laivankäsittelytaidoista tai kokemus laivasta voi osoittaa osaltaan huolellisuutta ja riskien hallintaa käytännössä auttaa asiassa.

²⁴⁵ United States v. Carrol Towing Co., 159 F.2d, 159 (2d Cir. 1949) Kotimaisessa kirjallisuudessa on esitetty, että kaavaan tulee lisätä taloudellisen näkökulman lisäksi moraaliset näkökulmat. Ks. laajemmin kaavasta ja sen käytöstä suomalaisessa vahingonkorvausoikeudessa. Viljanen 2005, s. 444–446.

²⁴⁶ Tarkemmin prosessista kokonaisuudessaan ks. Aven 2008 osa I.

²⁴⁷ Vähintään tällöin tulee selvitettyksi riski, jonka vakuutusyhtiö voisi hyväksyä korvaustilanteessa. Oikeudellisen harkinnan kannalta tällä voi olla suuntaa-antavaa vaikutusta, mutta mikään ei tietenkään sitä takaa vahingonkorvausoikeuden ja vakuutusosoikeuden eläessä osittain eri säännöillä. Vakuutusyhtiön ja vakuutetun välisessä suhteessa on etenkin vakuutusehdoilla kaikkein keskeisin merkitys. Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 618–620.

²⁴⁸ Tämä on myös HE:n mukaan tavoite, jota voinee pitää yhtenä ohjaavana arviointikriteerinä Ks. HE 225/2018 vp s. 6.

²⁴⁹ Ks. Hemmo 2005, s. 35.

²⁵⁰ HE 225/2018 vp, s. 17–18 nimeää ainoastaan tekniset ongelmat tässä yhteydessä.

Etenkin jo olemassa oleva linjaluotsin kirja jollekin muulle väylälle osoittaa tiettyä vaadittavaa kykyä selviytyä väylällä.²⁵¹

3.2.3 Hyvä merimiestaito ja luotsin toimien monitorointi - näkökulmia

Päälliköllä on myös yleisvastuu hyvän merimiestaidon noudattamisesta aluksen käsittelyssä ja kuljettamisessa (ML 6:9 §). Käsittely ja kuljettaminen vaikuttaa alkuun suhteellisen suppealta määrittelyltä, mutta esimerkiksi Kurki lisensiaattityössään on todennut hyvän merimiestaidon laajentuvan navigointiin ja kaikkeen sellaiseen laivalla tapahtuvaan toimintaan, jolla on välitöntä vaikutusta meriturvallisuuteen²⁵². Näin vastuu olisi siitä, että myös luotsi toimisi hyvän merimiestaidon mukaisesti. STCW puolestaan ohjaa nostamaan asian heti esille, mikäli luotsin antamasta ohjeesta tai toimista herää epäily.²⁵³ Kyseessä on samanlainen valvontavastuu kuin merilaissa, joskin sidottuna konkreettiseen monitorointitilanteeseen.

Hyvä merimiestaito liittyy myös osaltaan edellä käsiteltyyn varautumiseen. Juuri ennen etäluotsauksen aloittamista kyse ei ole enää niinkään matkan suunnittelusta vaan vahdinpidosta, johon on olemassa tarkempaa sääntelyä mm. STCW-säännöstyössä ja alan parhaissa käytännöissä.²⁵⁴ Ohjeiden keskiöön on nostettu ottaa huomioon tilanteen kehittyminen ja pyrkiä ennakoimaan tulevat tapahtumat. Tällainen tuleva tapahtuma on esimerkiksi alkava luotsaus.²⁵⁵ Ohjeistusta saa myös oikeuskäytännöstä. Keskeisimpänä voidaan esitellä KKO 1981 II 79, jossa huolimattomaksi varautumiseksi arvioitiin aluksen kuljettaminen väylälle valmistautumatta asiallisesti. Kyse oli sääolosuhteiden yllättävästä heikkenemisestä ja tutkasta, jota ei ollut pistetty asialliseen valmiuteen. Analogian avulla etäluotsauksessa vastaava tilanne voisi olla eteneminen väylälle huolehtimatta tarvittavista yhteystarkistuksista luotsin kanssa tai jatkaminen tietoisena siitä, etteivät ne toimi kuten pitää. Samaan voi päätyä myös tapauksen KKO 1996:20 perusteella, jossa laiminlyönniksi laskettiin olosuhteisiin nähden virheellinen tutkan käyttö.²⁵⁶ Edellytyksenä voidaan pitää myös

²⁵¹ Näihin tuloksiin on tultu Ruotsissa laajassa etäluotsausta koskevassa tutkimushankkeessa, jossa suoritettiin käytännön kokeiluja RISE Research Institutes of Sweden 2021 s. 75–76. Linjaluotsinkirja varten testataan edellä luetellut seikat. Ks. LL 14 § ja luotsaustutkinnon osalta TRAFI/ 57228/03.04.01.00/2015 , kohta: 2.1.

²⁵² Tähän viittaa myös relevantti rangaistussääntö ML 20:2 §. Raimo Kurki on tehnyt laajan tutkimuksen hyvän merimiestaidon rikosoikeudellisesta sisällöstä, johon tässä tutkielmassa tukeudutaan paikoin. Ks. Kurki 2014, s. 101 ja 127.

²⁵³ STCW A-VIII/2.49–50.

²⁵⁴ Ks. STCW A-VIII/2.8–51. Samaan viitataan alan parhaissa käytännöissä. International Chamber of Shipping 2016 s. 43–44.

²⁵⁵ STCW A-VIII/2.49–50.

²⁵⁶ Kyse oli jäästä aiheutuvista kaiuista, jotka vaikeuttavat rantaviivan ja siten paikanmäärittystä KKO 1996:20.

asianmukaisten olosuhteisiin liittyvien testausten tekemistä, joihin oikeuskäytännön sijaan velvoittavat edellä mainittu säännöstö.²⁵⁷

Näin tarkasteltuna päällikön seuraa luotsin ohjeita, mutta hänen tulee itse aktiivisesti analysoida tilannetta. Hänen tulee pystyä varautumaan ylläpitämällä jatkuvaa valmiutta siirtyä menetelmästä toiseen ja suorittamalla esimerkiksi jatkuvaa laitteiden toisiinsa vertaamista ja saamiensa ohjeiden arviointia. Tähän ohjeiden arviointiin ja luotsin monitorointiin palataan alempana. Päällikkö siis varmistaisi redundanttisuuden myös omalla laivalla, jos etäluotsaus jostain syystä pettäisi. Hänen on myös tehtävä tarvittavat viime kätiset turvallisuuteen liittyvät ratkaisut, mikäli kokee tarpeelliseksi (ML 6:9 §).²⁵⁸

Etäluotsauksesta kieltäytyminen on aina lopulta päällikön päätös, vaikka laivanisäntä lähtökohtaisesti on katsonutkin sen käytön turvallisiksi tai jopa edellyttäisi sitä. Periaatteessa kyseessä on oikeus, jota ei tulisi nähdä toimintavelvollisuutena. Velvollisuus kieltäytyä kuitenkin syntyy vaatimuksesta varmistaa aluksen turvallinen kulku (ML 6:9 §), jolloin huolellisen ammattilaisen tekemän arvioin mukaan tilanteen tai olosuhteiden siltä näyttäessä ei etäluotsausta voi käyttää.²⁵⁹ Konkreettinen päätöksentekotilanne, käyttääkö alus lopulta etäluotsia vai kieltäytyykö siitä (LL 16 g §), on jätetty jokseenkin yhden henkilön harteille. Se toisaalta sopii hyvin päällikön itsenäisen aseman vaalimiseen ML 6:9 §:n hengessä, vaikka ei välttämättä olisi optimaalisin.

Kun päätös aloittaa etäluotsaus on tehty, huolellisuusvelvollisuuden arvioinnissa painopiste siirtyy toiminnan asianmukaiseen järjestämiseen. Luotsi on perinteisesti ollut osa aluksen komentosillan työryhmää, ja juuri tätä kokonaisuuden toimintaa päällikön on tullut valvoa (ML 6:9 §). Pelkän neuvojenantamisen sijaan hän on saattanut osallistua ohjailuun antamalla ruorimiehelle ohjailukomentoja tai ohjailla fyysisesti myös itse. Kun päällikkö tai hänen määräämänsä henkilö

²⁵⁷ STCW A-VIII/2.33–34.

²⁵⁸ Lisäksi tulee tehdä arvioita muun muassa tarvittavan henkilöstön suhteen. STCW A-VIII/2.9. Varautuminen poikkeustilanteeseen tai lisääntynyt ulkopuolinen kommunikaatio voi jopa vaatia enemmän resursseja, kuin linjaluotsauksessa. Ks. seikoista, jotka pitää ottaa huomioon alan parhaat käytännöt kokoavasta teoksesta International Chamber of Shipping 2016 s. 20. Komentosillan työkuorman pysymiseen kohtuullisena kiinnittää huomioita myös STCW:n suosituksia sisältävä B osa. Ks. STCW-säännöstö B-VIII/2.4–5 On hyvin todennäköistä, että myös viranomainen antaa ohjeistusta asiaan liittyen. LL 16 c.1 § k 3. ja HE 225/2018 vp, s. 24.

²⁵⁹ Tulee huomata, että turvallinen kulku tarkoittaa tässä yhteydessä sitä, että alusta kuljetetaan ja käsitellään hyvän merimiestaidon mukaisesti ja näin estetään onnettomuuksien syntyminen. ML 6:10 § on otsikoitu Aluksen turvallinen kulku, mutta se viittaa tietojen hankkimiseen ja luotsin käyttämiseen.

valvoo, että luotsausta tehdään asiallisesti hyvää merimiestaitoa noudattaen, on kyse monitoroinnista.²⁶⁰

Hyvän merimiestaidon noudattamisen valvontaan voidaan laskea myös luotsin navigointilaitteiden käyttöön liittyvän toiminnan tarkkailu.²⁶¹ Etäluotsaustilanteessa käytännössä voidaan päätyä teknologiaratkaisuun, jossa päälliköllä ei ole mitään mahdollisuutta arvioida sitä, miten luotsi luotsaa eli mikä on hänen orientaationsa taso tai toimivatko hänen laitteensa luotettavasti. Luonnollisesti kyseeseen ei tule myöskään aluksen fyysinen ohjaus, vaan työ on huomattavasti enemmän neuvonantajuuutta. Ero on selkeä perinteiseen luotsaukseen. Siinä, missä aikaisemmin luotsi käytti samoja laitteita kuin muu komentosillan ryhmä ja istui käytännössä samassa tilassa heidän kanssaan, etäluotsauksessa ei näin enää ole. Päälliköltä puuttuu siten osa siitä turvallisen navigoinnin kontrollikyvystä, joka liittyi perinteiseen luotsaukseen. Jos luotsi edelleen osallistuu ohjailuun antamalla ohjailukomentoja, ei päällikkö käytännössä voi tämän työn suorittamista tarkkailla eikä arvioida, mihin ratkaisut perustuvat.

Etäluotsauksessa monitoroinnin suhteen on huomattava, ettei ainakaan ML 6:9 §:n rangaistussääntö mainitse kuin toiminnan aluksessa (ML 20:2 §). Etäluotsin toiminta jäisi silloin automaattisesti päällikön kontrollivelvollisuuden ulkopuolelle ja näin ei luotsin orientoitumisesta juuri tarvitsisi kantaa huolta päällikön oman huolellisuusvelvollisuuden näkökulmasta.²⁶²

Vaikka luotsin varsinaisesta työkunnosta ei tulisikaan kantaa huolta, skeptisyys annettuja ohjeita kohtaan tulee säilyttää. STCW:n valvontatehtävä on neutraali luotsin sijainnin suhteen, jolloin päällystön tulee edelleen kyseenalaistaa luotsin antamat ohjeet, jos siihen on syy. Tähän liittyy myös aktiivinen selonottovelvollisuus, jolloin luotsin ohjeiden haastamisen tulee olla jatkuvaa.²⁶³ Etäluotsauksessa huolellisuusarvioinnissa ei siten edellä mainittu huomioiden kannata keskittyä kontrollivelvollisuuteen luotsin toimista, koska sitä ei enää välttämättä edes ole, vaan ensisijaisesti arvioimaan sitä, mikä merkitys luotsin ohjeistukselle voidaan aluksessa antaa. Tälle perinteisestä luotsauksesta eroavalle monitoroinnille ei ole tässä vaiheessa parempaakaan termiä, joten tutkielma

²⁶⁰ ML 6:9 § käsittelee vain kuljettamista ja käsittelyä hyvän merimiestaidon mukaisesti, mutta alan parhaissa käytännöissä monitorointiin viitataan suoraan. International Chamber of Shipping 2016 s. 79–80, kuten myös IMO A.960(23), liitteessä 2. Viitatus tyypisessä monitoroinnissa on kyse tilanteesta, jossa luotsi enemmän tai vähemmän tosiasiassa ohjaa alusta antamalla suoria kurssikomentoja tai käyttämällä esimerkiksi autopilottia.

²⁶¹ Ibid.

²⁶² Tätä tukee myös se, että ollakseen vastuussa jostain tulee henkilöllä olla tietoisuus asianlaidasta. Ks. alempana tässä alajaksossa tapaus *Uthaugin* analyysi.

²⁶³ STCW A-VIII/2.49–50

edelleen nojaa siihen. On huomattava, ettei kyse kuitenkaan välttämättä ole enää velvollisuuden samasta sisällöstä.

Monitorointi saattaa kuitenkin olla potentiaalisessa konfliktissa päällikön luottamuksensuojan suhteen. Herää kysymys, miten pitkälle osin tuntemattoman henkilön teknologian yli annettuun viestiin voi luottaa, voiko itse teknologiaan luottaa sekä mihin asti huolellisen päällikön tulee kyseenalaistaa saamansa viestit. Tilanteen voi kuvata käyttäen perinteistä luotsausta vertailukohtana. Periaatteessa voidaan olettaa olemassa oleva konsensus siitä, että perinteinen luotsaus on turvallista ja sen käyttäminen on hyväksytty sekä pakollinenkin tapa edetä väylällä. Monitoroinnissa kyse ei ole tästä alun tilannearvioinnista vaan luotsauksen etenemisen ja kehittymisen seuraamisesta.

Monitoroinnissa voi siis luotsiin lähtökohtaisesti luottaa, mutta perusajatus on, että jossain vaiheessa, kun huolestuttavia signaaleita on tullut tarpeeksi, on siirrytty yli pisteen, jossa päällikön olisi tullut nähdä tai epäillä luotsin toimivan virheellisesti. Perinteisessä luotsauksessa on olemassa joitakin vahingonkorvaus- ja etenkin rikosoikeudenkäyntejä, joissa tätä rajaa on käsitelty, mutta etäluotsauksessa sitä ei ole vielä olemassa. Avointa on, mikä on sellainen merkki, jonka perusteella tulee ymmärtää etäluotsausjärjestelmän kautta tulevan ohjeen olevan epäluotettava²⁶⁴. Tähän vaikuttaa merkittävästi paitsi se, kuinka vahva tuo signaali oli, myös se, kuinka paljon järjestelmään on saanut luottaa alun perinkään.

3.2.4 Monitorointi oikeuskäytännössä

Kurki käsittelee lisensiaatintutkimuksessaan luottamuksensuojaa nimenomaan vesiliikenteen näkökulmasta. Hänen mukaansa merenkulun toimivuus perustuu vastavuoroiisiin odotuksiin ja luottamukseen. Näillä on merkitystä sen kannalta, kuinka asianmukaisia toisen päällikön toimet ovat alusten kohdatessa, sekä siinä näkökulmasta, kuinka paljon päällikkö voi luottaa turvalaitteiden toimintaan, luotsin olosuhteiden tuntemukseen ja väylän kulkukelpoisuuteen.²⁶⁵ Oikeuskäytännössä on tapauksia, joskin harvinaisia sellaisia, joissa päällikkö (ja luotsi) on voinut luottaa esimerkiksi merenkulun turvalaitteiden valomerkkeihin, karttatietoihin sekä satama-altaan syvyyteen ja toisaalta

²⁶⁴ Tässä tarkoitetaan etäluotsausjärjestelmän kautta tulevilla ohjeella kaikkia niitä luotsilta tulevia ohjeistuksia, jotka perustuvat etäluotsaukseen. Kyse on siten luottamuksesta tekniseen järjestelmään, mutta myös luotsin henkilönä antamaan ohjeeseen, joka perustuu etäluotsausjärjestelmään.

²⁶⁵ Kurjen tutkimus tarkastelee asiaa erityisesti rikosoikeudellisen vastuun näkökulmasta, mutta kriteerit pätevät myös vahingonkorvausvelvollisuuteen. Ks. Kurki 2014, s. 149–158.

jossain määrin myös luotsin paikallistuntemukseen.²⁶⁶ Sokeaa ei luottamus ole kuitenkaan saanut olla, vaan edellytyksenä on ollut, että paikanmäärittämiseen on aina käytetty myös muita keinoja tai että vesialue esimerkiksi on väyläaluetta ja yleisesti liikennöity²⁶⁷. Tämän arvion kanssa on kuitenkin oltava varovainen, koska valtion vastuu juuri edellä mainituissa tilanteissa on liittynyt väylien ylläpitoon, jossa on havaittu olevan korostuneen huolellisuusvelvoitteen piirteitä.²⁶⁸ On siksi vaikeaa tehdä analogiaa etäluotsaukseen, jossa kyse ei ainakaan suoraan ole väylästä.²⁶⁹ Joskin väylällä infrastruktuurina ja julkisena palveluna on mahdollisesti paljon yhtymäkohtia etäluotsaukseen.

Edellä mainittu luottaminen ei kuitenkaan poista päällikön velvollisuutta huolehtia itse aluksen turvallisuudesta parhaan ammattitaitonsa mukaan, ja näin ollen hän ei voi jäädä passiiviseksi havaitessaan toimintaohjeen johtavan vaaralliseen tilanteeseen²⁷⁰. Kurki muistuttaa, että päälliköllä on tarpeen tullen mahdollisuus, mutta myös velvollisuus, ohittaa sääntöjä tai ohjeistuksia, jos niin toimimalla saadaan aikaiseksi parempi lopputulos.²⁷¹ Käytännössä kokeneelle päällikölle tilanne ei ole uusi. Ammatin luonteeseen, sen kansainvälisestä toiminta-alueesta johtuen, kuuluu suhtautua varauksella luotsin tai jopa viranomaisten ohjeisiin, ja hän voi priorisoida vain turvallisuuden, jos sen kanssa kilpailevia muita intressejä nousee.²⁷²

Tältä osin on mahdollista tarkastella tarkemmin oikeuskäytäntöä, joka ei kuitenkaan vaikuta olevan erityisen koherenttia. Aikaisemmin todetun mukaan päällystöllä on ylipäätään selonottovelvollisuus tilanteissa, johon sisältyy epäilystä sijainnista tai muusta navigoinnin kannalta merkityksellisestä. Kyse ei tarvitse olla luotsin antamista ohjeista. Tämä ilmenee ratkaisussa KKO 1980 II 93, jossa

²⁶⁶ Väylän syvyys KKO 1937 II 100, merimerkkien valoista: *Västanvik* Vaasan HO 31.12.1987 n:o 2027 dnro: R 85/1429 ja luotsin paikallistuntemus: *Amsteldiep* Helsingin HO 28.2.2006, no 546, MO:n käsittely Helsingin KO 04/6599 dnro: L00/13350

²⁶⁷ Ks. KKO 1980 II 93, jossa aluksen päällikön olisi tullut varmistaa useammasta lähteestä sijaintinsa. Kyseessä oli hyvän merimiestäidon vastainen menettely. Myös KKO 1989:111, jossa merialueen ollessa yleisesti liikennöidyn alueen ulkopuolella ei ollut sellainen, jonka kartta-aineistoon voisi luottaa. Vrt. KKO 1996:20, jossa lausuttiin, että navigointilaitteiden kohdalla tulee myös tarpeen vaatiessa käyttää toista metodologiaa. Karttatiedot väylän reunamilla Ks. KKO 1993:23.

²⁶⁸ Ståhlberg – Karhu 2020, s. 140–143.

²⁶⁹ Älyväylien kehitys tuo mielenkiintoisen piirteen, sillä aikaisemmin kyse on ollut väylän näyttämistä valoista ja signaaleista, mutta älyväylä pystyy kommunikoimaan muutakin dataa. Olisikin analysoitava kuinka ankara vastuu niiden oikeellisuudesta aineiston tuottajalla mahdollisesti on. Ks. älyväylästä Lahtinen–Valdez–Kujala–Hirdaris 2020.

²⁷⁰ Tämä on ilmaistu selkeästi hyvän merimiestäidon rangaistussäännössä ML 20:2 §.

²⁷¹ Kurki 2014, s. 141.

²⁷² Viitaten Sampson – Acejo – Ellis – ym. 2016 tekemään tutkimukseen merenkulussa joutuu jatkuvasti varautumaan huonoon tai jopa korruptoituneeseen hallintoon. Parhaillaan käsittelyssä olevassa *Stadiongracht* tapauksessa on kyse siitä, voiko alusliikennepalvelun viestiin luottaa ja kuinka paljon sitä tulee kyseenalaistaa. Helsingin HO Dnro S 19/2175. MO välituomio 19/29531 20.6.2019

aluksen päällikkö syyllistyi hyvän merimiestaidon laiminlyöntiin, kun hän ei varmistanut jäänmurtajalta saamansa monitulkintaisen viestin sisältöä. Tilanteessa oli myös linjaloisto näyttänyt väärin, mikä osaltaan vaikutti onnettomuuden syntyyn. Etäluotsauksessa eittämättä syntyy epäselviä viestejä, minkä vuoksi aluksen miehistön on pysyttävä valppaana²⁷³.

Luotsin toimien tarkkailun osalta Turun hovioikeuden *Salamis*-tapauksessa päällikön virheeksi luettiin se, että hän epäonnistui luotsin toimien valvonnassa.²⁷⁴ Alus ajautui ulos väylältä tuulen ja virtauksen vaikutuksesta luotsin arvioitua väärin aluksen hiljaisen nopeuden kyvyt.²⁷⁵ Tällaisen virheen havaitsemisen tulisi olla päällikön erityisen osaamisen alaa ainakin nykyään, koska hänen pitäisi tuntea aluksensa käyttäytyminen, eikä huolellisuuden vaatimus mielestäni ole tässä suhteessa poikkeuksellisen korkealla.²⁷⁶ Toisaalta merivirran ja tuulen vaikutusten eli olosuhteiden huomioonottaminen paikallisesti on nimenomaisesti luotsin ydinosaa (LL 11 a §), ja eittämättä molempien kohdalla on havaittavissa huolimattomuutta.²⁷⁷ Syyksi luettu hyvän merimiestaidon laiminlyönti on perusteltu tuomiossa päällikön epäonnistumisella monitoroimaan, ja korvaus jakaantui siksi 50/50 luotsin kanssa, vaikka luotsi ohjaili alusta.²⁷⁸

Liiallista luottoa luotsin toimintaan moititaan myös *Västanvikin* karilleajossa. Tapauksessa luotsi teki navigointivirheen erehtyessään poijusta.²⁷⁹ Aluksen päällikkö oli ko. väylällä ensimmäistä kertaa eikä oikeuden mukaan voitu olettaa hänen tuntevan väylää, jolloin navigointi oli täysin riippuvainen luotsista. Kuitenkin luotsin alkaessa epäroimään reimarin sijaintia suhteessa laivaan aluksen nopeutta oli hiljennetty. Päällikön olisi silloin tullut nostaa omaa valmiuttaan ja pyrkiä paikantamaan aluksen sijaintia teknisillä apuvälineillä. Tarvittaessa alus olisi tullut pysäyttää. Paikantamista teki aluksen yliperämies tutkan avulla omatoimisesti. Hän huomasi luotsin virheen, kun oli liian myöhäistä siitä mainita mitään. Päällikkö tuomittiin hyvän merimiestavan rikkomisesta

²⁷³ Näin mm Costa – Lundh – MacKinnon 2018, s. 67. Kommunikointivirheistä haastavissa meriympäristöissä tarkemmin esim. Boström 2020.

²⁷⁴ *Salamis* Turun HO 11.2.1986 n:o 150186–76 dnro: 1985 R 19 Rau I

²⁷⁵ Laivalla on taipumus alkaa sortamaan, mitä hiljempaa se liikkuu. Onnettomuustutkintakeskus 2010, s. 51–57.

²⁷⁶ Ks. listaus pätevyyskirjaan nykyään tarvittavista taidoista ja erityisesti STCW-säännöstö taulukko A-II/2 sarake 1: Competence Manoeuvre and handle a ship in all conditions Sarake 2.2. Huomaa, että *Salamis* tapauksen aikana 1986 vaatimukset osaamisesta saattoivat olla erilaiset.

²⁷⁷ Luotsin suositellusta osaamisalueesta IMO A.960(23), liite 1, kohta: 7.

²⁷⁸ Turun HO 11.2.1986 n:o 150186–76 dnro: 1985 R 19 Rau I

²⁷⁹ Kyse oli myös sammuneesta loistosta, josta valtio vastasi osaltaan. Vaasan HO 31.12.1987 2027/87 Dnro: R 85/1429.

osavastuuseen.²⁸⁰ Päälliköltä siis edellytetään aktiivisuutta, kun tilanne muuttuu haastavammaksi. Kyseessä on nimenomaan hänen henkilökohtainen velvollisuutensa toimia ja järjestää komentosillan työskentely riittävän huolellisesti (ML 6:9 §).

Edellä mainitut tapaukset osoittavat myös, kuinka hyvän merimiestaidon noudattaminen saa sisältöä muistakin normeista, vaikka sitä ei suoraan ratkaisussa ilmaista. Aluksen turvallinen nopeus on tarkemmin määritelty meriteiden sääntöjen 6. säännössä, joka luettelee huomioon otettaviksi muun ohella olosuhteet, laitteet ja aluksen kyvyt²⁸¹. Hyvän merimiestaidon käsite ei siten ole niin abstrakti kuin siitä alkuun saattaa päätellä, vaan kyse on usean erilaisen käyttäytymisnormin eräänlaisesta kattokäsitteestä.²⁸² Luotsin ohjeiden haastamisen huolelliseen suorittamiseen ei kuitenkaan liity tarkempaa ohjeistusta kuin se, mitä tapaoikeudesta on havaittavissa.

Monitoroinnista on *Salamiksen* ja *Västanvikin* jälkeen annettu ennakkotapaus KKO 1996:20, jossa perämiehen virheeksi jäi liiallinen luottamus luotsin paikallistuntemukseen. Vallitseviin sääolosuhteisiin nähden kumpikaan ei ollut tietoinen aluksen sijainnista, eikä kumpikaan ryhtynyt tarpeellisiin toimiin sijainnin varmistamiseksi. Onnettomuuteen johtaneessa tilanteessa luotsi oli toiminut voimassa ollutta luotsausasetusta vasten, eikä häntä monitoroinut vahtipäällikkö myöskään puuttunut tilanteeseen.²⁸³ Tämä monitoroinnin ja samaan aikaan oman navigoinnin huolellisuuden tärkeyttä korostava linja on johdonmukainen vanhemmissa ratkaisuissa.

Tuoreemmassa *Amsteldiep*-tapauksessa Helsingin HO totesi, ettei luotsausta päällikön sijaan monitoroivalla perämiehellä ollut tarvetta epäillä luotsin päätöksentekokykyä tai suoritusta, kun alus törmäsi luotsin ohjauksessa päin reunamerkkiä väistettyään äkisti vastaantulevaa alusta. Luotsi oli jonkin aikaa aikaisemmin ohittanut erään poijun vääraltä puolelta eikä muutenkaan seurannut kartalle ja maastoon merkittyä väylää.²⁸⁴ Tapausta tulee tarkastella kahdelta suunnalta.

Ensimmäinen kysymys on, olisiko perämiehen tullut kutsua päällikkö sillalle ja ymmärtää luotsin

²⁸⁰ 1987 oli vielä vanhan luotsausasetuksen (393/1957) voimassaoloaikaa ja näin siis päällikön ja luotsin välinen vastuu oli muotoiltu hieman toisin. Pidän kuitenkin ratkaisua edustavana, sillä päällikön vastuuta on enemmän lisätty kuin vähennetty ajan saatossa. Onnettomuustutkintakeskus 2010 s. 8.

²⁸¹ Meriteiden 6. sääntö. Tässä yhteydessä on huomattava, että turvallisen kulkunopeuden noudattamatta jättäminen on erikseen rikoslain 23:2. § 2 mom. mukaan mainittu olevan vesiliikenteen vaarantamisen törkeä tekomuoto, kun teko on ollut omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa.

²⁸² Samaa johtopäätökseen tulee Kurki 2014, s. 185–186

²⁸³ Tapauksesta ei ilmene minkälaiset valmiudet vahtipäälliköllä oli havaita kyseisessä tilanteessa ollut jäiden aiheuttamat haasteet tutkanavigoinnille.

²⁸⁴ Helsingin HO 28.2.2006, no 546, MO:n käsittely Helsingin KO 04/6599 dnro: L00/13350.

varomattomat toimet. Toinen kysymys asiassa oli se, oliko vahinkoon johtanut ohjausliike ollut estettävissä.

Ensimmäiseen kysymyksen kohdalla ei löydetty syy-yhteyttä onnettomuuden ja perämiehen toiminnan välillä. Reunamerkin ohittamiseen liittyen oikeuden mielestä hän sai luottaa luotsin arviointiin, koska aikaisemmin väylällä oli myös ajettu väylää ilman ongelmia väärin.

Monitoroinniksi siten riitti, että tilanne vaikutti olevan hyväksyttävissä ja alus olisi voinut ennen äkkiäistä ohjailuliikettä jatkaa kurssillaan. Joitakin valppauden nostoa vaativia signaaleita oli olemassa etenkin oikaisun ja vastaantulevan laivan kanssa käydyn radiokeskustelun perusteella, mutta tälle ei ole näytetty laitettavan juurikaan painoarvoa huolellisuusarvioinnissa.²⁸⁵

Jälkimmäiseen kysymyksen kohdalla todettiin, ettei perämiehen oletettu osaavan tehdä muuta kuin totella luotsin ohjetta yllättävässä tilanteessa. Oikeus näin ollen antoi perämiehelle huomattavan laajan mahdollisuuden luottaa luotsin tekemään arvioon ja katsoi, etteivät laiminlyönnit olosuhteet ja syy-yhteys huomioiden ylittäneet vastuun synnyttävän huolimattomuuden rajaa.²⁸⁶

Tapaus on osin ristiriidassa suhteessa edellä selostettuihin etenkin perämiehen monitoroinnin huolellisuusvaatimuksen suhteen, mutta se ei ole kuitenkaan tavatonta vahingonkorvausoikeuden tilannesidonnaisuuden vuoksi.²⁸⁷ KKO 1996:20:ssa virheeksi laskettiin nimenomaan luotsin ja vahtipäällikön välisen kommunikaation puute. Samanlainen puute oli myös *Amsteldiepi*ssä, mutta siitä ei syntynyt seuraamuksia. Valmistautumista edellytettiin luotsilta, mutta ei perämieheltä.²⁸⁸

Ilmeisesti ero tapausten välillä on siinä, että *Amsteldiepin* perämies aktiivisesti teki aluksen paikannusta hyvissä olosuhteissa eikä huomannut tarvetta puuttua siihen, kun taas tapauksessa KKO 1996:20 oli navigoinnin suhteen haastavammat olosuhteet, jolloin paikanmäärityksen olisi tullut olla monipuolisempaa. Edellytetty huolellisuusvaatimus siten elää ulkoisten olosuhteiden muuttuessa.

Vähimmäisvaatimuksena selkeästi kuitenkin on, ettei paikanmääritys saa perustua vain yhteen menetelmään ja sen on oltava jatkuvaa huolimatta luotsin tekemisistä²⁸⁹. Ohjeiden moniselitteisyyttä tulee myös aktiivisesti pyrkiä poistamaan väärinkäsitysten estämiseksi. Nykyaikaisissa parhaissa käytänteissä ei kuitenkaan tehdä mitään eroa sen välillä, onko luotsin työ

²⁸⁵ Ibid.

²⁸⁶ Vrt. alempana esiteltyyn Stadiongracht tapaukseen. ks. alaviite 484.

²⁸⁷ Ks. Ståhlberg – Karhu 2020 s. 30–32.

²⁸⁸ Helsingin HO 28.2.2006, no 546, MO:n käsittely Helsingin KO 04/6599 dnro: L00/13350

²⁸⁹ Samoin Kurki 2014, s. 152.

vakuuttavaa vai ei. Monitorointia tulee tehdä jatkuvasti.²⁹⁰ Siksi on merkillepantavaa se, kuinka tilanteen yllättävyydelle saatetaan antaa painoarvoa, vaikka hyvällä monitoroinnilla ei pitäisi tulla tilannetta, joka *Amsteldiepin* kohdalla oli päässyt syntymään. Vastaantulevan aluksen kohtaaminen ja ajoitus olisi asiallisella ennakkovalmistautumisella todennäköisesti voitu suorittaa turvallisesti.

Vaatus kyvystä reagoida kehittyvään tilanteeseen ja luotsin toimintaan näyttävät jonkin verran vaihtelevan, mutta ne eivät vaikuttaisi olevan aivan kohtuuttoman tiukkoja. Minimissään päällystön tulisi olla miettinyt erilaisia prosesseja tiedossa oleviin vikatilanteisiin tai luotsin erehdyksiin ja reagoida niihin herkästi.²⁹¹ Tätä havaintoa vasten *Amsteldiep*-ratkaisu ei ole linjassa, koska tilanteen annettiin kehittyä yllättäväksi, eikä riskejä pyritty minimoiminaan. Tapauksessa vahtipäällikkö salli luotsin oikaista ja näin vähentää käytettävissä olevaa turvamarginaalia, mikä on osoitus huonosta komentosillan rutiinista.²⁹²

Tasapainottelua huolellisuusvaatimuksen ja luottamuksensuojan välillä voidaan pyrkiä avaamaan myös *S/S Markus* -tapauksella KKO 1983 II 40. Siinä alus törmäsi Lauttasaaren läppäsiltaan sen jäätyä hätäkäytöllä täysin avaamatta. Normaali sähkökäyttö oli vikaantunut, minkä vuoksi siltavahti oli joutunut avaamaan siltaa manuaalisesti. Sillassa olleet kulkua ohjaavat liikennevalot eivät näyttäneet mitään, jolloin aluksella ollut luotsi oli tiedustellut satamakonttorista, onko silta varmasti auki. Kun luotsi oli saanut ilmoituksen, että silta olisi auki, ja havaittuaan siltavahdin tehneen tätä vahvistavia käsieleitä, päättivät luotsi ja päällikkö ajaa sillan ali varovaisesti. Silta oli kuitenkin ollut vielä hieman liian alhaalla, jolloin laiva törmäsi siihen aiheuttaen merkittäviä vahinkoja. Ratkaisussaan RO, johon tältä osin KKO ei tehnyt muutosta, totesi luotsin ja päällikön menetelleen huolellisesti etenkin sen vuoksi, että olivat epäilyksen syntyessä pysäyttäneet aluksen ja tiedustelleen asian laitaa.²⁹³

Keskeiseksi nousee jälleen se, että epäilyksen herättyä syntyy positiivinen toimimisvelvollisuus pyrkiä vähentämään mahdollisia seurauksia etenemällä varovaisemmin tai jopa pysäyttämällä alus.²⁹⁴ Merkitystä annettiin kokonaistilanteelle ja sille, mitä luotsin sekä aluksen päällikön oli

²⁹⁰ International Chamber of Shipping 2016 s. 79–80.

²⁹¹ Kyse on myös ISM säännösten kohdan 1.2.2 velvoitteesta, joka ei ole vain laivan komentosillan asia vaan varustamotasoinen kysymys ratkaistavaksi.

²⁹² Samoin Kurki 2014, s. 77.

²⁹³ KKO 1983 II 40. Ratkaisuun liittyy kuitenkin muuta vesilain ja merilain soveltamiseen liittyvää keskustelua, ettei tapausta voi käyttää muuten kuin mainituilta osin esimerkkinä ks. Wetterstein 1988, s. 56–57.

²⁹⁴ Näin myös Vaasan HO 31.12.1987 2027/87 dnro: R 85/1429. Samoin KKO 1981 II 79, jossa olisi tullut varautua merkittävästi paremmin ennen kuin alusta kuljetettiin väyläosuudelle, jossa on vaikea ankkuroida alus paikanmääritysongelmien ilmaantuessa.

mahdollista havaita. He kuitenkin saivat luottaa sillan aukioloon, kun mikään muu asia ei sitä vastaan puhunut, ja erityistä varovaisuutta oli noudatettu. Ulkoa tullutta ohjetta oli myös asianmukaisesti pyritty tarkistamaan toisaalta.²⁹⁵

Kun perinteisen luotsauksen monitorointiin liittyvän huolellisuusvelvollisuuden kääntää etäluotsauksen kontekstiin, suurimpana erona on tietoisuus luotsin toimista. Voidaan olettaa, että niiltä osin, kun päällikkö pystyy luotsin toimia edelleen havainnoimaan, ovat vastuun perusteet edelleen samat. Jos hän kuitenkin haluaa edetä epätietoisessa tilanteessa varovaisesti, mitä näytetään oikeuskäytännössä arvostettavan, luotsin antamaan ohjeistukseen liittyvää uutta epävarmuutta luotsin kunnosta ja tämän käyttämistä laitteista tulisi pyrkiä kompensoimaan jotenkin. Tähän johtopäätökseen päädytään huomioimalla, että etäluotsauksen tulee olla vähintään yhtä turvallista kuin perinteisen luotsauksen²⁹⁶. Tilanteen yllättävyys saattaa antaa kuitenkin suojaa, jolloin etenkin vahingot, jotka syntyivät tilanteista, johon ei ollut mahdollista varautua, eivät aiheuttaisi korvausvastuuta. Tähän kuitenkin merkittävästi vaikuttaa se, mitä olisi pitänyt tietää.

Huolellisuusarviointiin on nostettava mukaan vielä yksi ulottuvuus. Vain tapahtuman hetkellä tiedossa olevat asiat otetaan huomioon sen arvioinnissa. Tästä on esimerkkinä skandinaavisen merioikeuden usein siteerattu tapaus *Uthaug*, jossa pintaan nouseva sukellusvene sotkeutui kalastusaluksen trooliin. Troolia ei havaittu aluksesta sen vuoksi, että laitteiden kyvyt eivät siihen riittäneet, eikä miehistö ollut tästä tietoinen. Heille tosin oli koulutuksessa annettu ymmärtää, että asiassa ei ole ongelmia, jolloin miehistö oli pyrkinyt ottamaan huomioon myös mahdolliset laitteiden rajoitukset sen tiedon valossa, joka heillä oli.²⁹⁷ Tämä ajatus on helppo ottaa käyttöön myös tilanteissa, joissa etäluotsattavan aluksen miehistö ei ole tietoinen siitä, että luotsin yhteydessä on ongelmia, ohjeet ovat virheellisiä tai ne tulevat viiveellä. Tietämätön saisi mahdollisesti suojaa, eikä tuottamusta välttämättä pystyittäisi osoittamaan.²⁹⁸

Etäluotsauksessa tilanne ei kuitenkaan välttämättä vapauta päällikköä yhtä helposti kuin *Uthaug*-tapauksen kohdalla. Esimerkiksi tekniset ongelmat ovat maallikollekin kuviteltavissa olevia

²⁹⁵ KKO 1983 II 40.

²⁹⁶ Ks. myös HE 225/2018 vp, s. 10, jossa painotetaan, ettei etäluotsaus saa vaarantaa merenkulun turvallisuutta.

²⁹⁷ ND-1973-348, ks. lyhyt analyysi myös asiasta Solvang 2021 s. 43–44. Huomaa, että *Uthaugin* tapausta on käytetty esimerkkinä siitä, kuinka merioikeuden vahingonkorvausvastuun rakentuminen on itsenäinen verrattuna yleiseen vahingonkorvausoikeuteen, sillä vastaavassa tapauksessa ilman merikontekstia olisi todennäköisesti päädytty ankaran vastuun doktriinin käyttöön. Ibid. 73–74.

²⁹⁸ Osaltaan tätä päätelmää myös tukee edellä kuvattu humalaisen luotsin tapaus KKO 1995:61, jossa miehistö ei ollut tietoinen humalatilasta ja tältä osin heidän ei todettu toimineen huolimattomasti.

ongelmia, joihin on viitattu jo etäluotsauksen lakimuutoksen valmistelussa.²⁹⁹ Luotsin inhimilliset virheet eivät poistu etäluotsauksella, jolloin niihin tulisi myös varautua ja ottaa monitoroinnissa huomioon. Vetoaminen tietämättömyyteen olisi näin ollen hankalaa etenkin, kun päälliköllä on muita laitteita, joihin hän voi saamaansa tietoa verrata aktiivisesti. Oikeastaan tilanteen kehittymistä täytyisi pitää jopa mahdollisesti korostuneesti silmällä, mikä asettaa väylällä kulkevalle päällikölle lisää tehtäviä vieden myös pohjaa pois luotsauksen ydinajatukselta. Luotsauksen keskeiseen sisältöön kuuluu antaa paikallisiin olosuhteisiin sidonnaisia oikea-aikaisia ohjeita ylimääräisen navigoinnin ammattilaisen toimesta vähentäen laivan henkilöstön kuormaa ja näin lisätä navigoinnin turvallisuutta.³⁰⁰

3.2.5 Yhteenveto päällikön vastuusta

Luottamuksensuojan ja huolellisen monitoroinnin välinen rajankäynti vaikuttaa olevan vahvasti tilannesidonnainen. Etäluotsauksessa spesifisesti eteen nousee se, ettei luotsin toimia pysty tarkkailemaan samalla tavalla, ja vihjeet ongelmista syntyvät todennäköisesti toisin. Epäröinti ei välttämättä välity etäluotsauksessa samalla tavalla kuin henkilön istuessa vieressä, eikä päälliköllä voi olettaa olevan tämän havainnoinnissa tavallista merikapteenia harjaantuneempaa kykyä. Hän pystyy silti kompensoimaan tätä puutetta keskittymällä omaan navigointiinsa entistä enemmän ja näin tekemään aiempaa aktiivisempaa vertailua. Edes perinteisessä luotsauksessa ei oma orientaatio sijainnista saa heiketä, mutta nyt se on entistä keskeisempää. Lisäksi päällikön tulee välittömästi pyrkiä ottamaan selkoa tilanteesta, jos on aihetta epäillä luotsilta saadun tiedon paikkaansa pitävyyttä, kuten paikanmäärittämisessä kohdalla on aina tilanne. Syyt, joiden takia luotsi voi tehdä virheen, vaihtelevat, mutta miehistön pitää pysyä tilanteen tasalla. Epäilyksen syntyminen luonnollisesti edellyttää, että tilannetta on ylipäättään monitoroitu asianmukaisella tarkkuudella.

Arvioni mukaan päällikön on tässä vaiheessa välttämätöntä huomioda, olivat viranomaisen vaatimukset millä tasolla tahansa, että tarpeen tullen hänen tulee pärjätä väylällä ilman luotsia. Kun riski on korkealla ja todennäköisyys etäluotsauksen virhetilanteille on suuri, pitää kuormitus komentosillalla pystyä pitämään edelleen siedettävällä tasolla, ottaen huomioon se, että ongelmatilanteiden ratkaisu tuo lisää työtä ja sekoittaa keskittymiskykyä. Johtopäätös palaa siten ML 6:9 §:n mukaiseen velvollisuuteen varmistaa asialliset resurssit. Sitä, millaisella osaamisella tästä tilanteesta selviää, ei kuitenkaan ole tämän tutkielman puitteissa mahdollista selvittää.

²⁹⁹ HE 225/2018 vp, s. 17–18.

³⁰⁰ Ks. Luotsin käyttö pakkoa on perusteltu meriturvallisuuden kautta luotsauslain esitöistä. HE 38/2003 vp, s. 40. ks. myös alaluku 2.1.

Päällikön omassa puntaroinnissa varmasti tulee vaikuttamaan se, että hänellä on turvallisen kulun varmistamisessa monilta osin rikosoikeudellinen vastuu toimia huolellisesti. Päätös on lopulta aina hänen riippumatta mistään ulkopuolisesta ohjeistuksesta.

Päällikölle etäluotsaus näyttää lisäävän velvollisuuksia verrattuna perinteiseen luotsaukseen, etenkin sen vuoksi, että lopulta hän on omillaan, eikä voi tehdä niin helposti arvioita siitä, onko luotsin toiminta vakuuttavaa vai ei. Päällikkö on perinteiseen luotsaukseen verrattuna enemmän aluksen ulkopuolella tapahtuvien prosessien varassa. Viranomaisella on keskeinen rooli siinä, kuinka huolellinen päällikkö voi etäluotsausta hyvällä omallatunnolla ryhtyä käyttämään. Päälliköltä edellytettävää varovaisuutta voi kompensoida lopulta vain tekemällä etäluotsauksesta sen verran turvallisempaa, että päällikön kontrollikyvyn poistuminen menettää merkityksensä. Se, millaiseksi päällikön velvollisuudet lopulta muodostuvat, on kuitenkin hyvin pitkälle kiinni siitä, millaisiksi katsotaan luotsille kuuluvat velvollisuudet valitussa etäluotsauksen toimintamallissa.

3.3 Luotsi

3.3.1 Luotsin velvollisuuksien epämääräisyydestä

Kuten alajaksossa 2.2.3 tuotiin esiin, luotsin vastuu tehtävässään on ensisijaisesti huolellisuutta hänen antamistansa neuvoista ja ohjeista luotsauksessa sekä LL 8 §:ssä luetteloiduista tehtävistä. Vaikuttaa jopa siltä, ettei etäluotsaavaa luotsia koskisi enää vaatimus hyvästä merimiestäidosta, koska merilain rangaistussäännös (ML 20:2 §) viittaa vain aluksessa tapahtuvaan toimintaan. Hän ei myöskään voisi enää tehdä virheitä tosiasiallisessa ohjauksessa, jolloin vuosikymmeniä jatkuneet ongelmat päällikön ja luotsin tehtävänjaon suhteen poistuisivat³⁰¹. Ongelman tarkastelu ei näyttäisi näistä syistä olevan niin monimutkainen kuin päällikön tapauksessa.

Luotsin etäluotsausvastuuta arvioidessa huomio kiinnittyy LL 8§:n neljännen momentin tilannesidonnaisen vastuun ulottuvuuteen. Esityöt toteavat, ettei luotsi ole vastuussa tilanteesta, joka aiheutuu teknisestä häiriöstä tai viestintäyhteyden katkeamisesta, jolloin hän on estynyt hoitamaan tehtäviään. Muotoilu tarkoittaa ainakin sitä, etteivät vahingot, joiden syy-yhteys liittyy mainittuihin häiriöihin, ole luotsin vastuulla. Kyseeseen voivat tulla silloin esimerkiksi viestintähäiriöiden ohella tietojen virheellisyydet tai niiden puutteet. Lisäksi hän ei olisi vastuussa sellaisesta tilanteesta, jossa hän ei de facto voi sillä hetkellä hoitaa tehtäviään kattaen sanamuodon mukaan kaikki LL 8 §:n

³⁰¹ Ongelmiin on viitannut mm Oikeusministeriö 1995, s. 1–2 ja Onnettomuustutkintakeskus 2010 s. 37–38. Etäluotsauksessa ei tässä vaiheessa ainakaan ole kysymys aluksen hallinnasta mitenkään etänä.

mukaiset tehtävät.³⁰² Näiden lisäksi vaikuttaa myös se, miten etäluotsaus on päätetty toteuttaa ja miten lupahakemuksessa luotsin velvollisuudet kyseisessä toimintamallissa on kuvattu. Näin myös muut kuin tekniset ongelmat vapauttavat luotsin siitä tehtävästä, jota hän ei voi hoitaa.³⁰³

Ratkaisematon kysymys on, joutaako LL 8 § vain luotsin vastuun pienemisen suuntaan vai voiko vastuu kasvaa riippuen siitä, mitä juuri etäluotsaukseen liittyviä laissa mainitsemattomia tehtäviä luotsille katsotaan kuuluvaksi. Mikäli luotsille osoitetaan tehtäväksi jotain, mikä ei suoraan laista ilmene, pitäisi tapauskohtaisesti myös suorittaa arviointi siitä, onko kyseinen työsuorite luotsausta vai ei³⁰⁴. Esimerkkinä tästä voisivat olla vaikkapa toimenpiteet, joita voisi kuvitella suoritettavan ennen etäluotsauksen aloittamista, kuten vaikkapa jonkinlaisen tarkistuslistan läpikäyminen tai yhteyksien luominen.³⁰⁵ Tutkielma ei mahdollista vastaamista näihin kysymyksiin juuri niiden tapauskohtaisuuden vuoksi, mutta on syytä pitää mielessä, kuinka asiat muotoillaan lupaehtoihin. Työntekijälle ei saisi jättää epäselväksi, mitä hänen rikosoikeudellinen virkavastuunsa käytännössä tarkoittaa ja missä sen rajat kulkevat.³⁰⁶ On myös otettava huomioon, että hän on luotsausyhtiössä ainoa, joka tämän tasoisella vastuulla työskentelee.

Numeerisesti kuvattuna asian voisi muotoilla seuraavasti. Ne LL 8 §:ssä luetellut tehtävät, jotka luotsi perinteisessä luotsauksessa voi suorittaa, on lähtökohtaisesti aina 100 prosenttia, ja näistä hän on vastuussa. Etäluotsauksessa tehtävät, joita voi suorittaa ja joista siksi seuraa vastuu, on toimintamallin valinnasta riippuen kaiken toimiessa jotain X prosentin ja 100 prosentin välillä, jossa X on riippuvainen lupahakemukseen valitusta toimintamallista. Teknisen häiriön sattuessa luotsi olisi vastuussa 0 - X -prosenttisesti aiheutuneesta tilanteesta riippuen siitä, estääkö häiriö kunkin toimintamallin mukaisen tehtävän hoidon vai ei.³⁰⁷ Tällainen vastuun tapauskohtainen eläminen on samalla ehkä suurimpia eroja, mitä päällikön ja luotsin välillä etäluotsauksessa on. Kuten aikaisemmin on todettu, päällikkö ei missään kohtaa vapaudu tekemästä harkintaa sen suhteen,

³⁰² Lähtökohta on varsin ymmärrettävä, koska luotsilla on oletettavasti hyvin vähän vaikutusvaltaa siihen, kuinka taustalla pyörivät järjestelmät toimivat tai kuinka etäluotsaus on organisoitu.

³⁰³ HE 225/2018 vp s. 17–18. Tähän kategoriaan kuuluu tietojen jako- ja valvomistehtävät, jotka on lueteltu LL 8 §:ssä.

³⁰⁴ Tätä tarvitaan erityisesti kanavointiin liittyvien kysymysten ratkaisemiseksi. Ks. alajakso 3.5.5.

³⁰⁵ Tämä puolestaan vaikuttaa olennaisesti siihen, seuraako vahingonkorvausvelvollisuus LL:n ja ML:n vai VahL järjestelmää.

³⁰⁶ Virkavastuusta tässä yhteydessä keskeisin on velvollisuus hoitaa tehtävänsä asianmukaisesti. Virkavelvollisuuden rikkomisesta rankaiseminen yleensä perustuu määrättyjen tehtävien hoitoon liittyvään tuottamukseen, siinä missä esimerkiksi yleiseksi ymmärrettävät ohjeet, kuten hyvä hallintotapa jää rikosoikeudellisen vastuun ulkopuolelle. Mäenpää 2018 (digitaalinen sivuton teos) kohta: virkavelvollisuuden rikkominen. Huomioi luotsin kohdalla erityisesti PeVL 12/2010 vp s. 3. lausunto rikosoikeudellisen vastuun tunnusmerkistön tarkkarajaisuuden vaatimuksesta.

³⁰⁷ Kysymys voi olla myös 0 prosenttia tai X prosenttia tilanteesta, jos tehtävän hoitaminen estyy vain osittain, mutta kokonaisuutena arvioiden velvollisuuden suorittamisesta tulee epävarmaa.

onko tuleva etä- tai perinteinen luotsaus turvallista, vaikka toiminta olisi täysin viranomaisen luvittamaa, vaan hänen tulee joka tapauksessa tehdä oma itsenäinen harkintansa³⁰⁸.

Toisin sanoen, jos luotsi ei pysty tekemään esimerkiksi tarpeeksi tarkkoja optisia havaintoja ei vastuuta kyseisistä ongelmista luotsille synny.³⁰⁹ Näiden havainnointi jäisi mahdollisesti siten yksin päällikön ja hänen miehistönsä velvollisuudeksi. Tällaisella toimintamallilla tai teknologisella ratkaisulla voidaan muuttaa keskeiseltä osin oikeuskäytännössä muodostunutta luotsauksen ydinsisältöä siitä, mitä kuuluu luotsin asiantuntijatehtäviin. Muutoksen tekijänä olisi lupaa hakeva yksityinen yritys, joka samalla on itse yksi niistä, joiden vastuuasemaan päätös vaikuttaa.

Yleisesti voitaneen olettaa, että etäluotsaukselle ei voida myöntää viranomaisen puolesta lupaa, jos lähtökohta on, ettei siinä voisi jonkin teknisen toteuttamistavan tai toimintamallin takia tosiasiallisesti luotsata laisinkaan. Ajattelu pohjautuu puhtaasti siihen, ettei vaikuta rationaaliselta myöntää lupaa etäluotsaukselle, joka ei vastaa edes jotenkin sitä, mitä luotsaukselta odotamme.³¹⁰ Luotsinkin kohdalla on siis joka tapauksessa jokin minimi. Hän aina vähintään vastaisi siitä, että päällikölle annetut LL 2 §:ssä luotsauksen määritelmän muodostavat asiantuntijan neuvot perustuvat huolelliseen työskentelyyn. Toisaalta mikään ei estä toteuttamasta etäluotsausta tavalla, joka ei muistuta edes nykyistä luotsausta, kunhan turvallisuuden taso pysyy samana tai paranee ja siinä annetaan luotsin toimesta vesialueen ja merenkulun asiantuntijuuteen perustuvia neuvoja päällikölle³¹¹. Vaihtoehtoisia menetelmiä ei ole mahdollista ennakoida ja tässä vaiheessa on siksi haastavaa tutkia kovin tarkasti, missä luotsin vastuun ulkoraja kulkisi.

Huolimatta LL 8.4 §:n vastuunrajoituksesta luotsilla säilynee velvollisuus pyrkiä estämään merionnettomuuden syntyminen, jos siihen on olemassa edes jonkinlainen mahdollisuus tai tilaisuus.³¹² Voidaan myös katsoa, että häiriötilanteessa hänellä on velvollisuus alkaa selvittämään

³⁰⁸ Samoin Kurki 2014, s. 83.

³⁰⁹ Omiin silmiin perustuvat havainnot ovat keskeisessä asemassa erityisesti luotsin tehtävissä. Merimerkkien havainnoimisesta omin silmin jääolosuhteissa. Samaa paikallistuntemusta ei ole edellytetty päälliköltä. KKO 1996:20. Loiston havainnoimisesta *Västervik* Vaasan HO 31.12.1987 n:o 2027 dnro: R 85/1429, jossa kuitenkin luotsi syyllistyi muihin virheisiin. Turun HO 3.6.1983 n:o 150483-N:o 431 RO 27.5.1982 dnro: S80/1024/X

³¹⁰ Päällikön neuvomista ja merenkulun sekä vesialueen asiantuntemuksen jakamista (LL 2 §).

³¹¹ Tämä on huomioitu hallituksen esityksessä, jossa mainitaan esimerkkinä mahdollisuus parityönä tai liikkuvalla alustalta tapahtuvaan luotsaukseen. HE 225/2018 vp s. 17–18.

³¹² Passiivisena pysyttelemine voidaan katsoa tuottamukselliseksi, jos oli mahdollisuus toimia toisin. Esimerkkinä KKO 1998:146. Vrt kuitenkin KKO 1996:117, jossa pelastuslaissa oleva velvoitteesta todettiin, ettei se ole pelkästään tuottamuksen peruste. Huomioi näiden jälkeen uusittu pelastuslaki (379/2011) 3 §, joka velvoittaa lähtökohtaisesti kaikkia ryhtymään torjumaan vaaraa. Luotsin kohdalla on vaikea argumentoida, ettei hänellä ole toimimisvelvollisuutta ottaen huomioon hänen asiantuntijaroolinsa meriturvallisuudessa. Luotsia ei kuitenkaan näyttäisi enää koskevan ML:n rangaistussäännös hyvän merimiestaidon rikkomisesta sen kohdistuessa niihin, jotka ovat *aluksessa* (ML 20:2 §).

tilannetta, ylläpitää tilannetietouttaan ja pyrkii palauttamaan toiminta normaaliksi niin nopeasti kuin mahdollista mahdollisen onnettomuuden estämiseksi.³¹³ Perinteisen luotsauksenkaan kohdalla hän ei voi jäädä passiiviseksi, jos jokin luotsaukseen käytetty laite aluksella vikaantuu tai näkyvyys on huono, vaan on pyrittävä lisäämään toisten vielä käyttökelpoisten navigoinnin menetelmien osuutta, käyttämään varajärjestelmiä tai pysäyttämään alus turvallisesti.³¹⁴

Ongelmatilanteiden välttämiseksi lainsäätäjä on erikseen halunnut, että velvollisuuksia kuvataan lupahakemuksessa ja toimintakäsikirjassa, jonka valvonnasta vastaa viranomainen.³¹⁵ Luotsin oikeusturvan kannalta tilanne ei ole optimaalinen, koska kriteereiden tilannekohtaisen soveltamisen antaminen jonkun muun kuin luotsin käsiin voitaisiin mahdollisesti katsoa puuttumiseksi itse luotsaukseen. Jos ohjeistuksen laatii luotsausyhtiö tuottamalla toimintakäsikirjan, se tekee työn ilman virkavastuuta. Minkälainen asema toimintakäsikirjalla ja lupahakemuksella on luotsin huolellisuusvelvoitteen arvioinnissa, on myös vielä ratkaisematta.

3.3.2 Etäluotsaavan luotsin vahingonkorvausvastuun syntyminen

LL 8.4 §:n vastuualueen rajauksen toteuttava tilanne tulee olemaan vain yksi mahdollinen skenaario etäluotsauksen vahinkotilanteista. On erittäin mahdollista, että edelleen luotsille sattuu samantapaisia virheitä ja laiminlyöntejä kuin perinteisessäkin mallissa. Luotsin velvollisuuksia ja vastuuta on siksi tarkasteltava myös niissä tapauksissa, jossa LL 8.4 § ei toteudu. Kuten perinteisessä, etäluotsauksessakin ensimmäinen virhe voi liittyä siihen, kun luotsaus ylipäätään aloitettiin.

Luotsilla on edelleen mahdollisuus kieltäytyä luotsaamasta, mikäli tilanne ei ole turvallinen (LL 11 ja 16 g §). Tätä valtaa hänen myös tulee käyttää, koska se on samalla keskeisin mekanismi pysäyttää aluksen eteneminen väylälle, jos edellytyksiä turvalliselle luotsaukselle ei ole olemassa. Oikeus kieltäytyä on muotoiltu niin, että etäluotsaukseen sovelletaan, mitä luotsin oikeudesta kieltäytyä luotsauksesta tai keskeyttää luotsaus säädetään 11 §:ssä (LL 16 g §). LL 11 § soveltuu perinteisessä luotsauksessa tilanteisiin, jotka liittyvät ensisijaisesti olosuhteiden, aluksen tai sen

³¹³ Esimerkiksi KKO 1996:20 katsoi tuottamukselliseksi sen, ettei luotsi ryhtynyt toimenpiteisiin laitteissa olleiden häiriöiden (aaltovälke meressä olevasta jäästä) takia vaan jatkoi täyttä vauhtia vastoin sen aikaisia luotsausohjeita.

³¹⁴ Esimerkiksi Vaasan HO 31.12.1987 n:o 2027 dnro: R 85/1429 ja Turun HO 3.6.1983 n:o 150483-N:o 431 RO 27.5.1982 dnro: S80/1024/X

³¹⁵ HE 225/2018 vp, s. 18. Kyse on nimenomaan *lupahakemuksesta* eikä edes itse luvasta. Viranomaisen tehtävänä on tässä ilmeisesti vain hyväksyä harkintansa mukaan, pyytää lisäselvitystä ja antaa ehtoja toiminnalle (LL 16 b-c §). Esimerkki luettelosta siitä, mitä lupahakemuksessa tulee olla, kuitenkin uupuu viittaus vastuukysymysten kuvaukseen. Ks. HE 225/2018 vp, s. 22–24.

miehistön luomiin ongelmiin. Siinä asiayhteydessä kieltäytymistä ei ole luonnollisesti ollut, että jokin luotsausjärjestelmän osa olisi viallinen, mutta etäluotsauksessa tämän voi olettaa kuuluvan oikeuksien piiriin.

Oman arvioni mukaan viranomainen voi uusilla määräyksenantovaltuuksillaan antaa etäluotsauslupaansa sidottuja määräyksiä tilanteista, joissa etäluotsaamisesta on kieltäydyttävä. Tämä perustuu LL 16 c.2 §:n 2. kohdan tulkintaan, jossa lupaansa voidaan liittää ehtoja käytettävistä menettelyistä.³¹⁶ Kyseeseen voisivat esimerkinomaisesti tulla laitteistoviat tai liian vaativat keliolosuhteet³¹⁷. Jos etäluotsausta ei saa jollain hetkellä tarjota, sen voi katsoa sitovan luotsia sellaisenaan hänen rikosoikeudellisen virkavastuunsa kautta. Tätä vastuuta nimittäin ei ole laissa sidottu erikseen luotsaustapahtumaan vaan se koskee hänen toimintaansa yleisesti (LL 8.5 §).³¹⁸ Toisaalta kieltäytymispäätös on todennäköisesti myös julkisen vallan käyttöä etenkin tilanteissa, joissa luotsauksesta kieltäydytään kokonaan, eikä edes perinteistä luotsausta tarjottaisi. Tässä asiayhteydessä voidaan erityisesti olettaa luotsin toimivan LL 8.5 §:n puitteissa.³¹⁹ Samasta syystä, koko luotsauksesta kieltäytymiseen liittyvä lopullinen päätös olisi silti annettava luotsille itselleen, joka siitä myös kantaa vastuun. Luotsilla ei ole vaikuttamisyrityksiltä suojanaan samanlaista viimekätistä päätösvaltaa toiminnastaan kuin päälliköllä. Lupaviranomainen voinee määrätä lupaehdoissa luotsia ohjaten myös siitä, miten hänen tulee suorittaa etäluotsausta ylipäätään, mutta ottaen huomioon kuinka paljon työssä edellytetään hetkeen liittyvää harkintaa, on epätodennäköistä sen kuitenkaan tällaisia kovin yksityiskohtaisesti antavan.³²⁰

Vaikka LL 16 g § on luotsin osalta viittaussäännös LL 11 §:ään, on sen esitöissä mainittu olevan samanlainen kieltäytymisoikeus kuin päällikön kohdalla.³²¹ Luotsilla on kuitenkin perusteluveto kieltäytymisestä LL 11 §:n mukaan, ja tekninen ongelma lienee tähän hyvä syy. Kesken luotsauksen tapahtuva kieltäytyminen etenkin perinteisessä mallissa täytyisi todennäköisesti kuitenkin suorittaa riittävän hallitusti, jotta luotsi noudattaisi hyvää merimiestapaa välttääkseen vaarantamasta

³¹⁶ Tällainen linjaus ei puuttuisi luotsin autonomiseen asemaan, mutta sitoisi luotsin määräystä noudattamaan tosiasiallisesti samalla tavalla, kuin virkavastuussa olevan tulee noudattaa tehtävänsä koskevia työjohtomääräyksiä. Ks. esimerkki Mäenpää 2018, (digitaalinen sivuton teos) kohta: Virkatehtävät työjohtomääräysten kohteena. Esimerkillä ei kuitenkaan tarkoiteta, että lupaviranomaisen ja luotsin välillä olisi jonkinlainen työjohtollinen suhde vaan fokus on siinä, minkä tyyppiset ohjeet voivat tulla kyseeseen.

³¹⁷ LL 16 c.2 §:n kohdat 3 ja 7.

³¹⁸ Näin on ymmärrettävissä myös HE 214/2010 vp, s. 9, jossa ei sidota virkavastuuta pelkkään luotsaukseen vaan *yhtiössä toimimiseen*.

³¹⁹ Ks. edellä alajakso 2.2.7.

³²⁰ Ks. asiaa myös lupaviranomaisen näkökulmasta alajaksossa 3.6.3.

³²¹ HE 225/2018 vp, s. 27.

meriturvallisuutta. Jos hyvän merimiestavan noudattamista ei sen sijaan vaadita enää etäluotsilta, rakentunee luotsilta odotettava toiminta hänen huolellisuuteensa neuvonantaja-asemaansa etäluotsatessa tai velvollisuuteensa pyrkiä estämään merionnettomuus³²².

Huolimattomuudesta annetuista virheellisistä neuvoista tai niiden antamiseen liittyvästä laiminlyönnistä luotsi kantaa vastuun kuten ennenkin pohjaten huolellisen ammattilaisen standardiin, mutta tilannetta on syytä arvioida häiriötilanteen kohdatessa.³²³ Etäluotsaukseen oleellisesti kuuluu se, että luotsi on sensoreista tulevan tiedon varassa eikä hänellä ole olemassa omin silmin havaittavaa reaaliaikaista tietoa aluksen etenemisestä.³²⁴ *Uthaug*-tapauksessa käytetty argumentti lienee käytettävissä luotsilla paremmin kuin päälliköllä, koska hän on aidosti laitteidensa ja päällikön antamien tietojen varassa siinä, missä sukellusveneen miehistökin. Jos aitoa tietoa laitteiden virhetilasta ei ole, eikä sitä ollut syytäkään epäillä, ei vastuuta syntyisi.³²⁵

Toisaalta luotsilla on katsottu olevan pitkälle menevä selonottovelvollisuus asiantuntijaroolissaan jo perinteisenkin luotsauksen kohdalla. Esimerkiksi tapauksessa KKO 1996:20 luotsin olisi tullut ymmärtää tutkassa ollut rajoite visuaalisista vihjeistä ja käyttää toisia paikannusmenetelmiä. Toisessa tutkaan liittyvässä ratkaisussa KKO 1981 II 79 pääteltiin, että luotsin olisi pitänyt ymmärtää valmistautua tutkan käyttöön. Tapauksessa ei kuitenkaan oletettu hänen olevan tietoinen poikkeuksellisesta ja harvinaisesta tilanteesta, joka liittyi erään loiston lasin huurtumiseen.³²⁶ Yhdistävänä seikkana kahden esitellyn ratkaisun kohdalla oli se, kuinka luotsaamisessa tulee ymmärtää kunkin menetelmän keskeiset ominaisuudet ja rajoitteet.

Luotsilta edellytetään myös nopeaa havainnointikykyä olosuhteiden ja tilanteen kehittymisestä, kuten *Amsteldiepissä*.³²⁷ Luotsin on oletettu myös olevan luonnollisesti ylipäättään paremmin tietoinen paikallisista olosuhteista sekä osaavan ottaa huomioon niistä syntyvät rajoitukset

³²² Ks. alaviite 312. Kieltäytymisen oikeus on annettu nimenomaisesti silloin, kun luotsauksen jatkaminen *vaarantaa aluksen, siinä olevien ihmisten, muun vesiliikenteen tai ympäristön turvallisuutta*. (LL 11 §). Kieltäytymisellä tuskin voisi näin ollen saada luoda vaarallista tilannetta tai lisätä olemassa olevaa vaaraa.

³²³ Mikään ei viittaa oikeustilan muuttumiseen luotsista omasta virheestä annetun virheellisen neuvon suhteen. Millaista on huolellisesti tehty neuvonta, ei ole siksi niin relevanttia. Huolellisesta ammattilaisesta ks. Ståhlberg – Karhu 2020, s. 112–113.

³²⁴ Videoyhteys tietenkin pystytään järjestämään, mutta se on myös verkon yli tulevaa informaatiota, joka voi vikaantua tai viivästyä eri tavoin.

³²⁵ Ks. *Uthaugin* tapauksen selostus alajaksosta 3.2.4.

³²⁶ KKO 1981 II 79 perustelut.

³²⁷ Helsingin HO 28.2.2006, no 546, MO:n käsittely Helsingin KO 04/6599 dnro: L00/13350

paremmin kuin päällikkö.³²⁸ *Uthaugissa* käytetty perustelu ei siten ole helposti käytettävissä, ja luotsilla tulee olla ymmärrys laitteiden rajoitteista sekä yleisestä tilanteesta.³²⁹ Työntekijänä hänellä epäilemättä saa joka tapauksessa olla lähtökohtainen luottamus järjestelmien toimimiseen ylipäättään samoista lähtökohdista, kuin se on aikaisemmin esitetysti päällikölläkin. Luotsille ei kuitenkaan ole asetettu samanlaista lakiin perustuvaa velvollisuutta ennakoida tunnettuja merenkulkuriskejä kuin päällikölle (ML 6:3a§), jolloin luotsia arvioitaisiin tässäkin vain huolellisen ammattilaisen näkökulmasta.

Huolellinen ammattilainen kuitenkin voi joutua onnettomuuteen eikä siitä seuraa tuottamusta, jos on pyrkinyt tilannetta kattavasti selvittämään. Ratkaisussa KKO 1983 II 40 *s/s Markus* luotsin selonottovelvollisuus oli täytetty, kun luotsi oli kysynyt, onko silta auki, ja pyrkinyt yhdessä päällikön kanssa ohjailemaan alusta varovaisesti sillan ali. Törmäyksen syntyä ei olisi voinut välttää, kun tietoisuus vaarasta syntyi liian myöhään. *S/s Markuksessa* luotsia suojasi, kuten *Amsteldiepissä* perämiestä, tuottamukselta tilanteen yllättävyys. *Amsteldiepin* kohdalla luotsilta odotettiin kuitenkin perämiestä enemmän³³⁰. Toisaalta luotsin kohdalla on muistettava hänen neuvonantaja-asemansa. Hänen on esimerkiksi katsottu täyttäneen velvollisuutensa, kun luotsin antamista varoituksista huolimatta aluksen päällikkö käytti liian lujaa laituriin lähestymisvauhtia.³³¹ Toisin sanoen, neuvonantaja antaa parhaan kykynsä mukaan neuvoja, ja sen jälkeen päällikkö päättää silti lopulta, mitä tiedolla tekee.

3.3.3 Yhteenveto luotsin vastuusta

Kokoavasti voitaneen todeta luotsin olevan etäluotsauksessa mahdollisesti parhaiten suojattu taho LL 8 §:n mukautuvasta sisällöstä johtuen. Hän välttyy useimmissa etäluotsausspesifeissä ongelmatilanteissa vastuulta. Etenkin tilanne on näin, jos vertaa hänen lähimpään työtoveriinsa, aluksen päällikköön. Hänen kuitenkin tulee käyttää kaikkia käsillä olevia välineitä ja varautua niiden rikkoutumiseen sekä ymmärtää niiden rajoitteet. Toisin sanoen hänen tulee hyvin tarkasti perehtyä laitteistoon ennen etäluotsauksen aloittamista tutustuakseen sen rajoituksiin. Näin

³²⁸ Ks. KKO 1996:20 ja Vaasan HO 31.12.1987 2027/87 dnro: R 85/1429. Näitä voisi kuvailla myös oikeuskäytännön vahvistamaksi yhdeksi osaksi LL 2 §:n määritelmän luotsauksen *vesialueen ja merenkulun asiantuntemuksen* sisältöä.

³²⁹ ND-1973-348. Ammattilaisella on myös toimintavelvollisuus, jos hän epäily ongelmista herää Vaasan HO 31.12.1987 2027/87 dnro: R 85/1429. Samoin Turun HO 3.6.1983 n:o 150483-N:o 431 RO 27.5.1982 dnro: S80/1024/X

³³⁰ Huomaa kuitenkin, että *Amsteldiepissä* luotsin kohdalla äkkinäinen suunnanmuutos ei vapauttanut vastuusta, koska hän oli aluksen tuohon tilanteeseen ajanut. Helsingin HO 28.2.2006, no 546, MO:n käsittely Helsingin KO 04/6599 dnro: L00/13350

³³¹ Helsingin RO 7.11.1989 n:o R88/3113.

huolellinen luotsi on tehnyt ennen perinteistä luotsausta tähänkin asti. Luotsauksen aloittaminen on edelleen vain ja ainoastaan luotsin päätöksen takana, jonka hän tekee ammatilliseen arvioonsa nojaten. Etäluotsauksessa kuitenkin määräyksillä on oletettavasti suurempi merkitys päätöksentekoon, kuin aikaisemmin, koska nyt viranomaisella on merkittävästi vahvempi toimivalta.³³² Epävarmoissa tilanteissa hänellä on edelleen oikeus kieltäytyä luotsauksesta, jos turvallisuudessa havaitaan mitään poikkeamia. Oikeus muuttuneen velvollisuudeksi kieltäytyä siinä tapauksessa, jos se on ainoa keino estää mahdollinen onnettomuus.

3.4 Laivanisännän vastuu etäluotsauksessa

Etäluotsauksen uudet normit luotsauslaissa tai sen esityöt eivät ota millään tavalla kantaa olemassa olevaan vahingonkorvausvastuiden järjestelyyn, joten lähtökohtaisesti varustajalle ei pitäisi olla merkitystä, kumman tyyppistä luotsausta alus käyttää. Tilanne olisi siis sama kuin päällikön kohdalla. Oman oikeushenkilöön liittyvän vastuunsa osalta etäluotsaus ei tuone mitään mullistavaa huomioon otettavaa. Varustamon tulee etäluotsausta käyttöön otettaessa olla huolellinen siinä, missä muissakin tilanteissa, joissa uutta teknologiaa tai prosesseja implementoidaan, ja pitää huolta niiden kirjaamisesta asiallisesti turvallisuusjohtamiskäsikirjaan.³³³ Muutos ei liene ylitsepääsemätön etenkin niille varustamoille, joissa hyödynnetään nykyistä linjaluotsausmahdollisuutta, mutta etenkin kokeiluvaiheeseen osallistuvien on syytä harjoittaa erityistä huolellisuutta.

Myös merilaki ja sen pohjalta kehittynyt oikeuskäytäntö näyttävät sanelevan suhteellisen yksiselitteisesti sen, kuinka päällikön ja luotsin aiheuttamat vahingot ja niistä syntynyt vastuu kanavoituvat edellä tehtyjen havaintojen jälkeen ML 7:1 §:n mukaisesti laivanisännälle.³³⁴ Tilanne muuttuu kuitenkin uudenaikaiseksi, kun luotsin vastuu rajautuu viestintä- tai muun teknisen häiriön perusteella LL 8.4 §:n mukaisesti. Mikäli luotsi ei ole vastuussa, eikä laivan puolelta ole tehty mitään moitittavaa, ei ole suoraa *laista* löytyvää perustetta kanavoida vastuuta laivanisännälle.

Koska vahinkoa kärsinyttä tahoa ei olisi toivottavaa vahingonkorvausoikeuden tavoitteiden kannalta jättää ilman korvausta toisten taloudellisen toiminnan aiheuttamista vahingoista, olisi vastuu

³³² On lisäksi huomautettava, että päälliköllä on myös itsenäinen mahdollisuus kieltäytyä luotsauksesta, mutta hän ei voi päättää sen aloittamisesta yksin, vaan tähän vaaditaan myös luotsin halu luotsata (LL 11 §).

³³³ Ks. esim ISM-säännöstö 10.1, jossa ohjataan laitteistauksiin. Myös 1.2.2.2 (riskiarvioinnista) 4. (tuen järjestäminen laivoille) ja 6. ja 6.5 (päällikön osaamisen varmistaminen). Tarkemmin ISM:n prosesseista Anderson 2015. Esimerkkinä tehtävistä toimista jatkuvasti suosiota lisäävä nesteytetty maakaasu polttoaineena vaatii miehistön kurssittamista ja monipuolisia riskianalyyskejä. Ks. IMO MSC.391(95). Adoption of the international code of safety for ships using gases or other low-flashpoint fuels (IGF code), liite 1.

³³⁴ Ks. edellä alajakso 2.2.6. omasta vastuusta 2.2.9.

mahdollisesti joka tapauksessa osoitettava jollekin taholle.³³⁵ Yksi tällainen voisi olla laivanisäntä, koska hänen takanaan on pitkälle kehittynyt vakuutusjärjestelmä, joka kykenee pulverisoimaan suhteellisen isotkin vahingot.³³⁶ Laivanisännän puolelta puuttuva tuottamus edes niiden osalta, jotka työskentelevät aluksen lukuun käytännössä tarkoittaisi, ettei mikään tuottamuserusteinen menetelmä ole käytettävissä, jolloin siirryttäisiin ankan vastuun puolelle. Se olisi fundamentaalinen muutos vallitsevaan merilain isännänvastuun tulkintaan etenkin Suomessa, jossa muuten kuin erikseen merilain säättämissä tilanteissa ankaraan vastuuseen on suhtauduttu torjuvasti.³³⁷

Laivanisännän vastuuperusteen määrittelyssä autonomiset alukset nousevat vertailukohdaksi etenkin etäluotsausjärjestelmiin liittyen. Niiden yhteydessä joudutaan myös pohtimaan, mitä tehdään, kun ”järjestelmä” pettää, eikä virhe tai laiminlyönti välttämättä henkilöidy kehenkään. Oikeuskirjallisuuden puolella Trond Solvang on erityisesti tuonut esille, että laivanisännälle asetettu ankara vastuu toisaalta olisi elegantti ratkaisu. Silloin välttyttäisiin häiritsemästä tuottamukseen perustuvan vastuun periaatteita mahdollisesti epätoivottuun suuntaan.³³⁸ Tässä on selkeänä hyvänä puolena se, että vahingonkärsijä saisi korvauksen ilman suurta ongelmaa. Näkemystä voi ja tulee kritisoida siitä, että laivanisäntä ei voi mitään sille, miten luotsausyhtiö monopolitoimintaansa harjoittaa, eikä tässä olisi edes näin ollen hänen taloudellinen etunsa vaan ehkä jopa valtion tai luotsausyhtiön. On myös perusteltua sanoa, että valtion pitää järjestää toimintansa niin, että merenkulkuyhteisö voi sitä käyttää ilman ankaraa vastuuta.³³⁹ Ankaraa vastuuta kevyempiä vaihtoehtoja voisivat olla tuottamuksen määritelmän joustava tulkinta tuomioistuimissa niin, että huolellisuusvaatimusta tulkittaisiin kireämmin. Tosin on muistettava, että laivanisännällä ei ole tuottamusta lainkaan taustalla. Poikkeuksena korkeintaan olisivat tilanteet, jossa argumentoidaan, ettei etäluotsausta olisi tullut valita alun perinkään. Samanlainen tilanne on, jos sovellettavaksi valitaan Solvangin autonomisiin aluksiin varauksin esittämä käännetty todistustaakka³⁴⁰.

³³⁵ Ståhlberg ja Karhu katsovat tavoitteiksi järjestyksen ylläpitämisen ja turvallisuuden toteutumisen niin, ettei toisten toimintavapaus rajoitus. Näiden toteuttamisessa käytetään preventiivisiä ja reparaatiivisia keinoja. Ståhlberg – Karhu 2020, s. 7–8. Tässä järjestyksen ylläpitäminen puoltaa reparaatiivisen keinon käyttämistä.

³³⁶ Viljanen 2018, s. 968.

³³⁷ Ks. edellä alajakso 2.2.1. Myös KKO 1996:150.

³³⁸ Solvang 2021, s. 124–125. Samoin Soyer 2020, s. 114–115.

³³⁹ On myös hyvin todennäköistä, ettei etäluotsaus saisi juurikaan suosiota, jos se olisi poikkeuksellisesti rakennettu ankan vastuun periaatteelle. Intressi kysymykseen palataan alajaksossa 3.6.7.

³⁴⁰ Ks. tarkemmin Solvang 2020, (digitaalinen sivuton teos) kohta: jakso 2.2.

Edellä esiteltujen vaihtoehtojen lisäksi on mahdollista vielä tarkastella anonyymien ja kumulatiivisen vastuun doktriineja, joissa tuottamusta ei tarvitse osoittaa yksilötasolla vaan riittää, että organisaation toiminta on ollut huolimaton kokonaisuutena tai useat pienemmät teot ovat johtaneet yhdessä tuottamuskynnyksen ylittymiseen.³⁴¹ Mallin omaksumisessa on kuitenkin se ongelma laivanisännän vastuuttamisen kohdalla, että oikeuskirjallisuudessa keskustellaan vain saman organisaation sisällä tapahtuneista laiminlyönneistä tai virheistä tai niistä joista laivanisäntä on isännänvastuussa. Etäluotsauksessa mukaan täytyisi laskea mahdollisesti myös organisaatioita, joiden kohdalla ei anonyymiteetin vuoksi tiedetä, onko laivanisäntä näistä vastuussa. Tämä laajentaminen ei kuitenkaan sovellu käsillä olevaan kysymykseen, sillä laivanisännän vastuu on vain ML 7:1 §:n mukainen, jolloin isännänvastuun piiriin liittyvät anonyymillä tai kumulatiivisella tuottamuksella vain ML 7:1 §:n tarkoittamat tahot. Tämä siksi, koska anonyymi ja kumulatiivinen vastuu on yksi isännänvastuun ilmentymä, jonka kohdalla esimerkiksi Solvang muistuttaa, ettei doktriinin tarkoitus ole muuttaa isännänvastuuta ankaraan vastuuseen pohjautuvaksi niin, että tuottamusta ei jotenkin määriteltäisi isännänvastuun ML 7:1 §:n piiriin kuuluvaksi.³⁴² Etäluotsauksen tapauksessa etenkin anonyymien tuottamuksen soveltaminen vaikuttaisi olevan jälleen riippuvainen siitä, mikä on laivanisännän vaikutuspiirin ulottuvuus.

Laivanisännän ML 7:1 §:n mukaisen vastuupiirin laajentaminen esimerkiksi luotsausyhtiöön on tiettyjen uudelleen tulkintojen avulla ehkä mahdollista. Tämä kuitenkin vastaavaan vaatisi ML 7:1 §:n tulkinnan laajentamista ulos totutusta sekä riippuisi siitä, mitä tiedämme muun muassa luotsausyhtiöstä. Kysymys käsitellään siksi vasta osana jaksoa 3.6.7, joka keskittyy tarkastelemaan etäluotsaukseen liittyviä uusia näkökulmia. Edellä todetun perusteella vaikuttaa myös selvältä, ettei tässä vaiheessa ole perusteita osoittaa LL 8.4 §:n tilanteissa korvausvastuuta laivanisännälle. Jäljelle jäävät vaihtoedot ovat siten tahoja, jotka kuuluvat kuvassa 1. vasempaan puoliskoon ja joiden toiminta on tyypillisesti valtion toimintaan kuuluvaa.

3.5 Luotsausyhtiö

3.5.1 Tuottamuksen arvioinnin prosessi etäluotsauksessa

Luotsausyhtiön korvausvastuun määrittely etäluotsauksessa on monivaiheinen punninta, minkä voi havaita edellä alaluvussa 3.1 esitetystä yksinkertaistetusta kuvasta. Käytännössä korvausvastuu syntyy kahdesta seikasta. Organisaation velvollisuudesta järjestää luotsauspalveluita ja varautua

³⁴¹ Ibid. Tarkemmin ks. Ståhlberg – Karhu 2020, s. 122–125

³⁴² Solvang 2021, s. 87–88.

etäluotsauksen ongelmiin. Molemmissa voi olla kyse paitsi oikeushenkilön omasta vastuusta, mutta myös työntekijöistä kanavoituvasta anonyymista, kumuloituvasta tai tavanomaisesta isännänvastuusta.

Tuottamuksen arvioimisessa tulee huomioida luotsausyhtiön suorittavan julkista hallintotehtävää, jolloin moitittavuuden arviointiin soveltuu standardisääntö.³⁴³ Kun on onnistuneesti selvitetty, onko huolellisuus ylittänyt moitittavuuden tason, nousee esiin kysymys siitä, oliko kyse luotsauksesta. Kysymys jakaa vastuun LL 4 a/b §:n rajoitettuun vastuuseen tai edelleen VahL:n ja ML:n systematiikkaan. Lopuksi on syytä tarkastella luotsausyhtiön palveluehtoja, jos niillä on olennaista vaikutusta vastuunjakoon. Nykyisissä palveluehdoissa luotsausyhtiö on todennut, ettei se ota mitään vastuuta luotsauspalvelujen tuottamisesta, josta on edellä keskusteltu alajaksossa 2.2.8.

On huomattava, että etäluotsauksessa luotsausyhtiö on ainoa taho, jolle lupa voidaan myöntää ja joka saa harjoittaa etäluotsausta (LL 16 a §). Lainsäätäjän mukaan luvan ehdoilla voi olla kuitenkin vaikutusta myös eri tahojen vastuisiin ja tehtäviin häiriötilanteissa.³⁴⁴ On epäselvää, mitä eri tahoja lainsäätäjä tarkoittaa, mutta tuskin kovin laajasti luvan ulkopuolisia. Lähinnä kyseeseen voinevat tulla luotsausyhtiön kanssa etäluotsausta yhteistyössä järjestävät osapuolet, koska kolmansien asemasta on säädetty lain tasolla ja viranomaisella ei ole etäluotsauksen lupaan liittyvää hallintosuhdetta muihin.³⁴⁵ Koska tutkielmaa kirjoittaessa ei ole käsillä esimerkiksi lupaviranomaisen määräyksiä tai ehtoja etäluotsaustoiminnalle, tässä yhteydessä ei pystytäkään ottamaan kantaa siihen, missä menee moitittavan toiminnan raja. Siksi vastuuperustetta joudutaan tässä yhteydessä käsittelemään tätä olennaista seikkaa tietämättä. Standardisäännön osalta tyydytään siihen mitä on esitetty alajaksossa 2.2.7, koska soveltaminen edellyttäisi kannan ottamista myös huolellisuusvaatimukseen.

3.5.2 Kuinka tulee ymmärtää luotsauspalvelut?

Määrittelemällä luotsauspalveluiden sisältö, voidaan hahmotella se *tehtävien laajuus*, joiden järjestäminen on luotsausyhtiön velvollisuus (LL 4.3 §) ja joka tapahtuu julkisena hallintotehtävänä. Sen määrittely on myös siksi tärkeää, että HE 214/2010 vp esitetyn näkemyksen mukaan, jos

³⁴³ Ks. edellä alajakso 2.2.7.

³⁴⁴ HE 225/2018 vp, s. 18.

³⁴⁵ Normihierarkian vuoksi erikseen lain asettaman tehtävän laajentaminen tai supistaminen määräyksellä on vaikea hyväksyä. Normihierarkiasta ks. Husa – Pohjolainen 2014 s. 10–14 ja viranomaisen norminantovaltuuksista Mäenpää 2018, (digitaalinen sivuton teos) kohta: Viranomaisen antamat oikeusnormit, sekä kohta: Hallintopäätöksen asiallinen ala. Kuten edellä on tuotu esiin LL ja ML määrittelevät jo ainakin luotsin sekä päällikön tehtäviä ja laivanisännän vastuuta.

luotsausyhtiö aiheuttaa vahinkoa laiminlyömällä huolimattomuudesta tai tahallaan järjestää luotsauspalveluita, se ei voisi käyttää LL 4 a §:n ensimmäistä momenttia vaan vastuu määräytyisi kolmannen momentin mukaan³⁴⁶.

Etäluotsaus sinänsä kuuluneen saman kattokäsitteen alle kuin luotsauspalvelut, koska luotsauslaista ei ilmene erikseen etäluotsauspalvelun käsitettä. Muutenkin, jos etäluotsaus jossain vaiheessa laajenee, ei nykyisessä oikeustilassa ole olemassa muuta vertailukohtaa, jolloin luontevin tapa hahmottaa tehtäväkenttä on edetä nykyisen luotsauspalvelu käsitteen kautta. Etäluotsauksen kohdalla asiaa voidaan siksi lähestyä perinteisen luotsauksen kautta, mutta se huomioon ottaen, ettei tässä kohtaa etäluotsausta tarjota kaikille.

Luotsauspalvelut on käsite, joka ei näytä suoraa aukeavan lakia tarkastelemalla, eikä sitä luotsauslain esitöissäkään oikeastaan tarkenneta³⁴⁷. Luotsauspalvelujen rinnalla LL 4.1 §:ssä kulkee käsite *luotsaustoiminnan tai etäluotsauksen harjoittaminen*, joka niin ikään on kielletty muilta kuin luotsausyhtiöltä. Luotsaustoiminnan harjoittaminen on tässä yhteydessä se toiminta, mitä luotsausyhtiö tekee, ja luotsauspalvelujen tarjoaminen LL 5 §:n osoittamilla alueilla on sen velvollisuus³⁴⁸. Toisin sanoen luotsaustoimintaa harjoittaa luotsausyhtiö, jonka on monopoliasemassa tarjottava luotsauspalveluja. Se, että LL 4 § mainitsee etäluotsauksen luotsaustoiminnan harjoittamisen rinnalla, liittyy tarpeeseen osoittaa, etteivät etäluotsaustakaan voi harjoittaa muut kuin luotsausyhtiö³⁴⁹.

Luotsauslain esitöiden perusteella pystyy tekemään joitakin päätelmiä käsitteistä.

Luotsausliikelaitoksen perustamisen yhteydessä esityöt erottelivat sen tehtäviin kuuluvan luotsauspalvelut, luotsiveneiden kuljetuspalvelut sekä luotsaukseen liittyvät tietopalvelut ja mahdollisesti muut vesiliikennettä tukevat palvelut – esimerkiksi konsultointipalvelut.³⁵⁰

Etäluotsauksen osalta konsultointipalvelut ovat merkityksettömiä tämän tutkielman kannalta, samoin tietopalvelut ja kuljetuspalvelut. Niiden avulla kuitenkin voidaan päätellä, että

³⁴⁶ HE 214/2010 vp, s. 9–10. Silloin myös alempana tapahtuvan *luotsauksessa* termin määrittely helpottuu.

³⁴⁷ Termi *luotsauspalvelu* esiintyy ensimmäisen kerran hallituksen esityksessä 39/2003 vp, s. 3 ja 5. luotsausliikelaitoksen perustamisen yhteydessä. Tätä ennen puhuttiin luotsaustoiminnan harjoittamisesta, joka on LL 4 § otsikko vieläkin. Luotsaustoiminta on sanana tuotu ensimmäiseen luotsauslain 4 §:ään hallituksen esityksellä 144/1997 vp, s. 15. jossa Merenkululaitos huolehti ja valvoi luotsaustoimintaa.

³⁴⁸ Konteksti on nähtävissä hallituksen esityksessä, jonka pohjalta muutettiin luotsauspalvelujen tarjoamisen liikelaitoksen tehtäväksi. Ks. HE 39/2003 vp, s. 5

³⁴⁹ HE 225/2018 vp, s. 15–16.

³⁵⁰ HE 38/2003 vp, 24–25. Tietopalveluilla ilmeisesti viitataan ensisijassa esimerkiksi tilastojen tuottamiseen tai vastaavaan datan tarjoamiseen.

luotsauspalvelut olisivat hyvin tiukasti itse luotsaukseen kytköksissä olevaa toimintaa, koska luotsien kuljettaminenkin on laskettava sen ulkopuolelle. Kyseessä voi yhtä hyvin kuitenkin olla esitykseen tehty huolimaton kirjaus, koska käsitteitä ei ole selitetty tarkemmin.

Luotsausyhtiötä perustettaessa luotsausliikelaitoksen toiminnot siirrettiin vastuineen ja velvollisuuksineen luotsausyhtiölle. Tässä yhteydessä todettiin osakeyhtiön tehtäväksi huolehtiminen luotsauslain mukaisten luotsauspalvelujen tarjonnasta sekä muista luotsauslaissa säädettyistä tehtävistä ja velvollisuuksista. Toimialana on vesiliikenteen turvallisuuden ja toimintaedellytysten turvaamiseksi luotsauspalvelujen tarjoaminen. Kyse on julkisesta hallintotehtävästä.³⁵¹ Toteamus ei avaa suoraan jälleen mitään, mutta ilmiselvästi tarkoitus on varmistaa, että luotsausta on saatavilla lähtökohtaisesti kaikissa olosuhteissa ja että toiminta on turvallista. Kyse on tässä yhteydessä etenkin siis resursseista ja yleisestä turvallisuudesta.³⁵²

Luotsauspalveluista on olemassa myös yksi ohjaava ennakkotapaus. KKO 1995:61 muotoili luotsauspalveluista seuraavaa: ”Valtion tehtävä luotsilaitoksen ylläpitäjänä on järjestää pätevät ja riittävät luotsipalvelut sekä huolehtia niiden jatkuvasta saatavuudesta.” Jatkuvuuden varmistaminen tarkoittanee vähintään resursointia, jolloin etäluotsauksen yhteydessä ainakin luotsien saatavuus ja pätevyys kuuluisi yhtiön vastuulle. Silloin selkeä koulutuksen puute luotsin osaamistasossa olisi eittämättä ainakin osittain luotsausyhtiön laiminlyönti³⁵³.

Jos vahingossa oli kyse esimerkiksi siitä, että etäluotsaava luotsi oli puutteellisesti koulutettu havaitsemaan laitteiston tuottama virhe, joudutaan etsimään rajaa siitä, olisiko luotsin pitänyt ymmärtää koulutuksensa puutteet vai ei, ja mitkä tämän seuraukset olisivat luotsausyhtiölle ja luotsille. Etäluotsaus kuitenkin on toimintaa, jossa luotsin jo osaamalla merenkulun asiantuntijuudella ei ole välttämättä käyttöä etäluotsauksen järjestelmien suhteen, jolloin jonkun tahon on järjestettävä ja valvottava asianmukaisen koulutuksen toteutumista osana kokonaisuutta. Mainittuun saatavuuteen ja resursointiin kuulunee myös etäluotsausyhteyden luominen aluksen sekä luotsin välille ja etäluotsaamiseen tarvittavien työkalujen tarjoaminen luotseille, jotka ovat luotsausyhtiöllä työntekijäasemassa.

³⁵¹ HE 130/2010 vp, s. 7 Kyse on siis HE:ssä olleesta toteamuksesta, ei niinkään enää seikasta, jota yhtiö voisi siksi juurikaan enää muuttaa.

³⁵² Samoin voidaan päätellä myöhemmin perustetun kilpailun avaamista pohtineen työryhmän näkemyksistä siihen, mikä on luotsauspalveluissa olennaista. Liikenne- ja viestintäministeriö 2011, s. 33 ja 43.

³⁵³ Tilanne on sama kuin missä tahansa työpaikalla. Työnantajan tulee sekä julkisoikeudellisessa, että yksityisessä työpaikassa huolehtia, että työntekijä osaa käyttää hänelle annettuja laitteita ja tarvittaessa huolehdittava asianmukaisesta koulutuksesta. Ståhlberg – Karhu 2020, s. 277–278 ja Hemmo 2005, s. 62.

Nämä arviot perustuvat tässä vaiheessa ainoastaan siihen, mikä vaikuttaisi minimitarpeelta, jotta etäluotsausta voitaisiin edes harjoittaa. Edellä mainitun lisäksi kahden muun oikeustapauksen perusteella on katsottu, että luotsausyhtiö olisi ollut vastuussa muun muassa siitä, että luotsia olisi informoitu merimerkkien kunnosta.³⁵⁴ Näin ollen myös luotsien tilannetietoisuuden ylläpito tai ainakin välineiden ja menetelmien tarjoaminen sen ylläpitoon kuuluisi yhtiön luotsauspalveluihin, ja tämä seikka tuskin muuttuisi etäluotsausympäristössä. Tämän pidemmälle tapahtuvaa oikeustapausten analyysia vaivaa niiden puute. Luotsausyhtiöön itseensä liittyviä ratkaisuja ei ole tämän tutkielman puitteissa enempää löytynyt.

Ottaen huomioon aikaisemmin esiin tuodun, luotsauspalvelujen voi ymmärtää tarkoittavan julkista hallintotehtävää, jolla varmistetaan, että alukselle on fyysisesti saatavilla oikea-aikaisesti sekä riittävästi päteviä väylistä ajantasaiset tiedot omaavia luotseja ja että toiminta on heidän osaltaan turvallisuuteen tähtäävää.³⁵⁵ Etäluotsauskontekstissa tätä vastaisi silloin se, että luotsausyhtiöllä on velvollisuus järjestää julkisena hallintotehtävänä etänä luotsaavien yhteydet, varmistaa luotsien saatavuus sekä huolehtia etäluotsien tietotarpeiden täyttymisestä luotsauksen onnistumisen turvaamiseksi.

Mikään ei viittaa siihen, ettei etäluotsaus kuuluisi julkisen hallintotehtävän piiriin, koska lopulta on kyse samasta luotsauspalvelujen tarjoamisesta kuin perinteisessäkin mallissa. Luotsin sijainti on vain toinen. Julkisen hallintotehtävän on oikeuskirjallisuudessa katsottu luotsaustoiminnassa liittyvän liikenteen ohjaamiseen ja turvallisuuteen, ja tässä kontekstissa etäluotsaus on perinteisen luotsauksen kanssa samanlaista.³⁵⁶ Jossain määrin tehtäväkenttää voi pitää mainitun tulkinnan mukaan jopa laajempana, koska huolehtiminen järjestelmien toiminnasta ei ole oleellinen asia perinteisessä luotsauksessa. Se kuitenkin on myös vahvasti yleiseen turvallisuuteen liittyvä seikka, jolloin tällaisen tehtävän pitäminen muuna kuin julkisena hallintotehtävänä ei olisi välttämättä perusteltua. Luotsauspalvelujen sisältö julkisena hallintotehtävänä lienee myös aluetta, josta

³⁵⁴ Juttu on tosin ajalta, jolloin niin väylä, kuin luotsauskin oli valtion viranomaistoimintaa ratkaisun perusteella. Kyse kuitenkin oli luotsausorganisaation sisäisestä tiedottamisesta, jolloin analogia luotsausyhtiöön on perusteltu. Asiassa kyse oli sammuneesta loistosta läheisellä väylällä. Asiassa riitti, että ei voitu todistaa luotsin saaneen tietoa merimerkin tilasta, koska siitä ei ollut esimerkiksi merkintää ilmoitustaululla tai päiväkirjassa. Mielenkiintoisesti valtion vastuun syntymiseen riitti, että loisto oli pimeä ja ei voitu pois sulkea sen vaikutusta vahingon syntymiseen. Vaasan HO 31.12.1987 2027/87 dnro: R 85/1429. Samaan päätyi tiedottamisen osalta Turun HO 3.6.1983 n:o 150483-N:o 431 RO 27.5.1982 dnro: S80/1024/X.

³⁵⁵ Samaan lopputulokseen päätyy Henriksson 2011, s. 347.

³⁵⁶ Giordani – Kava 2019 s. 5. Etäluotsausta on perusteltu ensisijaisesti luotsin työhön liittyvistä turvallisuusnäkökulmista ja mahdollisista muista luotsauspalvelun järjestämiseen liittyvistä näkökulmista lähtien, jolloin vaikuttaa kiistattomalta, että kyseessä on edelleen julkinen hallintotehtävä. Kokeiluvaiheessa on kyse todennäköisesti hallintotehtävään liittyvästä toiminnan kehittämisestä. Ks. HE 225/2018 vp. s. 6.

viranomainen ei voisi lupaehdoissa määrätä toisin ottaen huomioon PeV:n kannan valtiolta delegoituihin tehtäviin ja luotsauksen monopoliasemaan³⁵⁷.

3.5.3 Luotsausyhtiön velvollisuus varautua

Luotsausorganisaatio voi kuten on todettu, joutua vahingonkorvausvastuuseen toiminnassaan paitsi luotsauspalvelujen järjestäjänä, myös sen varautumisvelvollisuuden kautta, joka pohjaa hallituksen esityksessä ilmi tuotuun tahtotilaan.³⁵⁸ Hallituksen esityksen kirjausta voi tässä yhteydessä pitää LL 16 b §:n lukuohjeena etenkin viranomaiselle, jonka pitää varautumista edellyttää lupaa hakevalta. Luotsausyhtiön tuleekin siksi olla jo etukäteen varautunut mahdollisiin häiriöihin ja muihin poikkeustilanteisiin, joka osaltaan myös näyttää kuinka uudessa roolissa luotsausyhtiö on. Kyseessä on täysin uusi vain etäluotsaukseen liittyvä velvollisuus, joka myös osoittaa yhden mahdollisen korvausvelvollisen LL 8.4 §:n mukaisessa häiriötilanteessa.³⁵⁹

Velvollisuus on ilmaistu hallituksen esityksessä yksiselitteisesti. Vaikka etäluotsausjärjestelmän toimittaisi kolmas taho tai datan tuottaisi ja sitä hallinnoisi muu kuin luotsausyhtiö, ainakin osittainen vastuu voi syntyä jo näissäkin ilmenevien häiriöiden johdosta, jos varautuminen on laiminlyöty.³⁶⁰ Kyseeseen voinevat tulla esimerkiksi luonnonilmiöt, kuten lumisade tai kovasta tuulesta aiheutuvasta sähkökatkos, joiden kohdalla mitään varsinaista aiheuttajaa ei ole edes olemassa. Riskien kartoittamisen, niistä tehdyn analyysin ja näiden pohjalta tehdyn varautumisen tulee olla kuvattu sekä lupahakemuksessa että toimintakäsikirjassa, joiden pohjalta viranomainen antaa tarvittavat lupaehdot ja määräykset³⁶¹. On siten hyvin mahdollista, ettei luotsausyhtiö voi ainakaan kovin helposti vedota ennakoimattomiin seikkoihin.

Varautumisvelvollisuuden ilmaiseminen vain hallituksen esityksessä osaltaan näyttää, kuinka keveää etäluotsauksen sääntely on vielä tässä vaiheessa. Kun tehdään vertailu alusliikennepalvelulakiin tietojärjestelmien ylläpidon sääntelyssä paljastaa suuren eron

³⁵⁷ Ks. PeVL 12/2010 vp kokonaisuudessaan.

³⁵⁸ Tarkalleen: ”Etäluotsausta koskevassa lupahakemuksessa sekä toimintakäsikirjassa tulee arvioida etäluotsaukseen liittyvät mahdolliset riskit ja uhkakuvat sekä niiden hallinta, varajärjestelmät ja poikkeus- ja häiriötilanteiden kannalta tarpeelliset toimintatavat. Luotsausyhtiön tulee olla jo etukäteen varautunut mahdollisiin häiriöihin ja muihin poikkeustilanteisiin etäluotsauksessa. Luvassa määritetyillä ehdoilla voisi siis olla vaikutusta myös eri tahojen tehtäviin ja vastuisiin häiriötilanteissa.” HE 225/2018 vp, s. 18.

³⁵⁹ Velvollisuus on ilmaistu lain yksityiskohtaisissa perusteluissa juuri LL 8 § kohdalla välittömästi luotsin vastuun rajoitusta käsittelevän kohdan jälkeen, joka osoittaa osaltaan näiden kahden vastuun olevan yhteydessä toisiinsa. HE 225/2018 vp, s. 18.

³⁶⁰ Ibid.

³⁶¹ Ibid.

etäluotauksen ja VTS:n välillä. AlpL 16.5 §:n mukaan alusliikennepalveluntarjoaja on velvollinen huolehtimaan viestintäverkkoihin ja tietojärjestelmiin kohdistuvien riskien hallinnasta. Lisäksi AlpL 18 a §:n ja 28 §:n mukaan palveluntarjoajalla on velvollisuus ryhtyä toimenpiteisiin ja toisaalta ilmoittaa mahdollisista tietoturvallisuuden häiriöistä. Ensisijaisesti kyse on tietoturvariskeistä, joihin lasketaan paitsi tietojen varastaminen, myös ennakoimattomia syy-yhteyksiä aiheuttavat verkkotoiminnan häiritsemisen tai muu toiminta, joka aiheuttaa riskin merenkulun turvallisuudelle.³⁶² Vastaavaa velvollisuutta ei näytä olevan laintasolla luotsausyhtiöllä, mutta varautumisvelvollisuuden voi olettaa konkreettisesti tarkoittavan juuri tällaisia seikkoja toiminnan järjestämisen yhteneväisyyksien vuoksi.

Juuri tämänlaista järjestelmiin liittyvää riskienhallintaa on kuitenkin mahdollista vaatia lupahakemukseen hallituksen esityksen ja LL 16 b §:n mukaan.³⁶³ Häiriön syntyminen ylipäättään ja sen yhteydessä tapahtuva vahinko antaisivat vahvan indikaation siitä, että varautuminen on mahdollisesti laiminlyöty etenkin, jos kyseiseen häiriöön varautuminen on kuvattu toimintakäsikirjassa. Tällaisessa tilanteessa luotsausyhtiön tehtäväksi tulee pystyä jälkeinpäin osoittamaan noudattaneensa erityistä toimintavelvollisuuttaan³⁶⁴. Lisäksi velvollisuus ottaa riskienhallinnalla laajassa mielessä huomioon häiriöt myös kasvattaa niiden tapahtumien joukkoa, joita voi pitää odotettavina.³⁶⁵ Viranomaisen määräyksillä on siten huomattavaa merkitystä huolellisuusvelvollisuuden arvioimisessa.³⁶⁶

Vahingonkärsijälle varautumisvelvollisuus on merkittävä helpotus. Tuottamuksen osoittaminen luotsauspalveluiden järjestämisessä, luotsausyhtiön toiminnassa tai sen isännänvastuun piirissä olevien työssä saattaa olla haastavaa. Vahingonkärsijän kannalta luotsausyhtiön tietojärjestelmän kuvaukset ovat suurella todennäköisyydellä tarkoituksensa vuoksi luottamuksellisia ja tiedon saanti voi muulle kuin viranomaiselle olla haastavaa³⁶⁷. Vahingonkärsijän tulisikin pahimmillaan seurata viranomaisen luotsausyhtiöön liittyviä valvontaprosesseja ja tehdä niistä omia johtopäätöksiään. Toimintakäsikirjan ja lupaehtojen perusteella niiltä osin, kun dokumentit on saatavilla tietopyynnöllä, hän kuitenkin voi arvioida luotsausyhtiön toimintaa ja esittää

³⁶² HE 192/2017 vp, 6–7 ja 70–71.

³⁶³ Ks. tarkempi listaus HE 225/2018 vp. s. 22–24.

³⁶⁴ Ks. Hemmo 2005, s. 38–39 ja Hahto 2008, s. 88.

³⁶⁵ Tarkemmin aiheesta Ståhlberg – Karhu 2020 s. 411–414.

³⁶⁶ Määräysten merkityksestä huolellisuusarvioinnissa lyhyesti ks. Mielityinen 2006 s. 323–324. Myös Ståhlberg – Karhu 2020 s. 94–96.

³⁶⁷ Ks. alajakso 3.6.2.

vahingonkorvauskanteessa perustellun epäilyksen varautumisen pettämisestä.³⁶⁸ Hän ei näin ollen välttämättä joutuisi esittämään todistelua siitä, ovatko yhtiön järjestelmät toimineet tai kenen laitteista oli edes kyse. Tällaisen toteen näyttäminen voisi olla hankalaa.

3.5.4 Luotsausyhtiön vastuuperuste etäluotsauksessa

Kun luotsausyhtiön etäluotsaukseen liittyvät tehtävät, luotsauspalvelujen järjestäminen ja varautumisvelvollisuus on määritelty, voidaan tarkastella näihin liittyvää vastuuperustetta. Luotsausyhtiön vahingonkorvausvastuussa voi olla kyseessä isännänvastuu sen työntekijöistä tai sen oma tuottamusvastuu, kun virheen tai laiminlyönnin on tehnyt yhtiön orgaani. Jaksossa 2.2.9 esille tuodun mukaisesti tässä yhteydessä voidaan kuitenkin käyttää yleisesti termiä luotsausyhtiön vastuu ilman tarkempaa erottelua näiden välillä.³⁶⁹ Vastaavasta käsittelytavasta on esimerkkitapauksena KKO 1980 II 93. Tapauksessa kyse oli siitä, että karilleajoon vaikuttavaksi osasyiksi katsottiin linjaloiston lampun väärä asento. Syy siihen, miksi lamppu oli väärässä asennossa, ei selvinnyt, mutta oli epätodennäköistä, että se olisi voinut johtua muusta syystä kuin virheellisestä tai varomattomasta asennustyöstä. Valtion katsottiin olevan vastuussa tapahtuneesta anonyymin vastuun perusteella. Vaikka väylien ylläpidon on nähty olevan korostuneen huolellisuusvelvollisuuden alueella, oli perusteluissa kuitenkin ratkaisevaksi tekijäksi nostettu juuri anonyymi tuottamus³⁷⁰.

Vaikka henkilöltä odotetun huolellisuuden tason arvioimisessa on merkitystä sillä, missä asemassa hän on, ja mikä hänen ammattiosaamisensa taso on, ei tässä yhteydessä ole mahdollisuuksia pureutua näin spesifiin erotteluun.³⁷¹ Tämän lisäksi on olemassa myös toinen huolellisuuden tason tarkastelua rajoittava tosiasia. Käsillä ei ole etäluotsauksen lupahakemusta tai sen perusteella annettua lupaehtoja ja -määräyksiä. On myös vaikea löytää perinteisestä luotsauksesta tai etäluotsausta muistuttavista toiminnoista riittävän läheisiä merioikeuden esimerkkejä, ja

³⁶⁸ Tuottamus vahingonkorvausoikeudessa todetaan erityisellä perusteella, joka tässä tapauksessa voisi muodostua esitöissä annetulla erityisellä toimintavelvollisuudella varautua teknisiin häiriöihin ja sen tekemättä jättämisellä eli laiminlyönnillä. Ståhlberg – Karhu 2020 s. 93. Laiminlyönti ei kuitenkaan automaattisesti aiheuta tuottamusta, kuten tuotu ylempänä esiin. Lisäksi tietenkin tarvitaan syy-yhteys laiminlyönnin ja vahingon välillä sekä korvattava vahinko. Ibid. s. 383.

³⁶⁹ On joka tapauksessa muistettava, että isännänvastuu ja organisaation vastuu ovat toisistaan periaatteessa irralliset, jolloin vahingon satuttua voidaan hyvinkin todeta yrityksen organisaationa toimineen huolellisesti, mutta vastuu voi silti syntyä työntekijän virheen tai laiminlyönnin perusteella. Ståhlberg – Karhu 2020, s. 235–237.

³⁷⁰ Väylistä: Ståhlberg – Karhu 2020, s. 140–141. Anonyymistä tuottamuksesta KKO 1980 II 93 lisäksi Ståhlberg – Karhu 2020, s. 122–125. Maaliikenteestä esimerkkinä KKO 1982 II 120.

³⁷¹ Ks. Ståhlberg – Karhu 2020, s. 93.

kysymykset ovat osin uudentyyppisiä. Tästä huolimatta joihinkin kysymyksiin, kuten esimerkiksi vastuuperusteeseen ja näyttötaakkaan, on mahdollista esittää näkökulmia.

Koska ainakaan tässä kohtaa ei ole olemassa lainsäädäntöön pohjautuvaa ankaraa eli tuottamuksetonta vastuuta, tarkasteluun tulee etenkin se, onko toiminta jo lähtökohtaisesti korostuneen huolellisuusvelvoitteen piirissä vai ei. Doktriinin suurin vaikutus olisi vaikutus todistustaakkaan, joka korostuneen huolellisuusvelvollisuuden pohjautuvassa arvioinnissa voi kääntyä. Kyseeseen saattaisi tulla myös oikeuskäytännön myötä ankara vastuu, jolloin huolellisuutta ei tarvitse edes arvioida.³⁷² Tarkoituksena ei ole pohtia, tulisiko kutakin vastuuperustetta käyttää, vaan ennemmin se, soveltuvatko ne etäluotsaukseen ja olisivatko siten joka tapauksessa sovellettavissa.

Vastuuperuste ei ole merkityksetön etenkin sen mahdollistaessa edellä mainitun käännetyn todistustaakan. Todistustaakalla on erityistä merkitystä tilanteissa, joissa häiriöön varautumisen laiminlyöminen ei ole suoraan käytettävissä tuottamuksen perusteena, ja ongelmana on, että kolmannelle osapuolelle tai laivanisännälle voi koitua hyvin haastavaksi näyttää mahdollinen virhe tai laiminlyönti. Tämä on erityisen akuutti tilanteissa, joissa vahingonkärsineellä ei ole riittävästi mahdollisuuksia tutustua luotsausyhtiön järjestelmiin tai siihen, mitä etäluotsauksen toteutuspaikassa todellisuudessa tapahtui.³⁷³

Yhtä lailla kysymykseen voi tulla tilanne, jossa luotsin ja luotsausyhtiön intressit eivät kohtaa, ja jossa molemmilla olisi ymmärrettävä syy pyrkiä osoittamaan toisen virhe tai vastaavasti oman tuottamuksen puute juuri LL 4a §:n vastuunrajoituksen ja kanavointisäännön vuoksi. Luotsin tarve toki on todistaa omaa syyttömyyttään, mutta luotsausyhtiöllä tai sen vakuutusyhtiöllä voi olla yhtäläinen tarve osoittaa, että kyse oli nimenomaan luotsauksessa tapahtuneesta luotsin virheestä.³⁷⁴ Kolmannelle puolestaan täyden korvauksen saanti voi riippua siitä, onnistuuko hän tekemään eron siinä, oliko tapahtumissa kyse luotsauksesta vai ei.

³⁷² Vastuuperusteista luetteloinnista ja merkityksestä ks. Ståhlberg – Karhu 2020, s. 80–86

³⁷³ Jos kyseessä laivanisännän kanssa olisikin sopimussuhde, niin silloin riittäisi pelkkä näyttö vastapuolen velvoitteen rikkomisesta Ståhlberg – Karhu 2020, s. 586–587. Ks. myös kohtaan liittyvät oikeustapaukset.

³⁷⁴ Tilanne muistuttaa aikaa, jolloin valtion laitos oli vastuussa sekä valtion omaisuuden hoidosta väylillä sekä luotsaustoiminnasta saman katon alla. Tyypillisessä merimerkin vahingoittamisessa juristit, jotka puolustivat Merenkululaitoksen intressejä käytännössä eivät voineet aina suojata omia työntekijöitään luotseja. Tätä varten Merenkululaitoksella jouduttiin osastoimaan lakimiehiä näitä kahta eri tarvetta varten. Tänä päivänä luotsit ovat järjestäneen oman oikeusturvansa ammattiliiton kautta, joka ei kuitenkaan ole lähtökohtaisesti ideaalitalanne etenkin ajatellen työsuhteen moraalisia lojaliteettivelvoitteita. Haapajoki 2018, s. 221–222.

Hallituksen esityksestä päätellen vähintään osittain etäluotsauksen tarkempi tehtävienkuvaus, tehtävien jako eri tahoille sekä sitä seuraava vastuu tulisivat suoraan lupaehdoista³⁷⁵. Tuottamuksen arviointi ja velvollisuuden rajojen määrittely ex post tehtäneen silloin ensisijaisesti normipainotteisesti luvan mahdollisen kriteeristön mukaan.³⁷⁶ Tällaisten kriteerien asettamisessa on kuitenkin rajansa. Viranomaisen tuskin voisi puuttua luotsauspalveluiden järjestämisvelvollisuuden sisällön laajuuteen ainakaan supistavasti, sillä julkisen hallintotehtävän hoitoon liittyvät aikaisemmin esiin tuodut norminantovaltuudet. Keskeisillä käyttäytymisohjeilla viranomaisen voi joka tapauksessa auttaa velvollisuuden tarkentamissa, jolloin edellä tehdyllä luotsauspalvelujen määrittelyllä etäluotsauskontekstissa ei olisi niin paljoa merkitystä. Viranomaisen voisi esimerkiksi määritellä hyväksyttäviä raja-arvoja tai muita kriteereitä riittävän turvallisen palvelutason täyttämiseksi. Määrittelyjen teon sivutuotteena olisi, ettei huolellisuusvelvoitteen rikkomisen tai toiminnan asianmukaisuuden toteen näyttäminen olisi mahdoton tehtävä myöhemmässä vaiheessa.

Tapauksen KKO 1995:61 perusteella voidaan sanoa luotsausyhtiön vastuun luotsauspalveluista pohjautuvan tuottamukseen. Valtion asemaa arvioitiin tapauksessa nimenomaan sen kautta, kuinka huolellinen luotsiorganisaatio oli toiminnassaan. Etäluotsauksen järjestämisestä ja häiriöihin varautumisesta ei ainakaan lainsäädännön perusteella sovelleta perinteisestä poikkeavaa vastuuperustetta, mutta tätä koskevasta oikeuskäytännöstä ei luonnollisesti ole olemassa tietoa. Tuottamusperusteeseen viittaa myös LL 4 a §:ssa mainitut *virhe* tai *laiminlyönti*, sekä sen viittaus vahingonkorvauslakiin, joka perustuu myös tuottamukseen.

Hemmo mainitsee tavallista huolellisempaa toimintaa vaaditun etenkin asiantuntijapalveluiden tarjoajilta.³⁷⁷ Lähtökohtaisesti luotsin työ on asiantuntijapalvelua jo LL 2 §:n määritelmänkin vuoksi, jolloin sille on luontevaa asettaa korkeat vaatimukset. Sen vaativuus on myös oikeuskäytännössä erikseen todettu.³⁷⁸ Tuottamusarvioinnissa asiantuntijuuden korostuneesta huolellisuusvelvollisuudesta ei kuitenkaan ole tämän tutkielman aineistoon liittyvässä alajakson 3.3.2 oikeuskäytännössä viitteitä edes luotseilla.³⁷⁹ Heitä arvioidaan ammattilaisroolissa, mutta

³⁷⁵ He 225/2018 vp, s. 18.

³⁷⁶ Normiperusteisesta tuottamusarvioinnista kattavasti esim. Mielityinen 2006, s. 323–348.

³⁷⁷ Asiantuntijoista esimerkkeinä on tilintarkastajat, asianajajat ja kiinteistönvälittäjät Hemmo 2005, s. 37.

³⁷⁸ Kyse oli luotsin humalatilasta tapauksesta KKO 1995:61. Perusteluissa kuvailtiin luotsin merkittävää asiantuntija-asemaa näin: ”Ottaen huomioon myös luotsien koulutuksen ja tehtävien vaativuuden sekä heidän virka-asemansa ja tuon aseman mukaisen virkavastuunsa...”

³⁷⁹ Näin muun muassa KKO 1983 II 40 ja KKO 2996:20.

tavallisen tuottamuksen mukaan. Luotsin ja luotsausyhtiön roolit ovat luonnollisesti toisistaan vahvasti erilliset, mutta huomioon ottaen kuinka luotsi on luotsauksessa juuri erityinen asiantuntija, on hankala asettaa luotsausyhtiölle ainakaan häntä korkeampaa huolellisuusvelvoitetta. Etäluotsauksessa arvio voi olla toinen ottaen huomioon, kuinka keskeinen asema luotsausyhtiölle on asetettu turvallisen toiminnan järjestämisessä³⁸⁰.

Ankaran vastuun doktriinia kehitetään erityisesti oikeuskäytännössä. Ståhlberg ja Karhu mainitsevat turvallisuudeltaan puutteellisen koneen käytön tyyppitapauksena, johon ankara vastuu soveltuu. Tarkemmin kyse on yhtiöstä, jonka kone on kyseessä.³⁸¹ He viittaavat erityisesti betonipumppausauton tapaukseen, jossa rakenneviasta johtuen auton jakelupuomi putosi työntekijän päälle. Auto sinänsä ei ollut vaarallinen kone, mutta sen omistaja oli vastuussa siitä, että laite olisi tapaturmien ehkäisemiseksi tarkoituksenmukainen.³⁸² Etäluotsausjärjestelmän turvallisuuspuutteet voisivat vertautua koneen puutteisiin, mutta työkoneen tapauksessa aiheutettu vahinko oli henkilövahinko työntekijälle, joka voi olla lähtökohtaisesti ankaramman arvostelun piirissä, kuin tilanteet, jossa ei henkilövahinkoja synny.³⁸³ Samasta tyyppitapausluettelosta löytyy mahdollisesti kuvaavampikin tapaus KKO 1992:3, jossa maksujärjestelmän turvallisuuspuutteet johtivat vain käännettyyn todistustaakkaan. Tässä tapauksessa kuitenkin ongelma analogian käyttämiseen on se, että tapauksen taustalla oli sopimus, jolloin suora soveltaminen deliktivastuuseen ei ole mahdollista.³⁸⁴

Ankaraa vastuuta on sovellettu myös tapauksiin, joihin liittyy suurten energiamäärien käyttäminen tai varastoiminen sekä vaaralliset aineet.³⁸⁵ Etäluotsausjärjestelmän käyttäminen mahdollistaa suurten energiamäärien käyttämisen (laivat, joilla on vaarallisia lasteja), ja tuloksena voi olla vakavia vahinkoja välillisesti. Jälkimmäinen on merilaissakin jo osin ankan vastuun piirissä, mutta yleisesti alusliikenteen ei ole merilain mukaan katsottu kuuluvan tähän kategoriaan, kuten

³⁸⁰ Viitaten hallituksen esitykseen HE 225/2018 vp, s. 18, 22–24. muotoiluihin seikoista, jotka luotsausyhtiön tulee ottaa huomioon ja varautua.

³⁸¹ Ståhlberg – Karhu 2020, s. 195–197.

³⁸² Ståhlberg – Karhu 2020, s. 195–197. Ks. lisää KKO 1990:55 samoin KKO 1991:156.

³⁸³ Ståhlberg – Karhu 2020, s. 195–197.

³⁸⁴ Jostain syystä teoksen kirjoittajat eivät tätä ole huomioineet luvussa, joka käsittelee deliktivastuuta. Ibid.

³⁸⁵ Ibid. s. 191–194.

edellä on esitetty.³⁸⁶ Vaikuttaa siltä, ettei ankaraa vastuuta pysty erityisen helposti soveltamaan etäluotsaukseen.

Toisen näkökulman vastuuperusteen kannalta voi löytää, jos tarkastelee etäluotsausjärjestelmää kriittisenä infrastruktuurina, joka ei saa olla kovin vikaherkkä.³⁸⁷ Etäluotsauspalvelu ei vaikuta kestävän keskeytyksiä, millä voi olla merkitystä huolellisuuden tason arvioinnissa³⁸⁸. Hahto sijoittaa korostuneen huolellisuusvelvoitteen alle tapahtumat, jossa edellytetään tietyn turvallisuustason saavuttamista.³⁸⁹ Asia ei kuitenkaan etäluotsausjärjestelmän kannalta välttämättä ole näin. Kriittiseen infrastruktuuriin liittyvään Suomen Erillisverkot -erikoistehtäväyhtiöönkään ei sovelleta ankaraa vastuuta ainakaan lainsäädännön perusteella, eikä korostuneesta huolellisuusvelvoitteesta ole keskustelua hallituksen esityksessä.³⁹⁰ Huolellisuus on mainitussa tapauksessa järjestetty toisin. Yhtiön henkilöstö ja päättävien toimielimien jäsenet ovat rikosoikeudellisessa virkavastuussa, minkä voi olettaa nostavan huolellisuuden tasoa.³⁹¹ Tämä ei kuitenkaan sulje korostunutta huolellisuusvelvoitetta pois, koska doktriini kehittyy etenkin oikeuskäytännössä.³⁹²

Tuottamuksen ankaruuden arviointia voidaan osaltaan selventää väylien pitoon liittyvällä tapauksella. Tapaus *Pinguin* Turun hovioikeudessa päättyi valtion ja yksityisen yrityksen korvausvelvollisuuteen, kun siirtynyt merimerkki oli yhteydessä vahinkoon.³⁹³ Huolellisuuden tasoa ei tapauksessa arvioitu, vaan merkin väärä sijainti ja valvontatehtävän laiminlyönti riittivät. Kyseinen poiju oli tietävästi siirtynyt ainakin kaksi kertaa pois paikoiltaan, mikä antoi erityisen syyn kiinnittää huomiota poijun sijaintiin. Väylän hoidosta huolehtiminen siten, että se oli kulkukelpoinen ja merimerkit paikoillaan, oli Merenkulkuhallituksen alkuperäisen päätöksen ja sen aikaisen vesilain (264/1961) 11 §:n mukaan Naantalin kaupungin velvollisuus. Tehtävä oli

³⁸⁶ Ks. alajakso 2.2.1. Wetterstein myös tuo esiin, ettei yleistä ankaraa vastuuta vaarallisesta toiminnasta ole Suomessa hyväksytty. Wetterstein 1986, s. 11, alaviite 17.

³⁸⁷ Merikuljetusten turvaaminen on määritelty turvallisuuskriittiseksi toiminnaksi ks. Valtion Valtioneuvoston päätös huoltovarmuuden tavoitteista (1048/2018) kohta: 5.3.

³⁸⁸ Yhteyttä tarvitaan etenkin ohjeiden välittämiseen, mutta sitäkin keskeisempää on säilyttää jaettu tilannekuva, koska nykyinen luotsaus perustuu vahvalle yhteistyölle. RISE Research Institutes of Sweden 2021, s. 39–40.

³⁸⁹ Hahto 2008, s. 87. Myös Ståhlberg – Karhu 2020, s. 114.

³⁹⁰ Sen sijaan on huomattava, että Suomen Erillisverkot -yhtiötä koskevassa HE:ssä varautumisvelvollisuus laissa julkisen hallinnon turvallisuusverkkotoiminnasta (10/2015) 12 §:ssä liittyy nimenomaan siihen, että verkko olisi aina toimintavarma. Ks. HE 54/2013 vp, s. 35.

³⁹¹ Laki julkisen hallinnon turvallisuusverkkotoiminnasta (10/2015) 20 §. Luotsausyhtiön henkilöstöstä vain luotsin on vastaavassa asemassa (LL 8 §). Yhtälailla virkavastuun edellyttämistä voi pitää julkiseen hallintotehtävän delegointiin liittyvänä ehtona, mutta joka tapauksessa kyse on näiltä osin laadun varmistamisesta. Ks. PeVL 12/2010 vp.

³⁹² Ståhlberg – Karhu 2020, s. 130–134.

³⁹³ Turun HO 19.1.1996 n:o 277 dnro: S 94/404

sittemmin siirretty yksityisen tahon omistamalle osakeyhtiölle, joka piti telakkaa väylän päässä. Hoitovelvollisuuteen kuului myös pitää huolta merkkien sijainnista. Valtion viranomaisella, tässä tapauksessa Merenkulkuhallituksella oli asetuksen vesikulkuväylien merkitsemisestä (846/1979) 4 ja 12 §:n mukainen velvollisuus valvoa, että navigoinnin apuvälineet ovat paikoillaan, ja tässä tehtävässä sillä oli oikeus muun ohella teettää työ hoidosta velvollisen kustannuksella, mikäli tämä ei toimi tarpeeksi nopeasti. Sen tehtäviin kuului lisäksi väylien turvalaitteista määrääminen ja tarpeellisten määräysten antaminen, jotta merimerkit ovat luotettavasti paikoillaan. Lisäksi merimerkkien vääristä sijainneista tuli ilmoittaa Merenkulkuhallitukselle.³⁹⁴

Väylien pidon, siinä missä teiden kunnossapidonkin, on yleisesti katsottu kuuluvan ainakin lähelle ankaran vastuun piiriä, jota *Pinguin* myös hyvin edustaa. Oikeuskirjallisuuden mukaan vapautuminen *lähes ankarasta vastuusta* edellyttää näyttöä esimerkiksi seikoista, jotka olisi ollut *ylitsepääsemätöntä ennakoida*.³⁹⁵ Analyysiä ei ole syytä monimutkaistaa käsitteitä lisäämällä. Tämän lähelle ankaraa vastuuta sijoittuvan vastuuperusteen voi kuitenkin laskea yhdeksi korostuneen huolellisuusvelvoitteen muodoksi.³⁹⁶ Taustalla vaikuttaa olevan tarve odottaa julkisyhteisöjen toiminnalta lähtökohtaisesti suurempaa luotettavuutta ja ennakoitavuutta. Näkemys on tämä huolimatta siitä, ettei julkisyhteisö voi kieltäytyä rakentamasta väyliä mahdollisen tuottamuksen vuoksi tai vaikka sitä suojaisi standardisääntö.³⁹⁷

Merenkulussa luotsausyhtiö olisi mahdollista sijoittaa samaan asemaan, kuin väylästä vastaava yritys. Tosin yritykseen verrattuna luotsausyhtiö on saanut velvollisuuden huolehtia luotsauksesta suoraan delegoituna julkisena hallintotehtävänä³⁹⁸. Analysoiden *Pinguin*-tapausta tässä kontekstissa, siinä, missä yritys oli korostuneen huolellisuusvelvoitteen piirissä väylien pidosta, olisi luotsausyhtiö samassa asemassa. Samastamista vastaan puhuu kuitenkin se, ettei ainakaan Henriksson eikä myöskään Rak käsittele luotsausyhtiön vastuuta muuten kuin tavallisen

³⁹⁴ Ibid.

³⁹⁵ Ks. Ståhlberg – Karhu 2020 s. 131–133. Tätä ei kuitenkaan lähdetty tarkastelemaan *Pinguin* tapauksessa, joka osoittaa ankaraa arvostelukriteeriä tuottamukseen tai jopa lähes ankaraa vastuuta Turun HO 19.1.1996 n:o 277 dnro: S 94/404.

³⁹⁶ Ks. koko keskustelu yleisistä teistä, kaduista ja väylistä korostuneen huolellisuusvelvoitteen alla Ståhlberg – Karhu 2020 s. 133–143. Henriksson 2011

³⁹⁷ Standardisääntö antaa mahdollisuuden tarkastella tuottamusta lievemmin kriteerein kuin normaalisti. Ks. edellä alajakso 2.2.7. Huomaa kuitenkin esimerkiksi valtion vastuulle kuuluva kartoitustoiminta ja väyläalueen ulkopuolisesta alueesta KKO 1989:111, jossa valtion syyksi ei laskettu karille ajoa, joka johtui kartan virheellisestä merkinnästä alueella, jota ei käytetty juurikaan merenkulkun. Merikarttojen tietojen osalta väylän pitäjän vastuusta myös KKO 1993:23. Väyläalueellakin valtio voi etenkin jääolosuhteissa vapautua vastuusta KKO 1992:167.

³⁹⁸ Ks. edellä 2.2.7 ja HE 214/2010 vp, s. 1.

tuottamuksen ja standardisäännön pohjalta. Tosin he tarkastelivat vain perinteistä luotsausta.³⁹⁹ Luotsauspalvelujen ja etäluotsauksen välille ei siksi välttämättä voi vetää yhtäläisyysmerkkejä yllä oleva huomioiden. Perinteisen luotsauksen järjestäminen on kuitenkin luonteeltaan hallinnollista resursointia, laskutusta, venekuljetusten organisointia ja niin edelleen.⁴⁰⁰ Etäluotsauksessa toiminta laajenee entisestä uusille alueille huomattavasti.

Niiltä osin, kun etäluotsauksen järjestelmät katsottaisiin kuuluvan samanlaiseen infraan kuin väylät, voisi mainittu korostunut huolellisuusvelvoite olla perusteltua. Samaan yhteyteen on kuitenkin todettava, että liikennevälineiden kohdalla ankara vastuu on tavattu asettaa lainsäädännöllä, merenkulku pois lukien, *liikennevälineen käyttäjälle tai omistajalle*.⁴⁰¹ Vahingonkärsijälle, jos kyse ei ole laivanisäntä itse, asialla ei liene merkitystä, mutta aikaisemmin todetun mukaan etäluotsauksessa tällainen ratkaisu ei vaikuta mahdolliselta, jos kyse on järjestelmän petttämisestä.

Lisäksi on syytä huomioida, että toisista liikennevälineistä tehtävällä analogialla voi myös osoittaa vastuun täysin toiselle taholle. Esimerkiksi raideliikenteenharjoittajan kohdalla perustelu ankarasta vastuusta liittyy muiden tahojen täydelliseen kontrollikyvyttömyyteen rautatien haltijan toiminnasta, jolloin ei voi välttyä assosiaatiosta luotsausyhtiön etäluotsausjärjestelmään⁴⁰². Millään muulla taholla kuin viranomaisella ei ole sanottavaa, kuinka etäluotsauksesta vastaava yhtiö toimintansa järjestää.

Kooten havaintoja yhteen, etäluotsauksessa astutaan täysin uudelle alueelle, jossa toiminnassa on kriittisen infrastruktuurin ylläpidon piirteitä ja sen sisällä etäluotsauksen järjestämistä. Tällainen toiminta samastuu lähemmäksi väylän pitoa ja kaikille tarjottavaa palvelua, jonka sisällä on yksittäisille aluksille tarjottavaa toimintaa, joita tarjoavat yksittäiset luotsit tavanomaisella tuottamusarvioinnilla. Etäluotsauksen järjestämistä tulisi silloin tarkastella korostuneen huolellisuusvelvoitteen vastuun pohjalta tai käännetyn todistustaakan kautta, jollei lainsäädäntö myöhemmin aseta yhtiön muulle henkilöstölle rikosoikeudellista virkavastuuta, kuten Suomen Erillisverkot Oy:llä. On siten vahva epäily sille, että ellei kyseessä ole korostunut

³⁹⁹ On huomattava keskustelussa, että näkökulma on ollut ennen 2010 lakimuutosta etenkin VahL 3:7 § vastuunrajoituksessa, jolloin tuottamus ei tule edes keskusteluun. Henriksson 2011 ja Rak 2011, s. 182–191.

⁴⁰⁰ Näin myös Henriksson 2011, s. 358–359.

⁴⁰¹ Raideliikennevastuulaki (113/1999) 3 §, Ilmailulaki (864/2014) 13:136 § ja Liikennevakuutuslaki (460/2016) 31 §. Vrt. kuitenkin Liikennevakuutuslain 33 §. Merenkulussakin ympäristövahingot ovat laajalti ankaran vastuun piirissä lainsäädännön perusteella. Ks. ML 10-11 luvut. Ks. yleiskuvaus ankarasta vastuusta eri kuljetusmuodoissa HE 234/1997 vp, s. 7–8.

⁴⁰² Ks. HE 234/1997 vp, s. 14.

huolellisuusvelvoite, johon analyysi viittaa, todistustaakka etäluotsausjärjestelmään liittyvissä vahingoissa voisi olla käännetty, kun syyllinen vahinkoon voidaan presumoida.

Etäluotsausjärjestelmään liittyvät ongelmat antavat vahvan epäilyksen siitä, ettei varautumista ole suoritettu asiallisesti⁴⁰³. Olen myös taipuvainen hyväksymään vähintään käännetyn todistustaakan kuvattujen, erityisesti kolmannen osapuolen oikeussuojaa haittaavien näyttöongelmien vuoksi.⁴⁰⁴ Asia vaatii lisäselvitystä ja esimerkiksi erillistä tarkastelua paitsi etäluotsauksen järjestämisestä, myös aikaisemmin kuvatusta varautumisen velvollisuudesta. Näiden arviointi voi perustua erilaiseen huolellisen toiminnan odotuksiin.

3.5.5 Mitä tarkoittaa termi luotsauksessa?

Jos luotsausyhtiön vahingon, vastuuperusteen ja syy-yhteyden olemassaolo on todettu, tarkastelussa siirrytään seuraavaan vaiheeseen tutkimaan, miten LL 4 a §:n vastuunrajoitussääntöä tulee soveltaa. Luotsausyhtiön kannalta on keskeistä selvittää, mitä tarkoittaa termi luotsauksessa, kun puhutaan etäluotsauksen kontekstista. Vastuurajoituksen määrittely on jokseenkin hankalaa sen vuoksi, ettei luotsauksessa-käsitteelle ole olemassa etäluotsauksen kohdalla tarkkaa sisältöä. On epäselvää esimerkiksi se, katsotaanko luotsauksessa tapahtuneeksi laiminlyönniksi tai virheeksi se, että etäluotsausjärjestelmä vikaantuu luotsauksen aikana. Luotsauspalveluja käsittelevän alajakson perusteella voidaan kuitenkin sanoa, ettei luotsauspalvelut itsessään kuuluisi LL 4 a § rajoituksen piiriin ainakaan esitöihin ilmaistun kannan perusteella.

Edellä esitettyjen tiedollisten aukkojen paikkaamiseksi on olennaista tehdä ero sen välillä, lasketaanko mukaan vain luotsin aiheuttamat vahingot vai myös niitä vahinkoja, joissa syy on jossain muualla, mutta ne ovat ajankohdaltaan sattuneet luotsauksen aikana. Entä miten suhtaudutaan siihen, jos virhe on jo tapahtunut aikaisemmin vaikkapa ohjelmoinnissa, mutta konkretisoituu luotsauksen aikana? Toisin sanoen on kysyttävä, onko kyse ajallisesta kontekstista eli siitä tapahtuiko jokin asia, kun oltiin luotsauksessa (luotsauksen aikana ylipäätään), vai onko

⁴⁰³ Etäluotsauksessa argumentaatio rakentuisi siihen, että syy-yhteys vahinkoon liittyi johonkin tuntemattoman tahon huolimattomuuteen etäluotsausjärjestelmässä ja koska luotsausyhtiö siitä (oletettavasti) vastaa heidän tulee näyttää, ettei asia näin olisi. Ks. Ståhlberg ja Karhu 2020, s. 581–582. Käännetystä todistustaakasta Saarnilehto 2010 s. 81–87, joka käyttää tässä yhteydessä myös kuvaavaa termiä *kokemusperäinen todennäköisyys*. Huomaa kuitenkin KKO 1990:78 johon Saarnilehto myös viittaa. Tuottamuksen näyttäminen oli mahdotonta käytännössä, mutta vahinko ja syy-yhteys siihen oli kohdistettavissa pieneen joukkoon tekijöitä. Jokainen heistä katsottiin yhteisvastuulla korvausvelvolliseksi. Ibid. s. 80.

⁴⁰⁴ Saarnilehto myös toteaa näyttömahdollisuuksien voivan vaikuttaa todistustaakkaan ja että tämä näkökulma on hyväksytty oikeuskäytännössä. Saarnilehto 2010, s. 69 ja 87.

kyse teon kuvauksesta luotsauksessa (luotsin luotsauksessaan tekemän virhe). Kumpikin vaihtoehto on yleiskielen mukaan yhtä oikein, eikä merenkulun kontekstissa löydy tarkentavaa merkitystä.⁴⁰⁵

Normin kohdalla ei näytä olevan selkeää lainsäädännöllistä tarkoitusta, jolloin teleologisen tulkinnan käyttäminen on haastavaa. Luotsauslain itsensä tarkoitus on muun ohella säätää luotsin tehtävistä ja vastuusta sekä luotsausyhtiön oikeuksista ja velvollisuuksista (LL 1 §). Tosiasiassa se myös säätää selkeästi myös päällikön velvollisuuksista (LL 7 §) sekä luotsausyhtiön vastuusta (LL 4 a §) ja näin tehdessään kattaa mahdollisesti myös muut kuin pelkät luotsit.

Vastuunrajoitukseen liittyvä lainsäädännöllinen historia vaikuttaisi paljastavan mahdollisesti, keneen LL 4 a § viittaa. Luotsauksessa-termi on tullut vahingonkorvauslakiin (VahL 3:7 §) sen säätämisen yhteydessä 1973. Esityöt mainitsevatkin silloisen valtion vastuuvapautuksen 3:7 §:n kohdalla siinä olevan kyse luotsien kohdalla tehdystä poikkeuksesta ja heidän aiheuttamastaan vahingosta.⁴⁰⁶ Koska VahL 3:7 §:n lainsäädäntöhistoriallisena jatkumona voidaan pitää LL 4 a §:ää, voitaisiin perustellusti väittää LL 4 a §:n ensimmäisen momentin koskevan vain luotsia ja hänen virheitään ja laiminlyöntejään.⁴⁰⁷ Kolmas momentti olisi silloin muita kuin luotseja koskeva viittaussääntö.

KKO 1995:61, joka on tässä yhteydessä usein käytetty esimerkki, antaa mahdollisuuden tehdä päätelmiä sen ensisijaisen kanteen perusteluiden pohjalta. Kyse oli luotsin päihtymyksestä luotsauksessa, mikä ei kuulunut KKO:n mukaan valtion vastuun piiriin VahL 3:7 §:n nojalla⁴⁰⁸. Juopumuksessa oli kyse suoraan luotsin tekemisistä luotsauksessa, josta valtio voitiin rajata kyseisen normin avulla pois.⁴⁰⁹ Nyky aikaan tuotuna tulkintana LL 4 a § ja ML 7:1 § olisivat myös toistensa vastinpari ohjaten kanavoinnin samaan suuntaan tehokkaasti rajoittamalla laivanisännän regressioikeutta.⁴¹⁰

⁴⁰⁵ Kotuksen sanakirja ei tunnista kuin luotsaus sanan substantiivina, mutta ei sanaa luotsauksessa. (<https://www.kielitoimistonsanakirja.fi/luotsaus>, Vierailtu: 31.8.2021)

⁴⁰⁶ HE 187/1973 vp, s. 21. Myös oikeusministeriö on omassa lausunnossaan HE:een 214/2010 vp käsittänyt niin, että luotsausyhtiön vastuunrajoitus liittyy vain luotsin luotsatessaan tekemiin tekoihin. Oikeusministeriö 2010 s. 3.

⁴⁰⁷ Kun luotsausyhtiö perustettiin VahL 3:7 §:n tilalle piti tehdä toinen rajoitus, jotta luotsausyhtiö ei altistuisi etenkin täysimittaisille laivanisännän vaatimuksille. Ks. HE 214/2010 vp, s. 6. ja Henriksson 2011, s. 349–350

⁴⁰⁸ KKO 1995:61 perustelut.

⁴⁰⁹ Samaan tulkintaan päätyy myös Rak 2011, s. 185.

⁴¹⁰ LL 4 a § 3. momentin viittaus merilakiin liittyy mielestäni nimenomaan laivanisännän vastuun ensisijaisuuteen. Samoin toteaa myös LivM 18/2010 vp, s. 10.

Toissijaisen kanteen osalta kyse oli luotsauspalvelujen järjestämisestä ja siltä kohtuudella asetuista vaatimuksista. Tuomioistuimen analyysistä voi kuitenkin tehdä sen lisäpäätelmän, että vahingon sattuminen ajallisesti luotsauksessa ei sulje pois, etteikö kanne voisi menestyä muilla perusteilla, vaikka valtion suojana olisikin absoluuttinen vastuunrajoitus luotsauksessa. Syy-yhteyden tulee vain viitata luotsin luotsauksessa aiheuttaman ulkopuolelle.⁴¹¹ Siten VahL 3:7 § ei kata tilanteita, jotka ovat tapahtuneet mahdollisesti aikaisemmin, kuten luotsausorganisaation mahdollista epäonnistuminen luotsin työkuoron tarkastamisessa.⁴¹²

Määritelmää voi rajata myös sen perusteella, mitä luotsauksessa ei ole. Luotsauksessa-käsite tulee KKO 1995:61 mukaan määritellä koskemaan vain itse luotsausta, mutta ei niin suppeasti, kuin HO oli valmis tekemään, jossa esimerkiksi luotsin humalatila rajattaisiin käsitteen ulkopuolelle.⁴¹³ Näin luotsauksessa-käsitteen sisälle jää kaikki luotsin luotsauksessa tekemä, mutta ei mitään muuta. Ratkaisusta on myös luettavista, että vastuunrajaus on VahL:n poikkeus. Tällä on merkitystä. LL 4 a § on poikkeus VahL mukaiseen isännänvastuun pääsääntöön siinä missä VahL 3:7 § oli.⁴¹⁴ Käytännössä poikkeus ja KKO:n tekemä rajanveto näkyisi esimerkiksi niin, että jos luotsikutteri perinteisen luotsauksen aikana törmäisi aluksen kylkeen, tämän ei katsottaisi tapahtuneen luotsauksessa. Samoin etäluotsausjärjestelmän ylläpitäjän virheen kaadettua koko etäluotsaussysteemin, sen ei voi katsoa tapahtuneen luotsauksessa.

Ajallisesti puolestaan luotsausta on vain se tapahtuma, jossa luotsi tosiasiallisesti luotsaa alusta ja jolle on kiinteä tai luotsin päätöksestä riippuva alku sekä loppu.⁴¹⁵ Etäluotsauksen kohdalla on kuitenkin tähän annettu väljennys (LL 9.2 §), jonka mukaan luotsaus ei välttämättä ole sidottu perinteisen malliin ja alku sekä loppu määrätään luvassa. Etäluotsausta koskevilla hallituksen esityksen perusteluissa ei huomioida sitä tärkeätä seikkaa, että luotsaus itse asiassa alkaa, kun luotsi

⁴¹¹ KKO 1995:61 perustelut. Samaa ajattelua on RO:n ratkaisussa vuodelta 1982, jossa otettiin kantaa VahL 3:7 §:ään. Siinä on todettu: ”Vastuuvapaus koskee vain sellaista toimintaa, joka on katsottava luotsaukseksi. Jos vahinkoon johtaneessa tapahtumasarjassa voidaan osoittaa virheitä itse luotsilaitoksen toiminnassa, on valtio vastuussa tällaisista virheistä tai laiminlyönneistä aiheutuneista vahingoista.” Kyse oli luotsilaitoksen osalta pimeästä reunamerkistä ja siitä, ettei luotsi ollut tästä tietoinen. Luotsausyhtiö oli vastuussa normaalein VahL 3 luvun mukaisin isännänvastuun muista kuin luotseista. HO ylläpiti RO:n perustelut tältä osin. KKO ei valituslupaa. Turun HO 3.6.1983 n:o 150483-N:o 431 RO 27.5.1982 dnro: S80/1024/X

⁴¹² KKO 1995:61 kuitenkin päätyi soveltamaan standardisääntöä ja ei havainnut moitittavuuden ylittävää huolimattomuutta.

⁴¹³ Wetterstein 1999, s. 216–217 perustelee saman suppean tulkinnan näkökulman sillä, että VahL 3:7 on vaikea pitää kohtuullisena.

⁴¹⁴ 1995 oli kyse vielä täydellisestä valtion vastuunrajoituksesta luotsauksessa VahL 3:7 § perusteella. Pykälä on kumottu, kuten edellä esitetty 2010 lakimuutoksen yhteydessä. Nykyinen vastuunrajoitus on kuitenkin totaalisuudessaan lähellä vanhaa vastuunrajoitusta, jolloin on hyvät perustelut tehdä vastaava tulkinta vielä nykyään.

⁴¹⁵ Ks. jakso 2.1.1.

de facto sen aloittaa ja loppuu vastaavasti samanlaisella aktiivisella toimella⁴¹⁶. On kuitenkin otettava lähtökohdaksi, että etäluotsauksessakin mereltä lähestyessä luotsaus alkaa, kun luotsi alkaa tosiasiallisesti harkintansa mukaan luotsaamaan, eikä kysymystä voi luotsin oikeusturvan vuoksi sitoa muihin lupahdossa mahdollisesti annettuihin määräyksiin.⁴¹⁷

Harmaalle alueelle luotsin toiminnassa mennään niiltä osin, kun luotsaus ei ole vielä alkanut, mutta työtehtävät liittyvät olennaisesti tulevaan luotsaukseen. Etäluotsauksessa tällaisia voisivat olla erilaisten tarkistuslistojen läpikäynti tai etäluotsausjärjestelmään liittyvät testaukset tai muut käynnistystoimet. Sanamuodon mukaan nämä eivät tapahdu luotsauksessa, mutta liittyvät oleellisesti sen valmisteluihin ja onnistumiseen⁴¹⁸. Jos näiden välittömien valmistelevien toimien laiminlyönti johtaa kuitenkin vahinkoon, on niillä hyvin läheinen suhde itse luotsaustapahtumaan. Voidaan jopa argumentoida, että luotsauksessa luotsin olisi tullut ottaa huomioon, ettei valmisteluja ole tehty kunnolla ja tämän vuoksi toimia toisin tai jättää luotsaus aloittamatta tai keskeyttää se ennen vahinkoa.

Tässä yhteydessä ei ole mahdollista tehdä kattavaa analyysiä asiasta, mutta yleisenä oikeusohjeena voinee pitää sitä, että LL 4 a §:n ollessa normaalisti vahingonkorvausvelvollisen vastuuta rajoittava säännös, on sitä edelleen tulkittava suppeasti. Silloin vahingon syntymiseen vaikuttavat muut kuin luotsauksessa tapahtuneet tekijät tulisi tarkastella erikseen, jolloin valmisteluun liittyvät tapahtumat seuraisivat LL 4 a §:n kolmatta momenttia. Näin kaikki luotsausta valmistelevat työt, etäluotsauslaitteiston valmistaminen, huolto ja ylläpitäminen sekä luotsin koulutus etäluotsaukseen eivät näytä mahtuvan luotsauksessa-käsitteen alle. Jos kuitenkin välittömästi ennen luotsauksen alkamista tapahtuvien toimien katsottaisiin kuuluvan luotsaukseen, tulisi raja vedettyä tältä osin epämääräiselle liukuvalla alueella, verrattuna selkeään luotsauksen aloitukseen ja lopetukseen.

Vaikuttaa vahvasti siltä, että ilman lainsäätäjän suoraa kannanottoa luotsauksessa-termi ei sisällä muuta kuin luotsin henkilökohtaisen työpanoksen hänen luotsatessaan alusta.

Etäluotsausjärjestelmässä luotsauksen aikana esiintyvät virheet tai siihen liittyvät laiminlyönnit eivät ole luotsauksessa tapahtuneita asioita ja niihin siksi sovelletaan LL 4 a §:n kolmatta momenttia. Alustavana kannanottona esitän myös, että luotsin oikeusturvan takaamiseksi ja

⁴¹⁶ HE 225/2018 vp. s. 19.

⁴¹⁷ Luotsaus ei voi oikein mitenkään alkaa ilman luotsin päätöstä, koska hän kantaa luotsauksesta henkilökohtaisen vastuun (LL 8.5 §). Luotsin oikeusturvan vuoksi hänellä tulisi olla mahdollisuus todeta, että nyt hän alkaa luotsauksen.

⁴¹⁸ Luotsi olisi joka tapauksessa tehnyt virheen, mutta luotsausyhtiön kannalta on jälleen olennaista, onko tapahtuma aiheutettu *luotsauksessa* vai ei (LL 4 a §)

rajanvedon vähentämiseksi tuottamus luotsauksessa koskee vain luotsin virheitä ja laiminlyöntejä hänen aloitettuaan tosiasiallisen luotsauksen ja ennen sen päättämistä. Tähän ei sisältyisi mahdollisia valmistelevia vaiheita.

3.5.6 Yhteenvetoa luotsausyhtiön vastuusta

Kokoavasti voidaan todeta luotsausyhtiön potentiaalisen vahingonkorvausvastuuseen joutumisen kohonneen etäluotsauksessa merkittävästi etenkin uusien velvollisuuksien, mutta myös etäluotsauksen vastuun rajojen tulkinnan vuoksi. Lainsäätäjä on ottanut selkeän kannan, jossa aikaisemmin hyvin keskeisen luotsauspalvelujen järjestämisvelvollisuuteen liittyvän vastuun rinnalle etäluotsauksessa tulee velvollisuus varautua häiriöihin. On melko selkeää, että niiltä osin, kun LL 8.4 § rajaa luotsin vastuun häiriöissä ulkopuolelle, tarkasteluun tulee luotsausyhtiö etenkin ongelmiin varautumisvelvollisuuden osalta. Toisaalta etäluotsaus kuuluu luotsausyhtiön julkisen hallintotehtävän piiriin, jossa sen tulisi varmistaa palvelun toimivuus myös ilman erillistä kehotusta varautumiseen. Huolellisuutta ei välttämättä arvostella korostuneen huolellisuusvelvollisuuden periaattein, mutta vähintään todistustaakan voi ennakoida kääntyvän oikeuskäytännössä. Luotsausyhtiöllä ei ole tehtäviään suorittaessaan LL 4 a-b §:n vastuuta rajaavaa sääntöä käytettävissä. Kyseinen normi on enemmän nähtävä tarkennuksena ja vastinparina ML 7:1 §:n mukaiselle kanavoinnille luotsin omasta huolimattomuudesta luotsauksessa.

3.6 Valtion ja kolmansien tahojen vastuu

3.6.1 Etäluotsauksen muut mahdollistajat

Aikaisemmissa jaksoissa on tarkasteltu perinteisen luotsauksen kannalta oleellisia tahoja etäluotsauksen kontekstissa ja toisaalta tähän liittyen luotsausyhtiön uudenlaisen roolin mukanaan tuomaa vahingonkorvausvastuuta. Tässä yhteydessä on noussut paikoin esiin lupaviranomaisen keskeinen asema etäluotsauksen kannalta oleellisimmissa kysymyksissä. Valtion asemaa onkin syytä siksi tarkentaa edelleen, jotta kokonaiskuva selkenee. Yhtä lailla on oleellista katsoa, miten muut mahdolliset etäluotsaukseen liittyvät tahot vaikuttavat kokonaisuuteen. Alla ilmenevien syiden vuoksi tässä vaiheessa vastuuperusteesta tai huolellisuusvelvoitteen tasosta on tässä alaluvussa esiin tuotujen tahojen kohdalla hyvin vaikea tehdä muita kuin yleisen tason huomioita, jolloin tarkempaan tarkasteluun otetaan vain lupaviranomainen.

Luotsausyhtiöllä vastuu itse tuottamistaan palveluista, joilla se toteuttaa etäluotsausta. Sen sijaan ulkopuolelta ostetut tai muuten tuotetut palvelut ja laitteet ovat haastavampi kysymys, sillä jos joku muu taho kuin luotsausyhtiö ei noudata viranomaisen antamia määräyksiä tai toimii tahallisesti

vahinkoa aiheuttaen, ei luotsausyhtiölle tästä ainakaan automaattisesti synny vastuuta muuten kuin varautumisvelvollisuuden kautta.⁴¹⁹ Nämä vastaavat omasta toiminnastaan normaalein VahL:n mukaisin käytännöin, mikäli vahingonkorvausvastuuseen asettamisen edellytykset toteutuvat.⁴²⁰

Luotsausyhtiö ei isäntänä ole tuottamusperusteisessa vastuussa itsenäisten yrittäjien toiminnasta isännänvastuulla (VahL 3:1.3 §). Tästä on kuitenkin olemassa merkille pantava poikkeus tilanteessa, jossa isäntä katsotaan toimivan korostuneen huolellisuusvelvoitteen alla, joka voi olla käsillä etäluotsauksessa.⁴²¹ Jos näin ei ole, anonymi tuottamukseen ei auta vahingonkärsijää tilanteessa, jossa vahinko voi olla täysin toisen tahon aiheuttama, eikä asiassa ole selvää näyttöä. Vahinkoa kärsineelle voi ollakin hankalaa paikantaa sitä tahoa, joka voisi olla deliktivastuussa, mikäli hän esimerkiksi haluaa haastaa tahon suoraan luotsausyhtiön sijaan⁴²². Syy tällaiseen ratkaisuun voisi olla edellä mainitun lisäksi se, että luotsausyhtiöön sovelletaan standardisääntöä ja ei julkista valtaa käyttävän tahon huolellisuuden arvioinnin tiukemmat kriteerit mahdollisesti koituisivat vahingonkärsijän eduksi.

Kyse voi olla tilanteesta, jossa luotsausyhtiö voi osoittaa itse toimineensa lupaehtojen mukaisesti häiriöihin liittyvän varautumisen suhteen, mutta silti on tiedossa, että jokin etäluotsauksen järjestelmässä petti. Tämä voi tapahtua esimerkiksi tilanteessa, jossa lupaehdot ovat huomattavan väljät asettaen vain kevyen kehyksen toiminnalle. Jos taho onnistutaan paikantamaan, siihen voi soveltaa jo aikaisemmin esiteltyä yleisen vahingonkorvausoikeuden järjestelmää. Asia ei ole sinänsä ongelmallinen vaan keskeinen pulma on vahinkoon syy-yhteydessä olevan paikantaminen ja siihen liittyvät näyttöongelmat⁴²³.

Valittiin toimintatavaksi mikä tahansa, on hyvin todennäköistä, että etäluotsausjärjestelmä tarvitsee jonkinlaista väyliä läheisyyteen rakennettua tai olemassa olevaa infrastruktuuria toimiakseen. Käytännössä kaikki luotsattavat väylät ovat jo kattavan valvonnan piirissä erilaisten sensoreiden sekä kommunikointijärjestelmien avulla. Valvontaa harjoittavat viranomaiset Suomen rannikolla

⁴¹⁹ Esimerkiksi KKO 1997:73 jossa todettiin, että vaikka taho olisi velvollinen valvomaan turvamääräysten noudattamista, ei hän ole vastuussa, mikäli valvottava itse tietoisesti rikkoo määräyksiä. Sopimussuhteissa ja isännänvastuutilanteissa vastuu työntekijän tai apulaisen tuottamuksesta hyvin todennäköinen. Ks. Ståhlberg – Karhu 2020, s. 239–240 ja 245–247.

⁴²⁰ Pääperiaate selostettuna esim. Ståhlberg – Karhu 2020, s. 87–89, 261 ja 264. Aiheen rajauksen vuoksi luotsausyhtiön ja kolmannen välistä todennäköistä sopimussuhdetta ei tarkastella.

⁴²¹ Ståhlberg – Karhu 2020, s. 264–267.

⁴²² Samoin Havu – Roslin 2019, s. 914.

⁴²³ Jonkun muun kuin luotsausyhtiön paikallistaminen potentiaalisesti vahingonkorvaajaksi, voi muutenkin olla houkuttavaa, koska tällaisiin tahoihin ei liity LL 4 a §:n mukanaan tuomia kysymyksiä vastuunrajoituksesta.

ovat vuodesta 1994 lähtien tehneet teknistä yhteistyötä vaihtamalla keskenään järjestelmiensä tuottamaa tietoa. Yhteistyö, jota kuvataan merelliset toimijat -yhteistyöksi (METO), on rakennettu niin, että yksittäinen osallistuja saa yhtenäisen tilannekuvan koko merialueesta.⁴²⁴

Mukana ovat Puolustusvoimat, Rajavartiolaitos, Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto ja viranomaisen palveluntuottajana alusliikennepalvelun tarjoaja Fintraffic.⁴²⁵ Käytännössä VTS tuottaa tilannekuvaa omista sensoreista, joiden saamiseksi eri toimijat ovat kytkeytyneet verkkoon omalla käyttöliittymällään. Julkisista lähteistä ei ole pääteltävissä, saako VTS tietoa muilta toimijoilta, mutta yhteistyöhön voisi päätellä kuuluvan ainakin jonkinlaista vastavuoroisuutta esimerkiksi sensorien alustojen suhteen⁴²⁶. Käytännössä yhteistyön piirissä oleva infrastruktuuri koostuu vähintään kamera-, AIS- ja tutkadatasta sekä turvallisuusradioverkosta, merikaapeleista, rakenteista, mastoista ja kiinteistöistä.⁴²⁷

3.6.2 Korvausvelvollisen paikantaminen ja vastuuperuste

METO-yhteistyöllä jaettava tieto on osittain luottamuksellista.⁴²⁸ Lainsäädännöllä on mahdollistettu tiedon jako ja keruu, mutta muuten yhteistyö perustuu keskinäisiin sopimuksiin.⁴²⁹ Siinä missä alusliikennepalvelun tuottaja on velvoitettu huolehtimaan järjestelmiensä turvallisuudesta ja tuottamansa datan aitoudesta sekä eheydestä (AlpL 16 §), ei vastaavaa velvoitetta näytä olevan esimerkiksi Puolustusvoimilla.⁴³⁰ Vaikka epäilemättä he tekevät kaikkensa suojautuakseen ulkoisilta uhilta, tuskin Puolustusvoimatkaan on immuuni laiterikoille.

⁴²⁴ Toiminnalla on tavoiteltu ilmeisen menestyksekkäästi tehokkuutta, tuottavuutta ja kustannusvähennyksiä, kuin päällekkäisiä järjestelmiä ei ole ollut tarpeen rakentaa. METO toiminta on ilmeisen turvallisuuskriittistä ja siitä saatava tieto on kerättävä useasta epäsuorasta lähteestä eikä julkisia yhteenvetoja ole juuri saatavilla. Hirvi 2017, s. 37–38. Viitatus tiedot on kerätty hallituksen esityksestä HE 34/2018, vp s. 10–11.

⁴²⁵ Ojala – Solakivi – Kiiski – ym. 2018, s. 24 ja 26. Alusliikenteenpalveluntuottaja on AlpL 16 a § nojalla velvollinen osallistumaan yhteistyöhön.

⁴²⁶ Todennäköisesti dataa kulkee molempiin suuntiin käytetyistä sanamuodoista päätellen. Ks. HE 61/2018 vp, s. 79–80.

⁴²⁷ Liikenne- ja viestintäministeriö 2020 s. 117. Lisäksi viitaten alkuperäislähteen puuttuessa Hirvi 2017, s. 37–38 kautta Osola Kalle: Euroopan unionin yhdenmety meripolitiikka – monialaiset merelliset turvallisuustehtävät. Yhdenmety meripolitiikan vaikutukset merellisten turvallisuusviranomaisten toimintaan Suomessa – Rajavartiolaitoksen näkökulma, Maanpuolustuskorkeakoulu, Helsinki, 2012, s. 15.

⁴²⁸ Ks. HE 34/2018 vp, s. 23.

⁴²⁹ Hirvi 2017, s. 38. Ks. normiperustasta Aluevalvontalaki (755/2000) 30 a § ja 30 b § sekä siihen liittyä HE 34/2018 vp, s. 60–61.

⁴³⁰ Ks. HE 192/2017 vp, s. 71–72. Tarkastelemalla mainittua hallituksen esitystä tai muuta normistoa ei puolustusvoimien velvollisuudesta löydy mainintaa. Puolustusvoimiin kuitenkin soveltuu normaalit virkavastuun periaatteet, joita on aikaisemmin tuotu esiin.

Etäluotsauksessa tieto, joka aluksen ja luotsin välillä liikkuu, lienee luokiteltava turvallisuuskriittiseksi etenkin, jos palvelulla jossain vaiheessa korvataan fyysisiä luotseja.⁴³¹ On selvää, että puhuttaessa turvallisuuskriittisestä infrastruktuurista, sen toimintaperiaatteen tarkempi kuvaus tai ylläpidon rutiinit ovat tietoa, jota kenenkään ulkopuolisen on hyvin vaikea saada käsiinsä arvioitavaksi. Se, että edellä mainittujen toimijoiden laitteet ja verkot on luokiteltavissa turvallisuuskriittisiksi toiminnoiksi, ei kuitenkaan poissulje alihankkijoiden käyttöä rakentamisessa ja ylläpidossa⁴³². Se puolestaan tarkoittaa sitä, että mukaan astuisi vielä isompi joukko organisaatioita, joiden edes karkea paikantaminen on tutkielman puitteissa mahdotonta. Kuvaavaa on, ettei tutkielmaa varten löytynyt julkisista lähteistä minkäänlaista kuvausta siitä, ostetaanko palveluja ulkoa vai ei. Tämän ongelman edessä on luonnollisesti myös vahingonkärsijä.

Etäluotsaukseen liittyen luotsausyhtiön ja etäluotsaukseen osallistujien, joiden lakisääteinen tehtävä edellyttää mahdollisuutta saada tietoa viranomaisten ja alusliikennepalvelujen järjestelmistä, on kirjattu LL 16 f §:ään. Kyse ei ole siis oikeudesta, ja normin tarkoituksena on mahdollistaa etäluotsausjärjestelmää varten tarpeellista tietojen saaminen, ei kerätä todistusaineistoa.⁴³³ Säännön muotoilusta voi kuitenkin päätellä jotain kolmattakin hyödyttävää. Tieto kulkisi käytännössä alusliikennepalveluntarjoajan, Väyläviraston tai Liikenne- ja viestintäviraston kautta, koska muut merelliset toimijat eivät kuulu LL 16 f §:n soveltamisen piiriin. Kuten edellä todettiin, olisi alusliikennepalvelu velvollinen huolehtimaan omalta osaltaan ulosannetun datan tasosta.

Jos rajattaisiin vahingonkärsijän kannalta tilanne helpoimpaan mahdolliseen, käytettäessä alusliikennepalveluntarjoajaa datan toimittajana joutuu vahingonkärsijä selvittämään, kumpi kahdesta valtion erityistehtäväyhtiöstä, luotsausyhtiö (tai sen alihankkija) vai alusliikennepalvelun tarjoaja tai Liikenne- ja viestintävirasto, on luottamukselliseen tietoon liittyvästä virheestä vastuussa. Tätä voi pitää jossain määrin kansalaisen kannalta kohtuuttomana tilanteena.

Toiminnan asiallisuuden varmistamiseksi on kuitenkin olemassa suojaavia normeja, jotka toimivat ennalta estävästi. Virastojen viranomaisilla on oma huolellisuusvelvoite tuottamastaan tiedosta

⁴³¹ Merikuljetusten turvaaminen on määritelty turvallisuuskriittiseksi toiminnaksi ks. Valtion Valtioneuvoston päätös huoltovarmuuden tavoitteista (1048/2018) kohta: 5.3.

⁴³² Suomen kaikkein keskeisimpienkin viranomaisten ja valtion hallinnon viestintäverkkoja hallinnoi erityistehtäväyhtiö Suomen Erillisverkot Oy. Ks. Laki julkisen hallinnon turvallisuusverkkotoiminnasta (10/2015) 7 §, jossa on yhtiön tehtävät sekä 13 §, joka säätelee alihankkijoista. Ei kuitenkaan ole varmaa, onko ko. yhtiö osallistunut METO-toimijoiden verkkojen rakentamiseen muun kuin turvallisuusverkon osalta. Ei myöskään voida sanoa, kulkeeko data osana turvallisuusverkkoa.

⁴³³ Ks. HE 225/2018 vp, s. 26–27.

VahL:n mukaisesti, mutta heillä on myös rikosoikeudellinen virkavastuu.⁴³⁴ Sen piirissä puolestaan on muitakin kuin luotsi ja virkamiehet. Esimerkiksi siltä osin, kun käytettäisiin esimerkiksi Suomen Erillisverkot Oy:n järjestelmiä, yhtiön työntekijöitä on nimenomaisella lain kohdalla rikosoikeudellisessa virkavastuussa tehtävistään.⁴³⁵ Näiden toimijoiden virkavastuuta ja siihen liittyvää odotettua huolellisuutta ei kuitenkaan ole mahdollista tarkastella tämän tutkielman puitteissa.

Vaikka täyttä analogiaa autonomisiin ja etäohjattaviin aluksiin tulee etäluotsauksessa välttää, voidaan siellä tehdystä tutkimuksesta hakea joitakin suuntaviivoja vastuuperusteeseen⁴³⁶. Collin tarkastelee esimerkiksi tuotevastuulain soveltuvuutta autonomiseen merenkulkuun ja monimutkaisiin järjestelmiin, joiden aiheuttama vahinko on vaikea erottaa luonnollista henkilöä moitittavaksi. Soveltaen hänen ajatteluaan etäluotsauskontekstissa kysymys olisi esimerkiksi siitä, että vahinko kärsinyt osapuoli esittää vaatimuksensa suoraan etäluotsauksen laitevalmistajaa kohtaan tilanteissa, jossa järjestelmän vuoksi on tapahtunut onnettomuus.⁴³⁷ Tämä olisi poikkeus nykyiseen malliin, jossa luotsauksessa tuottamuksen aiheuttanutta etsitään pääasiassa tapahtumiin liittyvien ihmisten joukosta. Hänen päälöytönsä on, että nykyisessä muodossaan tuotevastuulacista voi löytyä jotain ratkaisuja, mutta toistaiseksi siihen ei ole tartuttu merilain kolmannelle taholle edullisempien sääntöjen vuoksi.⁴³⁸

Collinin mallin hyvä puoli on se, ettei nykyisestä vastuuperusteesta, joka perustuu tuottamukseen, tarvitsisi luopua, ja vastauksia voisi löytyä jo nykyisen lainsäädännön piiristä. Ongelma on se, että tuotevastuulait ovat pääasiassa kuluttajalakeja, ja jos vahingonkärsijä on esimerkiksi elinkeinonharjoittaja, joudutaan hankaluuksiin.⁴³⁹ Tuotevastuulain soveltamisen hankaluus näkyy

⁴³⁴ Hakalehto-Wainio 2008, s. 358–359.

⁴³⁵ Laki julkisen hallinnon turvallisuusverkkotoiminnasta 20 §. Lain 1 §:n mukaan sitä sovelletaan myös muihin viranomaisen aikakriittisiin viestintäpalveluihin.

⁴³⁶ Autonomisten alusten kohdalla kysymys on kokonaan puuttuvasta tuottamuksen aiheuttavasta henkilöstä. Etäluotsauksessa aluksella ja maissa on ihmiset edelleen tekemässä työtä. Yhdistävä tekijä on näiden henkilöiden väliin tuleva teknologialla toteutettu yhteys ja käytetyt instrumentit. Lähtökohtaisesti voidaan olettaa, ettei datajärjestelmät ja muut tekniset sovellukset, jolla luotsausyhtiö etäluotsausta harjoittaa, ole laivanisännän vaan sen sijaan mitä kattavimmissa määrin luotsausyhtiön vaikutuspiirissä, joka on muistettava vertailussa autonomiseen merenkulkuun. Etäohjattavissa aluksissa on sen sijaan enemmän yhtäläisyyksiä, mutta edelleen alus on miehittämätön.

⁴³⁷ Tosin on muistettava, että järjestelmän toteuttaja usein suojaa itsensä sopimuksellisin keinoin, mutta se ei estäisi vahingonkärsintää saamasta korvaustaan. Collin 2018, s. 47–48.

⁴³⁸ Ibid. s. 45–46.

⁴³⁹ Asiaa tulisi tällöin tarkastella yleisen vahingonkorvauslain perusteella ja katsoa voiko tuotevastuulain komponentteja kuitenkin soveltaa. Ibid. s. 33–34.

myös siinä, että autonomisen laivan sijaan huomiota joudutaan kiinnittämään koko etäluotsauksen järjestelmään, jossa on kuten esitetty, mahdollisesti lukuisia tahoja järjestämässä tilannekuvaa.⁴⁴⁰

Wetterstein puolestaan katsoo, ettei järjestelmävikoja voi mielekkäästi tarkastella tuottamusvastuun pohjalta lähinnä juuri viitaten teknologisten vikojen näyttöongelmiin⁴⁴¹. Ei ole uskottavaa väittää, että luotsausyhtiön järjestelmä- tai datatoimittajien kohdalla tilanne olisi sen helpompi etenkään, kun osa toimijoista tuottaa edellä kerrotun mukaisesti luottamuksellista tietoa. Hän myös muistuttaa, että sovellettavaksi voivat tulla myös anonyymien ja kumulatiivisen vastuun perusteet⁴⁴². Tosin näidenkin isännänvastuuseen perustuvien doktriinien kanssa saatettaisiin olla edelleen näytön kanssa ongelmissa, kun kyseessä olisi usea eri yhtiö ja vaatisi luotsausyhtiön kohdalla korostuneen huolellisuusvelvoitteen toteamista. Käytännössä vahingonkärsijälle lienee silloin yhdentekevää, onko korvausvastuussa luotsausyhtiö vai sen alihankkija, jos käytössä on korostunut huolellisuusvelvoite.

Tuomioistuinprosessissa editiosäännöstömme ei ole lähelläkään angloamerikkalaista, jossa discovery-järjestelmän avulla voidaan todistusaineistoa kerätä huomattavasti helpommin⁴⁴³. Näin ollen keskeiseksi tuottamuksen paikantamisen työkaluksi voisi jäädä käännetty todistustaakka tai korostunut huolellisuusvelvoite, mutta tämän vahingonkärsijä näkisi vasta oikeuskäytännössä.⁴⁴⁴ Toinen relevantti hankaluus on, ettei vahinkoa kärsineellä ole välttämättä kompetenssia tulkita saamastaan aineistosta käytännössä mitään.⁴⁴⁵

Vaikuttaa siltä, ettei näyttöongelmasta eikä tuottamukseen syyllistyneen paikantamisongelmasta etukäteen pääse sujuvasti eroon, ja vahingonkärsijä saattaa jäädä ilman asiallista suojaa. Ongelmaa ei kuitenkaan ole, jos pääpaino asetetaan hyvin laadituille lupaehdoille. Niiden avulla luotsausyhtiön varautumisvelvollisuus ja tehtävät voidaan määritellä tasapainoisesti.

⁴⁴⁰ Kovanen kuvailee mahdollista järjestelmää systeemien systeemiksi, joka koostuu lukuisista erilaisista laitteista ja ohjelmistoista. Kovanen 2021, s. 18 ja 24.

⁴⁴¹ Wetterstein 2019, s. 30–31.

⁴⁴² Ibid.

⁴⁴³ Frände – Helenius – Hietanen-Kunwald – ym. 2017, (digitaalinen sivuton teos) kohta: Editiovelvollisuus.

⁴⁴⁴ Wetterstein huomauttaa myös käännetyn todistustaakan olemassaolosta, mutta ehdottaa autonomisten alusten kohdalla käyttöönotettavaksi ankaraa vastuuta. Wetterstein 2019, s. 31, 40 ja alaviite 40 sivulla 31. Ks. ankarasta vastuusta aikaisempi keskustelu jaksossa 3.5.4.

⁴⁴⁵ Tämä on aito huoli autonomisten laivojen kohdalla ks. Viljanen 2018, s. 955.

3.6.3 Viranomaisen määräyksienantovaltuuden rajat

Vertailu perinteiseen luotsaukseen paljastaa, kuinka laajat valtuudet lupaviranomaisella etäluotsauksessa on. Esimerkiksi toimintakäsikirjan osalta riittää, että perinteisessä luotsauksessa luotsausyhtiö toimittaa vain tiedoksi käsikirjan ja sen mahdolliset muutokset (LL 4 d §)⁴⁴⁶. Toisaalta Liikenne- ja viestintävirasto valvoo jo lain noudattamista muiden kuin 6 §:n säännösten suhteen, mutta sillä ei ole laista ilmeneviä ohjauskeinoja luotsausyhtiötä kohtaan, kuten määräysenantovaltuuksia itse toimintaan. Lisäksi Liikenne- ja viestintäministeriöllä (LVM) on velvollisuus ohjata ja kehittää yleisesti luotsaustoimintaa (LL 18 §). Toisaalta perinteisessä luotsauksessa luotsausyhtiön velvollisuudet ovat lähinnä resursoida luotsaustoimintaa ja järjestää palveluja saataville kuten esitetty.

Lupaehtojen ja määräysten keskeisen roolin vuoksi on syytä tarkastella, mihin niillä oikeastaan voi vaikuttaa. Etäluotsaustoimintaa säädellään yksityiskohtaisesti luotsauslain 16 a-e §:ssä. Ennen luvan saamista toiminnanharjoittajan tulee toimittaa viranomaiselle laaja paketti erilaisia dokumentteja, joihin Liikenne- ja viestintävirasto voi halutessaan pyytää täydennystä ja lisäselvityksiä.⁴⁴⁷ Lainsäätäjä edellyttää paitsi tietoja osallistuvista aluksista ja niiden ominaisuuksista, myös kokeiluun osallistuvista henkilöistä. Henkilöiden kohdalla tulee mainita osaaminen, kokemus ja pätevyys, minkä voi olettaa koskevan myös alusten henkilöstöä.⁴⁴⁸

Luotsauslaki mahdollistaa viranomaiselle oikeuden antaa määräyksiä luvan ehdoista koskien LL 1 §:ssä säädettyjen tavoitteiden toteutumista edistävistä vaatimuksista ja lisäksi ehtoja etäluotsauksen turvallisuuden varmistamiseksi.⁴⁴⁹ Hallituksen esitys 225/2018 vp toteaa, etteivät kyseiset määräysenantovaltuudet ole ristiriidassa perustuslain kanssa ollessaan teknisiä, vähäisiä ja tarkasti rajattuja.⁴⁵⁰ Kun valtuuksia vertaa perinteisessä luotsauksessa oleviin, tulisikin kysyä, millä perusteella kyse on vain vähäisistä valtuuksista. Kuten aikaisemmin on todettu, saattaa joillakin määräyksillä olla suoraa vaikutusta ulkopuolisen vahingonkärsijän tai päällikön asemaan, joten valtuus ei ole missään tapauksessa kovin pieni.

⁴⁴⁶ Vrt. Alusliikennepalvelulakiin, jossa toimintakäsikirja edellyttää viranomaisen hyväksyntää (AlpL 19 §).

⁴⁴⁷ Lista on lueteltu paitsi LL 16b §:ssä, myös tarkemmin HE 225/2018 vp s. 22–23.

⁴⁴⁸ Vaatimus aluksen ominaisuuksien kuvauksesta on kirjattu lakiin asti, mutta vaatimus henkilöiden tarkemmista tiedoista on ainoastaan esitöissä. Siitä mitkä alukset saavat kokeiluun osallistua, viranomaisen tulee määrätä lupaehdoissa. LL 16 c § vrt. HE 225/2018 vp, s. 23.

⁴⁴⁹ LL 16.2 c § kohdat 1 ja 3.

⁴⁵⁰ HE 225/2018 vp, s. 30.

LL 16 c §:n määräyksenantovallan laajuus huomioiden lainkohta vaikuttaa jossain määrin jopa ylimitoitettulta.⁴⁵¹ Perinteisessä luotsauksessa laajat viranomaisvaltuudet on tyrmätty useammalta taholta. Luotsauksen yhtiöittämisen aikana Liikenteen turvallisuusvirastolle oli lakiluonnoksessa ehdotettu luotsauksen turvallisuutta koskien määräysvaltaa, joka kuitenkin päädyttiin poistamaan varsinaisesta esityksestä.⁴⁵² Ongelmalliseksi koettiin luotseja edustavien taholta etenkin se, että viranomaisella on näin oikeus sekä päättää, mikä on turvallista luotsausta, että peruuttaa luotsin luvat. Näin sekä ”lainsäädäntö” että ”tuomiovalta” olisivat samoissa käsissä.⁴⁵³ Muiden joukossa Luotsausliikelaitos vastusti ko. kohtaa muistuttaen, että viime kädessä luotsi arvioi tilanteen turvallisuuden varmistamiseksi. Liikelaitos vertasi tilannetta omaan rajalliseen kykyynsä työnantajanakaan ohjata luotsausta, koska ei ole itse jokaisella kerralla paikan päällä arvioimassa tilanteen kulkua. Toisin sanoen heidän mielestään vastaavasta määräysten annosta tulisi viranomaisenkin pidättäytyä. Kyse oli näin ollen hyvin pitkälti luotsin autonomiasta.⁴⁵⁴ Lopulta jopa Liikenteen turvallisuusvirasto piti itselleen ehdotettua valtuutusta liian laajana PL 80.2 §:n huomioiden. Vastaavasti samassa luonnoksessa esitettiin poistettavaksi luotsin virkavastuu, mutta tätä puolestaan vastusti oikeusministeriö huomauttaen PeV:n lausuntokäytännöstä. Virkavastuu lopulta kuitenkin jäi, mutta laaja määräyksenantovalta poistettiin.⁴⁵⁵ Ratkaisu on mielestäni perusteltu ja ymmärrettävä huomioiden luotsauslain kehityskaaren ja sen toimintamallin.

Nyt tarkastelussa olevassa etäluotsauksen sääntelyssä päädyttiin hyväksymään laajat viranomaisvaltuudet etäluotsausluvan osalta eikä edellä ilmaistuja huolia tuotu esiin. Asiassa on

⁴⁵¹ Luvan ehdoilla (LL 16 c §) on käytännössä mahdollista ohjata tarkasti etäluotsauksessa käytettävästä teknologiasta, menetelmistä, ihmisten osaamistasosta, sekä päättää millaisella riskitasolla kokeilua tehdään. Lisäksi viranomainen voi antaa teknisluonteisia määräyksiä lupahakemukseen sisällytettävistä selvityksistä kuten riskienhallinnasta (LL 16 b §).

⁴⁵² Ks. HE XXX/2010 vp Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi luotsauslain muuttamisesta ja vahingonkorvauslain 3 luvun 7 §:n kumoamisesta luonnos päivättyä 25.8.2010. (sivunumeroinen) Lain yksityiskohtaiset perustelut 1.1 / 8 §:n perustelut. Vrt. lopullista HE 214/2010 vp, s. 10–11.

⁴⁵³ Muun muassa Luotsiliitto vastusti jyrkästi viranomaisen määräyksenantovaltaa, koska se olisi saattanut sotkea vakavasti voimassa oleva oikeudellinen järjestelmän. Luotsiliitto 2010, s. 6–8. Ei luotsiliitto täysin väärässäkään tässä asiassa ole. Viranomaisen norminantovaltuus rinnastuu lainsäädäntövallan käyttöön Mäenpää 2018, (digitaalinen sivuton teos) kohta: Viranomaisen antamat oikeusnormit. Lisäksi liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus peruuttaa luotsin ohjauskirja, jos luotsi esimerkiksi rikkoo toistuvasti viranomaisen antamia määräyksiä (LL 13 §). Päällikön pätevyyskirjan voi sama viranomainen peruuttaa muun muassa, jos osoittaa *yleistä piittaamattomuutta säännöksistä tai määräyksistä*. Laki liikenteen palveluista (320/2017) 242 §. Yhtäläillä silti on perusteltua luottaa, että viranomainen on kykenevä rakentamaan asiallisen palomuurin kahden erilaisen toiminnon välille.

⁴⁵⁴ Luotsausliikelaitos Finnpilot 2010, s. 3–4.

⁴⁵⁵ Vrt. HE XXX/2010 vp Hallituksen esitys Eduskunnalle laeiksi luotsauslain muuttamisesta ja vahingonkorvauslain 3 luvun 7 §:n kumoamisesta luonnos päivättyä 25.8.2010. (sivunumeroinen) Lain yksityiskohtaiset perustelut 1.1 / 8 §:n perustelut. ja lopullista HE 214/2010 vp, s. 10–11. Liikenteen turvallisuusvirasto 2010, s. 2.

voinut vaikuttaa tarve tehdä kevyttä sääntelyä kokeilun ajaksi, mutta muuttunutta tilannetta ei voi jättää vain sen varaan, että kyse on ainoastaan kokeilusta.⁴⁵⁶

Luotsin ohella määräyksillä on ajateltu kyettävän vaikuttaa myös päällikön tekemiin toimenpiteisiin. Ympäristöministeriö muun ohella esitti huolen turvallisuuden varmistamisesta ehdottaen lupaharkintaan lisättäväksi ehtoja siitä, onko alus pysäytettävä tietoliikenneyhteyden katkettua. Lakia valmisteleva LVM vastasi asiaan, ettei huolta ole, koska LL 16 e § antaa mahdollisuuden asettaa ehtoja LL:n tavoitteiden toteuttamiseksi, joista juuri aluksen pysäyttäminen olisi yksi harkittava ehto.⁴⁵⁷ Lakiesityksen päädyttyä esityksen mukaisena säädöskokoelmaan on syntynyt tilanne, jossa perinteiseen luotsaukseen ei saa puuttua lähes rajaamattomilla määräyksillä, mutta etäluotsaukseen saisi.

Käytännössä ja normihierarkian kannalta LVM:n perustelu törmää ongelmiin, joissa on potentiaalia vaikeasti ennakoitavien seuraamuksien aiheutumiseen.⁴⁵⁸ Aluksen pysäyttämisestä määrääminen väylällä on ymmärrettävästi hyvin tilannesidonnainen asia ja luettavissa vähintään jonkin asteiseksi puuttumiseksi aluksen turvalliseen navigointiin. Luotsilla tai edes päällikön työnantajalla ei ole päällikön harkinnan ylittävää sananvaltaa siihen, kuinka ja minkälaisia turvallisuuteen liittyviä päätöksiä päällikkö merellä tarpeen tullen tekee yksittäisessä tilanteessa. Yleistasoisia toimintaohjeita ja velvollisuuksia on annettu useitakin, mutta päälliköllä on joka tapauksessa oikeus ohittaa nekin, jos hänen arvionsa mukaan ne ovat tarpeellisia ihmishengen turvaamiseksi merellä tai meriympäristön suojelun kannalta (ML 6:9 §).⁴⁵⁹ Periaate on myös kodifioitu kansainväliseen oikeuteen pohjautuvan viittauksen vuoksi merilakiin.⁴⁶⁰ Viranomaiselle annettu määräysvalta ei ulotu merilakiin, eikä se käytäntöä normihierarkian vuoksi siksi pystyisi muuttamaan. Päällikön ohjeistaminen sitovasti tekemään muita toimia kuin sen, minkä hän turvallisuus huomioon ottaen katsoo henkilökohtaisen vastuun kantavana ammattilaisena tarpeelliseksi, tulee näistä syistä johtuen suhtautua torjuvasti.

⁴⁵⁶ Etäluotsaus Hankkeen aikana annetuista lausunnoista ei pysty tekemään vastaavia päätelmiä, koska hankeikkunan tiedostot ovat puutteelliset ja kaikkia lausuntoja ei ole käytettävissä. Liikenne- ja viestintäministeriön antamassa kirjallisesta vastineesta valiokunnalle voidaan tehdä edellä kuvattuja arvioita. EDK-2018-AK-229297, s. 1–2.

⁴⁵⁷ On mahdollista, että vastineessa on tullut painovirhe 16 e § ja 16 c § pykälien välillä ja oletan siinä tarkoitetun 16 c §:tä. Ks. EDK-2018-AK-229297, s. 1. Huomaa myös LiVM 32/2018 vp lausunto hallituksen esityksestä laiksi luotsauslain muuttamiseksi, jossa ko. yleistä määräysten antovaltuutta pidetään jostain syystä turvallisuuden takuuna.

⁴⁵⁸ Ks. alaviite 345.

⁴⁵⁹ Esimerkkinä pakottavista normeista STCW-säännösten A-VIII/2 vahdinpidon määräykset

⁴⁶⁰ Ks. SOLAS V / 34–1, jossa tarkalleen sama sanamuoto. Tullut merilakiin ML 6:9 § HE 22/2002 vp. Sama merkitys myös ISM säännösten 5.2. Ks. tarkemmin Anderson 2015.

Luotsin ja päällikön velvollisuuksista on lain tasolla säädetty lisäksi luotsauslaissa. LL 7-8 § ja LL 16 g § vahvistavat näiden soveltuvan etäluotsaukseen. Näitäkään velvollisuuksia ei pysty määräyksen tasolla muuttamaan pois lukien luotsin LL 8.4 §:n mukainen toimintamallin mukainen vastuun ulottuvuus, jolloin jää avoimeksi, mikä on tarkalleen se mekanismi, jolla lainsäätäjän mukaan esimerkiksi päällikön ohjailuun luotsausyhteyden katkettua voisi puuttua. Esimerkiksi vesiliikennelain (782/2019) 19 § sallii tietyissä tapauksissa aluksen matkan estämisen, mutta sen soveltaminen ei vaikuta oikein mitoitettulta työkalulta ottaen huomioon ongelman laadun. On hankala ajatella etäluotsauslupaa myönnettävän, mikäli pelkkä yhteyden katkeaminen johtaa ilmeisen onnettomuuden vaaraan tai ympäristöhaitan uhkaan, mikä perustelisi matkan estämisen pykälän mukaan.

Argumentointina ministeriöiden olettamaa suppeamman toimivallan puolesta puhuu myös se, että PL 80.2 §:n mukaan *yksilöiden oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista* on säädettävä lailla. Onko tässä kyse velvollisuuksien perusteista, on oma keskustelunsa, mutta edellä kuvatusti tätä perustelua on käyttänyt, kuten sanottu, jo muun muassa luotsauslain noudattamista valvova viranomainen itse omasta toimivallastaan luotsiin. Tosin sitä ei voi sivuuttaa, että päällikön ja luotsin päävelvollisuudet on kuvattu luotsauslaissa väljästi, jolloin niiden sisään on mahdutettavissa hyvin erilaisia tapoja hoitaa sama asia.

Päällikön kohdalla velvollisuuden sisäistä laajenemisvaraa on mahdollisesti enemmän, mutta luotsin neuvonantaja- ja asiantuntijaroolia ei voine venyttää käsitteiden merkityksen ulkopuolelle.⁴⁶¹ Tässä vastaan voi kuitenkin tulla kielto laajentaa tai supistaa lain tasoista normia.⁴⁶² Lupaehdot, jotka liittyisivät esimerkiksi luotsin julkisen hallintotehtävän hoitamiseen, voivat olla edellistäkin rajatumpia sisällön muokkaamiselle niihin liittyvän julkisen vallan delegoimisen lailla säätämisen vaatimuksen vuoksi (PL 124 §). Vaikka sinänsä säädettyä toimintamallista riippuvasta liukuvasta tehtäväkentästä on säädetty lailla LL 8.4 §:ssä, on vaikea pitää asiallisena sitä, että sen tosiasiallisen sisällön päättää viranomainen hyväksymällä lupahakemuksen ja antamalla ehtoja sekä määräyksiä.

Luotsausyhtiön ja sen työntekijöiden osalta ei viranomaisen määräyksenantovalta vaikuta siltikään ongelmalliselta. Kyse on kuitenkin luvanhakijan ja luvan myöntäjän välisestä hallinto-oikeudellisesta suhteesta. Luotsausyhtiölle on kuitenkin annettu lakisääteinen velvollisuus tarjota

⁴⁶¹ Päällikön tehtävä on vastata aluksen ohjailusta, joka voidaan tehdä monella tavalla, eikä päällikkö teoriassa saisi olla riippuvainen luotsista. Ks. luotsin ja päällikön tehtävät alajaksosta 2.2.2–2.2.3 ja 3.2–3.3.

⁴⁶² Mäenpää 2018, (digitaalinen sivuton teos) kohta: Viranomaisen antamat oikeusnormit. Huomioi myös PL 107 §.

luotsauspalveluita, jota voi pitää viranomaisen määräyksenantovaltuuden rajoina (LL 4 §). Tässä yhteydessä normin avoin muotoilu mahdollistaneen ohjata toimintaa suhteellisen vapaasti.⁴⁶³

Etäluotsausluvan määräyksillä on kuitenkin oletettu olevan vaikutusta myös kolmansien osapuolten toimintaan, mitä ei voi pitää ongelmattomana.⁴⁶⁴ Näyttää myös siltä, ettei viranomaisella ole käyttökelpoista määräysvaltaa heihin etäluotsauksessa. Esimerkiksi laivanisäntä tai päällikkö ei ole luvan osapuoli, vaan luvan myöntäminen perustuu luotsausyhtiön toimittamiin dokumentteihin ja niissä esille tuotuihin selvityksiin (LL 16 a-c §).⁴⁶⁵ On ilmeistä, että laivanisännän asioita ja kalustoa sekä mahdollisesti henkilöstöä joudutaan ainakin kokeiluluvan yhteydessä lupaan kuvailemaan, mutta lupa myönnetään silti vain luotsausyhtiölle⁴⁶⁶.

Jos kuitenkin käy niin, ettei jostain oleellisesta seikasta pystyisi määräämään ja se vaikuttaisi turvallisuuteen, huolellinen viranomainen ei välttämättä voi lupaa edes myöntää. Viranomainen voinee kuitenkin esimerkiksi kieltää luotsausyhtiötä toimimasta sellaisten alusten kanssa, jotka eivät täytä määriteltäviä turvallisuusehtoja, kunhan luotsausta on ylipäättään saatavilla samalla palvelutasolla. Silti ongelmia voi olla edessä. Luotsausyhtiönkin käyttäminen välikappaleena hyväksymään etäluotsattavat päälliköt, alukset ja varustajat saattaa olla ongelmallista, koska esimerkiksi kelpoisuusvaatimuksista ei voi määrätä edes asetuksella, eikä viranomaiselle ole annettu oikeutta subdelegointiin muuten kuin mahdollisesti teknisluonteisiin tehtäviin⁴⁶⁷.

Näiden kysymysten äärellä näkyy selkeästi, kuinka nykyinen lainsäädäntö on räätälöity rajattuun kokeiluun. Laajentaminen muuhun kuin yksittäisten alusten kanssa toimimiseen aiheuttaa välittömiä ongelmia. Lainvalmistelijan tarkoitus huomioon ottaen tässä kontekstissa kokeilutoimintaa ei voi pitää sellaisena palveluna, jota luotsausyhtiö olisi velvollinen tarjoamaan laajemmin, joskaan tämä ei vaikuta siihen, mitä etäluotsausluvan ulkopuolisista, kuten päälliköistä on sanottu.

⁴⁶³ Huomaa edellä keskustelu alajaksossa

⁴⁶⁴ Ks. Mäenpää 2018 (digitaalinen sivuton teos) kohta: Hallintopäätöksen asiallinen ala.

⁴⁶⁵ Mäenpää 2018 (digitaalinen sivuton teos) kohta: Päätöksen hallinto-oikeudelliset vaikutukset ja Viranomaisen antamat oikeusnormit

⁴⁶⁶ Tähän kaluston ja osallistuvan henkilöstön kuvailuun on viitattu esitöissä. HE 225/2018 vp, s. 23.

⁴⁶⁷ Ks. PeVL 31/1998 vp. Vrt. PeVL 26/2017 vp, s. 51. Tämä kuitenkin vaatii, että poikkeuksellisesti oletetaan luotsausyhtiöllä olevan oikeus kieltäytyä tarjoamasta etäluotsausta kaikille. Tällaisen päätöksen teko on joltain osin julkisen vallan käyttöä, johon luotsausyhtiötä ei ole delegoitu valtaa. Luotsauksessa kieltäytymisoikeus koskee vain luotsia, kuten edellä alajaksossa 2.2.7 on tuotu esiin.

3.6.4 Lupaviranomaiselta odotettu huolellisuus

Luotsausyhtiön vastuun tarkastelun yhteydessä esitelty *Pinguin*-tapaus antaa mahdollisuuden keskustella siitä, miten viranomaisen huolellinen toiminta voisi muodostua etäluotsauksen valvontatoiminnassa.⁴⁶⁸ *Pinguin*-tapauksen aikoina valtiolla tai käytännössä

Merenkulkuhallituksella oli laaja lainsäätämä tehtävä huolehtia merenkulun turvalaitteisiin liittyvistä asioista.⁴⁶⁹ Merenkulkuhallituksen tuli määrätä tai antaa tarpeelliset ohjeet kulkuväylien merkitsemisestä, turvalaitteiden ominaisuuksista, poistamisesta ja siitä, miten ne toimivat. Lupaa rakentamiseen tuli hakea Merenkulkuhallitukselta, joka määräsi mainituista ehdoista luvassa.⁴⁷⁰

Hyvin samanlaisia velvollisuuksia on etäluotsauksen suhteen annettu Liikenne- ja turvallisuusvirastolle. Tämän lisäksi sillä on voimassa edelleen yleinen luotsaustoiminnan valvontavelvollisuus (LL 18.2 §).⁴⁷¹ Kuten *Pinguin* osoittaa, valvonnan laiminlyönti voi johtaa myös vahingonkorvausvastuuseen.⁴⁷² Analogiaa käyttäen on vähintäänkin perusteltua argumentoida, että viranomaisella on etäluotsauksessa samantyyppinen vastuu valvonta- sekä oman lupatoimintansa huolellisuusvelvollisuuden vuoksi kuin Merenkulkuhallituksella oli.

Peruslähdekohta on kuitenkin tavanomainen virkamiehen huolellisuus, ja mahdollinen vastuuperuste on tuottamus.⁴⁷³ Se, minkälaista huolellisuutta kussakin toiminnassa edellytetään, on tässä yhteydessä liian laaja kysymys, joten nyt tyydytään esittämään yleisiä etäluotsauksen yhteydessä relevantteja huomioita. Toisten hallinnonalojen käyttäminen vertailuun huolellisuuden tasosta voi kuitenkin olla epätarkka, koska tuottamuksen arvioinnissa hallinnonalan erityissääntely asettaa erilaiset vaatimukset huolellisuudelle.⁴⁷⁴

Ensinnä on huomioitava, että etäluotsauksen luvan myöntäminen, ehtojen ja määräysten asettaminen kuin myös valvontatoiminta luetaan julkisen vallan käyttämiseksi.⁴⁷⁵ Tämän vallan

⁴⁶⁸ Liikenne- ja viestintävirasto on sen perusteella, mitä *Pinguin* tapauksessa Merenkulkuhallitusta kuvattiin merimerkeistä lähes yksi yhteen samanlaisessa asemassa kuin etäluotsauksen osalta on kuvattu LL 16 a-e §:ssä. Turun HO 19.1.1996 n:o 277 dnro: S 94/404. Tapaus kuvattu edellä alajaksossa 3.5.4.

⁴⁶⁹ 1991, jolloin siteerattu onnettomuus tapahtui, oli asetuksen vesikulkuväylien merkitsemisestä (846/1979) 12 § mukaan valtiolla vastuu asetuksessa olleiden määräysten noudattamisesta.

⁴⁷⁰ Samoin viranomaisella oli valta kehottaa turvalaitteiden korjaukseen tai suorittaa se itse. ks. kokonaan asetus vesikulkuväylien merkitsemisestä (846/1979)

⁴⁷¹ Vrt. edellä mainittuja 18 § valvontavastuuseen ja 16 c § luvan ehtoihin.

⁴⁷² Turun HO 19.1.1996 n:o 277 dnro: S 94/404

⁴⁷³ Mäenpää 2017, s. 434–435.

⁴⁷⁴ Hakalehto-Wainio 2010, s. 403

⁴⁷⁵ Ståhlberg – Karhu 2020, s. 274–275

käyttäjän vahingonkorvausvastuu puolestaan perustuu PL 118 §:ään. Se antaa jokaiselle virkamiehen tai muun julkista tehtävää hoitavan henkilön lainvastaisen toimenpiteen tai laiminlyönnin vuoksi vahinkoa kärsineelle oikeuden vaatia vahingonkorvausta. Viranomaisen korvauskynnykseen ja huolellisuusvelvollisuuden arviointiin puolestaan vaikuttaa standardisääntö, jonka kohdalla viitataan alajaksossa 2.2.7 esitettyyn. Vaikutuksesta on tässä yhteydessä myös haastavaa tehdä johtopäätöksiä ilman erillistä tutkimusta.⁴⁷⁶

Toinen arviointiin keskeisesti vaikuttava seikka on viranomaisen kyky valvoa ja luvittaa kyseessä olevaa kohdetta. Viranomaisen luonnollisesti tulee olla huolellinen sekä tuntea laki ja säädeltävä asia, mutta häneltä vaadittava asiantuntemus vaihtelee⁴⁷⁷. Joidenkin esimerkkien valossa on nähtävissä, että vaadittava osaaminen skaalautuu sen mukaan, mikä on taho ja sen projekti, jota valvotaan, ja mitä tältä taholta voidaan edellyttää. Kun kyseessä on tavanomainen valvonta, viranomainen voi osittain luottaa hankkeeseen osallistuvien asiantuntemukseen.⁴⁷⁸ Tosin haastavimmissa projekteissa ei automaattisesti voida olettaa, että erityisasiantuntijat löytyvät juuri projektin parista tai että heidän tekemänsä arviot edustavat parasta tietämystä.⁴⁷⁹ Etäluotsaus kiistämättä on Suomessa täysin ainutlaatuinen hanke, johon liittyy merkittäviä riskejä, jolloin valvovalta viranomaiseltakin tulee odottaa huolellisuutta ja merkittävää resursointia.⁴⁸⁰

Odotettua huolellisuutta arvioitaessa on huomioitava, että lainsäätäjä on asettanut viranomaiselle hyvin tehokkaat vaikuttamiskeinot, joilla on keskeistä vaikutusta turvallisuuteen. Tämän vuoksi on oletettava, että viranomaisen tulee pystyä myös ohjeistamaan luvanhakijaa laadukkaasti tai tarpeen mukaan hankittava riittävä osaaminen⁴⁸¹. Tämä asiantuntevuus kietoutuu mitä suuremmissa määrin siihen, että viranomainen myös organisaationa pitää huolta osaajiensa kouluttamisesta. Tästä esimerkkinä voidaan tuoda esiin tutkielmaa tehtäessä vallitseva tilanne. Valtionhallinnossa on

⁴⁷⁶ Ks. Hakalehto-Wainio 2010 s. 26–30.

⁴⁷⁷ Hakalehto-Wainio on antanut asiantuntevalle viranomaistoiminnalle viisi laatukriteeriä: 1) alansa liittyvien yleisten periaatteiden tuntemus, 2) alan normipohjan tuntemus, 3) toiminnassa vaadittavat tiedot ja taidot 4) siihen liittyvien riskien arvioinnin kyky sekä 5) kyky varautua ennustettaviin riskeihin Hakalehto-Wainio 2008, s. 241.

⁴⁷⁸ Näin mm. KKO 2001:2, joka on samalla esimerkki standardisäännön soveltamisesta.

⁴⁷⁹ KKO 2008:62 ja siitä Hakalehto-Wainion analyysi Hakalehto-Wainio 2010, s. 341–342. Vrt. kuitenkin KKO:n ratkaisut kommentein 2008 I, jossa tapausta kommentoinut Norros jäi punnitsemaan, onko ratkaisu KKO:n linjaan etenkin suhteessa KKO 2001:2.

⁴⁸⁰ Ks. riskeistä Kovanen 2021., Luotsausyhtiö luvanhakijana (LL 16 a §) edustaa tässä tapauksessa maan ehdottomasti parasta osaamista luotsauksen suhteen. Etäluotsaukseen läheisesti liittyvään Sea 4 Value -projektiin puolestaan, jossa luotsausyhtiö on tiiviisti mukana, on kerätty merkittävä määrä huippuosaamista, jota ei välttämättä samassa suhteessa löydy viranomaisen enemmän yleiseen osaamiseen keskittyvässä toiminnassa. Ks. <https://www.dimecc.com/dimecc-services/future-fairway-navigation/> Vierailtu: 24.8.2021.

⁴⁸¹ Hakalehto-Wainio tuo esiin, kuinka havaintojensa mukaan viranomaiselta odotetaan nykyään entistä enemmän oman hallinnonalansa tuntemusta. Hakalehto-Wainio 2010, s. 58–59.

hiljattain todettu, etteivät logistiikan viranomaiset tunne kovin tarkkaan kaikkia it-järjestelmiin liittyviä kysymyksiä⁴⁸². Jos tästä tietoisena ilman koulutukseen panostamista tapahtuisi virhe juuri etäluotsausjärjestelmän suhteen, voisi käsillä olla tilanne, jolloin ei olisi noudatettu kohtuudella asetettavia vaatimuksia laatu ja tarkoitus huomioiden. Viranomainen ei voisi vedota toimineensa huolellisesti, jos se on laiminlyönyt valvojiensa kouluttamisen.⁴⁸³

3.6.5 Yhteenveto viranomaisen vastuusta

Viranomaisella on lupaehtoihin liittyvässä harkinnassa edessä mahdollisia ongelmia normien yhteensovittamisessa ja potentiaalia aiheuttaa huonosti harkituilla määräyksillä ongelmia. Etenkin, jos ei oteta huomioon koko luotsaukseen yhteydessä olevaa monipolvista merioikeuden järjestelmää, jota on tässäkin tutkielmassa hieman avattu, voidaan herkästi koskea yksilön oikeuksiin ja velvollisuuksiin tahattomasti. Viranomaisen onkin syytä tarkkaan harkita, minkälaisia ehtoja ja määräyksiä se antaa ja ei anna. Kumpikin toimenpide voi häiritä merioikeuden totuttua vastuunjakoa sekä luotsin ja päällikön turvallista navigointia.

Vaikka viranomainen ei välttämättä tästä muuttamisesta joutuisi korvausvastuuseen, voi sellainen syntyä ottamalla kantaa siihen, miten osapuolten odotetaan toimivan. Mahdollista skenaariota ei tarvitse kaukaa hakea. Stadiongracht-tapauksessa kyse oli viranomaisen antamasta ohjeesta ja sen velvoittavuudesta.⁴⁸⁴ Mikäli ministeriöiden kaavailun mukaan aluksen päällikölle annetaan edes kiertotietä toimintaohjeita, joiden noudattaminen on syynä vahinkoon, jouduttaisiin pohtimaan viranomaisen korvausvastuuta, hyvää merimiestaitoa, määräyksen velvoittavuutta, päällikön harkintavaltaa, toisin toimimisen mahdollisuutta ja niin edelleen. Tässä suhteessa huonosti harkituilla etäluotsauksen lupaehtoilta näyttääkin viranomainen kutsuvan valtion takaisin mahdollisten vahingonkorvausvastuuseen joutuvien joukkoon.

⁴⁸² Omassa periaatepäätöksessään Valtioneuvosto toteaa logistiikan viranomaisten puutteellisen osaamisen tieto- ja kyberturvallisuusosaamisessa Valtioneuvosto 2021, s. 15–16.

⁴⁸³ Ståhlberg – Karhu 2020, s. 277.

⁴⁸⁴ *Stadiongrachtin* tapauksessa on kyse Rauman edustalla 29.12.2010 luotsin ottoon liittyneestä karille ajosta, jossa VTS oli käsittänyt väärin sen, missä alukselle tuleva luotsi on ja ohjeistanut alusta jatkamaan etenemistä, koska oletti luotsin olevan tulossa laivalle. Asiassa oli muun ohella kyse siitä, oliko VTS-operaattori vastuussa karille ajosta sen vuoksi, että olisi antanut virheellisen ohjeen edetä muuhun kuin luotsipaikkaan; oliko VTS laiminlyönyt estää vaaratilanteen ja oliko se antanut myös virheellisen navigointiohjeen. Vastaajana ollut Suomen valtio, jonka puhevaltaa käytti Väylävirasto, kiisti kanteen esittäen lisäksi, että oikea vastaaja olisi ollut Finnpiilot Pilotage Oy. Väite sai taustansa siitä, että välittömästi tapahtuman jälkeen vuoden vaihteessa oli tapahtunut luotsausliikelaituksen yhtiöittäminen. Osaltaan kyse oli myös siis siitä, seurasiko vahingonkorvausvastuu myös uuteen luotsausyhtiöön vai ei. Helsingin HO Dnro S 19/2175. MO välituomio 19/29531 20.6.2019 (asia kesken). On huomattava, että Väylävirasto oli tapahtumien aikana Liikennevirasto. Asia on tullut vireille 6.3.2017, jonka jälkeen VTS toiminta on myös yhtiöitetty. Ks. HE 61/2018 vp, s. 49.

3.6.6 Valtion kokonaisvastuu

Jaksossa 2.2.7 tuotiin esiin luotsausyhtiön suhde julkisen vallan käyttöön. Kyse oli luotsausyhtiön kohdalla sille delegoidusta julkisesta hallintotehtävästä, jonka yhteydessä todettiin luotsilla olevan käytössään myös julkista valtaa, joka on saatu delegoituna lainsäädännöllä.⁴⁸⁵ Lähtökohtaisesti, kuten on esitetty, korvausvastuussa on tällaisessa tapauksessa valtion sijaan kukin yhteisö omista toimistaan.⁴⁸⁶ Yksityisten yritysten kohdalla lisäksi omistajan sijaan on oikeushenkilö tuottamuksestaan vastuussa.

Vaikuttaa kuitenkin siltä, ettei valtiokaan täysin pystyisi ulkoistamaan korvausvastuutaan, vaikka se luotsausyhtiön kohdalla käyttäekin yksityistä yritystä. Niiltä osin, kun kyse on julkisen vallan käytöstä tai julkisesta hallintotehtävästä, ei valtio välttämättä voisi välttyä vastuusta, jos yksityinen toimija ei pystyisi vahinkoa korvaamaan.⁴⁸⁷ Näkökulma perustuu kahteen seikkaan: PL 118 § takaa oikeuden saada korvaus kärsitystä julkisen vallan käytön aiheuttamasta vahingosta. Tämän lisäksi PL 124 § kieltää vaarantamasta oikeusturvaa ja perusoikeuksia. Vahinkoa kärsineen asema ja oikeus saada vahingonkorvausta eivät saa siten olla riippuvaisia siitä, miten valtio on päättänyt toimintansa järjestää.⁴⁸⁸ VahL:n esitöiden mukaan valtion korvausvastuuta olisi pitänyt pohtia jokaisen erityislainsäädännön kehittyessä, mutta tarkemmasta punninnasta ei ole viitteitä ainakaan luotsauslain esitöiden kohdalla.⁴⁸⁹ Valtion vastuun toteutuminen voisi siis teoriassa toteutua riippuen kuitenkin paitsi vakuutuksen kattavuudesta, myös siitä, aiheutuiko vahinko suoritettaessa julkista hallintotehtävää.

Perustuslain suhteen on olemassa toinenkin valtion kokonaisvastuuta koskeva kysymys.

Luotsausyhtiötä muodostettaessa hallituksen esityksessä tuotiin esiin, kuinka silloinen VahL 3:7 §:ssä säädetty valtion kategorinen vastuunrajoitus oli perustuslain kannalta kyseenalainen, jolloin sen poistaminen oli perusteltua. Tilalle säädettiin LL 4 a ja b §, jonka katsottiin esityksen tekstin

⁴⁸⁵ Ks. Luotsausyhtiön kohdalla HE 214/2010 vp. s. 12 ja suhde perustuslakiin sekä viranomaisen kohdalla HE 61/2018 vp, s. 208–209. Huomioi luotsausyhtiön kohdalla myös PeVL 12/2010 vp.

⁴⁸⁶ Hakalehto-Wainio 2009, s. 18.

⁴⁸⁷ Tällainen tilanne tuskin tarkoittaa sitä, että valtio antaisi luotsausyhtiön mennä konkurssiin. Todennäköisempää on, että teorettisessa maksukyvyttömyydessä yhtiön toiminta varmistettaisiin muuten.

⁴⁸⁸ Näin myös Hakalehto-Wainio 2010 s. 17–18. Hän kuitenkin muistuttaa, ettei PL 118 § ole perusoikeuksien luettelossa, mutta se on kuitenkin kirjoitettu *oikeuden* muotoon ja eri luvuissa olevat pykälät eivät poikkea toisistaan. Hakalehto-Wainion mielestä kyse on perusoikeudesta. Hän myös viittaa Scheiniin, joka pitää ko. säännöstä perusoikeussäännöksenä. Hakalehto-Wainio. 2008, s. 105.

⁴⁸⁹ Luotsausyhtiötä muodostettaessa otettiin kantaa siihen, millä perusteilla yhtiö vastaa vahingoista ja miten vastuuta rajataan, mutta keskustelua valtion vastuunkannosta ei ole käyty. Ks. HE 214/2010 vp.

mukaan olevan perusteltavissa korvausvastuun rajoituksen välttämättömyyden ja suhteellisuuden vaatimusten kanssa. Esityksessä välttämättömyys vaikuttaa olevan perusteltu mahdollisella vakuutushintojen nousulla ja suhteellisuus laivanisännän korvausvastuulla, luotsaustoiminnan yleisellä luonteella merenkulkua avustavana toimintana ja vahinkoriskien suuruudella.⁴⁹⁰ Näiden argumenttien liityntäpintaa välttämättömyyteen on kuitenkin hankala havaita, koska esityksessä vakuutushintojen nousu nähtäisiin vain nousupaineena luotsausmaksuihin.⁴⁹¹

On lisäksi huomioitava, ettei vastuunrajoituksen todellista merkitystä ole koskaan oikeuden edessä koeteltu. Ottaen huomioon edellä selostettu, ei ole täysin poissuljettua, että LL 4 a § laitetaan sivuun, jos se estää vahingonkorvauksen saamisen esimerkiksi laivanisännältä tai tarkemmin rajoittaisi kohtuuttomasti hänen vakuuttajansa takautumisoikeutta. Rak esimerkiksi huomauttaa, että PL 118 § suojaa jokaista, joka on kärsinyt vahinkoa julkista tehtävää hoitavan henkilön lainvastaisen toimenpiteen tai laiminlyönnin vuoksi.⁴⁹² Perusoikeusmyönteisen tulkinnan huomioiden tuomioistuimessa voi nykyisessä oikeustilassa jossain vaiheessa tulla ratkaistavaksi, ovatko nykyisen LL 4 a ja b §:n vastuurajoitukset kohtuullisia.⁴⁹³ Vastauksen ollessa kieltävä erottelu siitä, tapahtuivatko asiat luotsauksessa vai eivät, saattaisi menettää merkityksensä. Kuitenkin, jos edelleen noudatetaan tapauksen KKO 1995:61 linjaa, jossa vastuunrajoitus luotsauksessa katsotaan sellaiseksi, ettei siitä voi poiketa, kohtuullisuus ei tule puntaroitavaksi. Vaikuttaa siltä, ettei kysymystä voida ratkaista kokonaisuudessaan tämän tutkielman puitteissa, mutta huomioiden sen, että kyseessä on edelleen julkinen hallintotehtävä, ei laivanisännän tulisi joutua kärsimään siitä, miten valtio valitsee järjestää toimintaansa. Merkittävässä määrin kyse on myös luottamuksensuojasta julkista toimijaa kohtaan.

3.6.7 Tapahtuuko etäluotsausjärjestelmän tarjoaminen aluksen vai valtion lukuun?

Valtion vastuun toteutuminen vaatii, ettei luotsausyhtiön aiheuttamien vahinkojen korvausvastuu kanavoidu muualle. Jos esimerkiksi laivanisäntä olisi luotsausyhtiön tekemistä virheistä etäluotsausjärjestelmän ylläpidossa isännänvastuussa, vahingonkorvausvastuu kanavoituisi jälleen

⁴⁹⁰ HE 214/2010 vp. s. 12–13. LiVM 18/2010 vp, s. 3 on kirjattu lisäksi muistutus, että kyseessä olisi VahL 3:7 §:n tilanteeseen merkittävä parannus. Tässä suhteessa kyse on kuitenkin lähinnä periaatteellisesta parannuksesta.

⁴⁹¹ HE 214/2010 vp. s. 12–13.

⁴⁹² Rak nostaa esille esimerkkinä VTS-operaattorin. Hänen mukaansa myös VTS organisaatio olisi yhteisvastuussa työntekijänsä virheestä Rak 2011, s. 174.

⁴⁹³ Ks. Hakalehto-Wainion näkemys perusoikeusmyönteisyydestä standardisäännön kohdalla. Hakalehto-Wainio 2010, s. 61. Molemmissa on kyse julkisen vallan oikeudesta rajoittaa vastuutaan. Myös Henriksson 2011, s. 356 ja Rak 2011, s. 169–170 kritisoi vastuunrajoitusta, kuten tekee summan osalta myös Oikeusministeriö 2010, s. 2–3.

varustajalle valtion sijaan.⁴⁹⁴ Kääntäen kysymys on siis siitä, voiko laivanisännän vastuupiiri ulottua etäluotsauksessa aina luotsausyhtiön toimintaan asti.⁴⁹⁵ Perinteisessä luotsauksessa ei ole näin. ML 7:1 §:stä voimassaolevan tulkinnan mukaan luotsausyhtiön ei katsota kuuluvan laivanisännän vastuun piiriin, mutta etäluotsauksen kohdalla tilanne voi olla toinen.⁴⁹⁶ Kysymys on laivanisännän kannalta osin triviaali ML 7:1.2 §:n regressioikeuden vuoksi, mutta luotsausyhtiölle asialla on merkitystä. Jos vastuu kanavoidaan aluksi laivanisännälle, luotsausyhtiöllä on käytössään merilain vastuunrajoitussäännöt (ML 9:1 §). Jos luotsausyhtiö on suoraan vastuussa kolmansille, merilain 9:1 §:n sijaan sovelletaan luotsauslakia ja vahingonkorvauslakia (LL 4 a §).

Luotsausyhtiön voi mahdollisesti katsoa tuottavan enemmän laivanisäntää hyödyttävää palvelua aikaisempaan verrattuna, koska etäluotsausjärjestelmä ja sen asiallinen toiminta itsessään on hyvin kiinteässä suhteessa luotsaussuoritukseen. Tätä voi havainnoida seuraavalla ajatusmallilla: Oletetaan, että laivasta kerättäisiin etäluotsausjärjestelmän avulla suoraan liiketietoa, joka lähetetään vain maihin luotsin hyödynnettäväksi. Järjestelmään voidaan kerätä lisäksi vielä mahdollisesti muuta ulkopuolista dataa, jota ei ole aluksella saatavilla. Tämän jälkeen luotsin ohjeet palautetaan laivalle päällikön avuksi niin, että luotsaus on jopa laadukkaampaa kuin se olisi laivalla tehtäessä. Tällöin etäluotsausjärjestelmä hyödyttäisi suoraan alusta ja järjestelmästä vastaavan luotsausyhtiön voisi katsoa tekevän laivaväkeen kuulumattomana henkilönä työtä *aluksen lukuun*.

Voidaan ajatella, että etäluotsausjärjestelmästä vastaava luotsausyhtiö tuottaa aluksen lukuun työskentelevien navigoitsijoiden välille kommunikointipalveluja sekä heidän avuksensa navigointipalveluja. Etäluotsausjärjestelmän voisi silloin rinnastaa navigointivälineisiin kuten tutkiin, kaikuluotaimeen ja niin edelleen, jotka ovat laivanisännän vastuunpiiriin kuuluvia järjestelmiä, vaikka niiden kunnossapito olisikin ulkoistettu.⁴⁹⁷ Näin on etenkin tilanteissa, jossa osa etäluotsauksen laitteista on sijoitettu alukselle ja järjestelmä nojaa osittain aluksella tuotettuun navigointitietoon.⁴⁹⁸

⁴⁹⁴ VahL isännänvastuu lähtökohtaisesti koskee luonnollisten henkilöiden tekemiä vahinkotilanteita, mutta ML mukainen laivanisännän vastuu koskee myös yrityksiä, jotka työskentelevät aluksen lukuun, kuten joissakin tapauksessa telakkaa. Ks. Mielityinen 2006, s. 360 ja Falkanger – Bull – Brautaset 2017 s. 206–207.

⁴⁹⁵ Vrt. kysymyksen asetteluun, jonka Solvang on tehnyt autonomisten alusten kohdalla. Solvang 2021 s. 5–6.

⁴⁹⁶ Ks. KKO 1995:61 hyvänä esimerkkinä siitä, ettei luotsauspalvelut ole laivanisännän vastuunpiirissä.

⁴⁹⁷ Aluksen lukuun työskentelee myös esim. tekniset konsultit. Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 207.

⁴⁹⁸ Näin ajateltua järjestelmää voisi verrata etäohjattavan alusten mahdollisesti vaatimaan laitteistoon, jotka epäilemättä myös tarvitsevat vastaavia järjestelyitä. Kuitenkin johtuen mahdollisista IT-järjestelmiin liittyvistä tuottamuksen toteamisen ongelmista, esimerkiksi Wetterstein vaikuttaa olevan valmis hylkäämään etäohjauksen ja autonomisten

Navigointilaitteet, joihin rinnastus tehtiin, ovat kuitenkin tällä hetkellä laivanisännän omistamia tai hallinnoimia, jolloin vertailukohdan hakeminen on monimutkaisempaa. On muistettava, että luotsilla on tälläkin hetkellä käytössään työnantajansa tablettitietokone, joka käytännössä toimii samalla periaatteella kuin etäluotsaavan luotsin laitteet.⁴⁹⁹ Mikäli etäluotsausjärjestelmän rinnastaa tähän tablettiin, kyseessä olisi luotsin työnantajan hänelle antama työkalu siinä missä muutkin välineet. Tällaisen laitteiston aiheuttaman vahingon korvausvastuu kohdentuisi LL 4 a §:n 3. momentin perusteella VahL:n sääntöjen mukaisesti luotsausyhtiöön.⁵⁰⁰

Toisaalta etäluotsausjärjestelmää voidaan aivan hyvin pitää ensisijassa merenkulkua yleisesti tukevana infrastruktuurina, jonka täytyy olla olemassa luotsin työskentelyä varten. Näin on etenkin, jos huomioidaan HE 214/2010 vp:n perustelut siitä, että luotsaustoiminnassa on kyse julkisena hallintotehtävänä merenkulkua vain yleisesti avustavasta tehtävästä, ei niinkään yhden aluksen edusta.⁵⁰¹ Lisäksi arvioinnissa painaa se, että etäluotsauksessa on hallituksen esityksen mukaan kyse ensisijaisesti muista kuin laivanisäntää hyödyttävistä seikoista.⁵⁰² ML 7:1 §:n aluksen lukuun -käsite ei myöskään mahduta sisäänsä erilaisia valtion tarjoamia infrastruktuureja ja palveluita, kuten navigoinnin apuvälineitä, karttoja tai globaaleja paikannusvälineitä.⁵⁰³

Se kummaksi edellä kuvatuista vaihtoehtoista etäluotsaus luetaan, voi vaikuttaa osaltaan siihen, mitä laivanisännän ja luotsausyhtiön välisen mahdollisen sopimuksen voidaan katsoa merkitsevän⁵⁰⁴. Perinteisessä luotsauksessa käytössä ovat vakioehdot, joiden mukaan laivanisäntä hyväksyy ehdot ilmoittamalla aluksen palveluun. Yhtä lailla näyttää siltä, että kyseisillä vakioehdoilla sovitaan vain siitä, miten luotsi toimitetaan ja minkälaiset ehdot tähän liittyy. Itse luotsauksesta ei ole vakioehdoissa sovittu mitään, ja toisaalta luotsin itsenäisen aseman huomioiden luotsausyhtiö tuskin paljoa sen suorittamisesta voi edes sopia. Ylipäätään nykyiset vakioehdot

alusten kohdalla ML 7:1 §:ään perustuvan tuottamuksen soveltumattomana ja ehdottaa tilalle ankaraa vastuuta. Wetterstein 2019, s. 40.

⁴⁹⁹ Finnpilot Pilotage Oy 2021, s. 11. Erona on vain se, että luotsi on fyysisesti edelleen laivassa ja käyttää ensisijaisesti aluksen laitteita navigoinnissa, jolloin oikeuden eteen tuskin tulee ratkaistavaksi tablettitietokoneen merkityksestä onnettomuudessa.

⁵⁰⁰ Ks. jakso 3.5.5 ja analyysi termistä *luotsauksessa*.

⁵⁰¹ HE 214/2010 vp, s. 13.

⁵⁰² HE 225/2018 vp, s. 6.

⁵⁰³ Falkanger ym. huomauttaa, että ensin mainitut navigoinnin apuvälineet ovat ennakkoehdot tai palvelu merenkululle yleisesti ja siten eivät kuulu laivanisännän vastuuseen. Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 202–203, 207.

⁵⁰⁴ Sopimus siis viittaisi siihen, että myös luotsausyhtiö toimii aluksen lukuun. Luotsausyhtiö saa myös taksan mukaisen korvauksen, jolloin oltaisiin hyvin pitkällä aluksen lukuun työskentelevien tunnusmerkeissä. Ks. Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 200–201.

näyttävät olevan etäluotsaukseen sopimattomat, ja on todennäköistä, että niihin tulee muutoksia tästä syystä.⁵⁰⁵

Oikeuskirjallisuuden mukaan voidaan vastuunpiirin selvittämiseksi esittää myös tarkentava kysymys, *onko kyse tyypillisestä laivanisännän toiminnasta* vai jostain muusta.⁵⁰⁶ Muu toiminta voi olla edellä kuvattujen valtion palvelujen lisäksi esimerkiksi alusliikennepalveluja, jotka tyypillisesti ovat valtion tehtäviä palvellen yhteistä hyvää.⁵⁰⁷ LL 1 §:n määritelmällinen tarkoitus on alusliikenteen turvallisuus ja ympäristön haittojen ehkäiseminen, mikä osoittaa edelleen toimimisesta merenkulun hyväksi.⁵⁰⁸ Luotsauspalvelut ovat jotain tältä väliltä ollen niiden palvelun tuottamisen osalta julkista hallintotehtävää valtion delegoimana ja itse luotsin luotsaamisen osalta laivanisännän tyypillistä toimintaa aluksen lukuun, vaikka siihenkin liittyy julkisen vallan käyttöä sekä luotsauspakko.⁵⁰⁹ Jos lähtökohdaksi oletetaan luotsauspalveluihin kuuluvan etäluotsausjärjestelmän ylläpito, kuten alajaksossa 3.5.2 ja 3.5.4 todettiin, olisi silloin kyse edelleen valtiolle omasta tyypillisestä ja delegoimasta tehtävästä, eikä jostain mitä laivanisäntä tekisi.

Analyysin voi kääntää myös toiseen suuntaan. Luotsi kuuluu hyvin vahvasti laivanisännän vastuun piiriin etenkin sen vuoksi, että hänet ML 7:1 §:ssä erityisesti mainitaan. Se, että luotsi mainitaan ML 7:1 §:ssä, ei kuitenkaan tarkoita, että hän toimisi automaattisesti aluksen lukuun. Kyse voi olla jopa enemmän valtion tyypillisestä tehtävästä, joka tapahtuu sen lukuun, kuin niinkään laivanisännälle työskentelemisestä, ottaen huomioon esimerkiksi luotsille annetun ympäristönsuojeluun liittyvän valvontatehtävän ja ilmoitusvelvollisuuden (LL 8 §).⁵¹⁰ On muistettava, että vaikka laivan navigoinnin avustaminen hankalan väylän läpi mahdollistaa laivanisännän liiketoimintaa, ei nykyaikana luotsia kuitenkaan kaikissa aluksissa välttämättä tarvittaisi. Ei ainakaan sen perinteisen syyn vuoksi, eli opastamaan satamaan, kun karttoja ei ole saatavilla⁵¹¹. Etäluotsauksessa on tämän lisäksi huomioitava aikaisemmin todetun mukaan sen

⁵⁰⁵ Tarkemmin edellä alajaksossa 2.2.8

⁵⁰⁶ Solvang huomauttaa, että kyse ei ole niinkään laivanisännän *omista* tehtävistä, joita hän ulkoistaa vaan palveluista, joita hän tarvitsee liiketoiminnassaan. Solvang 2021, s. 80.

⁵⁰⁷ Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 207.

⁵⁰⁸ Etäluotsauskokeiluvaiheessa tarkoitus on myös lähinnä palvella koko merenkulun etua, joka puhuisi sen puolesta, ettei luotsausyhtiön vastuuta voi kanavoidsa laivanisännälle. HE 225/2018 vp, s. 6–7

⁵⁰⁹ Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 201. KKO 1995:61.

⁵¹⁰ Nämä ovat myös PeVL:n esiintuomat työn piirteet, joiden vuoksi luotsin tehtävät ovat julkisen hallintotehtävän hoitamista PeVL 12/2010 vp, s. 2.

⁵¹¹ Näin tilanteen näkee ilmeisesti myös EDK-2018-AK-229297, s. 2. Samaan aikaan on todettava, että alusten komentositamiehityksen kyvyt navigoida väylillä vaihtelevat valtavasti, joka vaikuttaa välttämättä myös luotsin

edellyttävän päälliköltä kykyä toimia tarvittaessa ilman luotsia, jolloin asiantuntijuuden merkitys on ennestään vähentynyt. Luotsin käyttö ei kuitenkaan ole valinnainen asia vaan Suomessa on luotsauspakko, ellei poikkeusta ole tietyin ehdoin myönnetty.⁵¹² Kun asiaa lähestyy näin, ei luotsausyhtiön tai edes luotsin voisi argumentoida olevan laivanisännän vastuun piirissä. Luotsin pitäisi ML 7:1 §:n joukossa vain se, että hänet on pykälässä nimeltä mainiten liitetty vastuun piiriin.

Laivanisännän saama hyöty luotsaustavan valinnasta ei vaikuta myöskään erityisen suurelta etäluotsauksessa, koska päällikön kieltäytymisoikeuden pohjalta myös tavanomaisen luotsauksen tulee olla saatavilla viivytyksettä, mikäli päällikkö ei halua etäluotsausta käyttää.⁵¹³ Ennemmin laivanisännälle koituu lisätyötä ja mahdollisesti ennakoiomatonta riskiä ennen kuin käytännöstä alkaa kertymään oikeuskäytäntöä.⁵¹⁴ Etäluotsaustoiminta ei vaikuttaisi siten sellaiselta, jota laivanisäntä tyypillisesti tekisi itse missään vaiheessa. Sen sijaan valtiolle tyypillisten tehtävien puolesta puhuvat tässäkin etäluotsauksen julkilausutut pitkän aikavälin tavoitteet, joiden mukaan luotsaustoiminnan turvallisuus luotsin osalta paranisi samoin kuin toiminnan tehokkuus, kun luotseja ei tarvitse kuljettaa enää aluksille asti.⁵¹⁵

Analyyysin avuksi voidaan ottaa toinen merenkulkua maista käsin avustava palvelu.

Alusliikennepalveluilla ja luotsauspalveluilla on keskeisiä yhtäläisyyksiä, mutta niissä tapahtuneiden vahinkojen korvausvastuut kanavoidaan toisistaan poikkeavasti.⁵¹⁶

Alusliikennepalvelu tai alusliikenteenohjaaja ei nimittäin kuulu ML 7:1 §:n piiriin.⁵¹⁷

tarpeellisuuteen. Kokeneellekin miehistölle navigoinnin ammattilainen on kuitenkin aina tervetullut asia, joskaan ei aina välttämätön. Bruno – Lützhöft 2009, s. 435.

⁵¹² 2003 luotsauslain muutoksessa tuotiin esiin, että *Suomen rannikon vaikeakulkuisuuden vuoksi on katsottu, että onnettomuuksia ja niistä saariston luonnolle aiheutuvia vahinkoja voidaan ehkäistä ennakolta käyttämällä aluksen navigoinnissa vakinaisen vahtipäällystön lisäksi luotsia*. HE 38/2003 vp. s. 40. Tällainen lainsäätäjän kannanotto puhuu vahvasti sen puolesta, että kyseessä on oikeastaan valtion etu, jota luotsauksella tavoitellaan. Laivanisäntä voi vakuuttaa omaisuutensa ja hänelle tappio on lähinnä taloudellinen. Suomen meriluonto ei välttämättä rahallista korvauksista huolimatta palaisi onnettomuuden jälkeen ennalleen.

⁵¹³ Etäluotsauksen vaikutuksista luotsaustariffiin ei ole olemassa arvioita, joten esimerkiksi rahallinen hyöty on vaikea arvioida. Hyöty näkökulma on aavistuksen eri kuin perinteinen ML 7:1 § testi. Kyse on Mielityisen esittämästä yhdestä vahingonkorvausoikeuden yleisestä periaatteesta - *reilun haitanjaon periaatteesta*, joka jakaa vahingonkorvaukset siinä suhteessa, kun eri tahot ovat vahinkoa aiheuttaneesta toiminnasta hyötyä saaneet. Myöskään muut hänen luonnehtimansa periaatteet eivät osoita vastuuta laivanisännän suuntaan. Mielityinen 2006, s. 453.

⁵¹⁴ Jos etäluotsauksessa vertailukohtana tulisikin käyttää linjaluotsausta perinteisen luotsauksen sijaan, tulisi ennen arvion antamista tehdä kattavaa vertailua esimerkiksi näiden kahden toiminnan päällikölle annettujen koulutusvaatimusten suhteen.

⁵¹⁵ HE 225/2018 vp, s. 6.

⁵¹⁶ Wetterstein on kiinnittänyt huomiota samanlaisuuksiin jo 1999 Wetterstein 1999, s. 216.

⁵¹⁷ Vahingonkorvausvastuusta ei laissa suoraan sanota mitään, mutta asia on todettu alusliikennepalvelulaista annetussa hallituksen esityksessä HE 33/2005 vp, s. 8. Tarkalleen kyse on siitä, että LL 4 a § ja 4 b § ovat *lex specialis* muuhun vahingonkorvauslainsäädäntöön nähden Henriksson 2011 Toisin sanoen, jos nämä sekä ML:n kanavointisääntö poistettaisiin, olisi alusliikennepalvelun tuottajan ja luotsausyhtiön vastuut hyvin lähellä toisiaan. Hemmo kuitenkin

Alusliikennelain ensimmäisessä pykälässä sen tarkoituksiksi mainitaan alusliikenteen turvallisuuden lisääminen, tehokkuuden parantaminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäiseminen (AlpL 1 §)⁵¹⁸. LL:n tarkoitus on alusliikenteen turvallisuuden edistäminen sekä alusliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittojen ehkäisy.⁵¹⁹ Tavoitteet ovat selkeän samanlaiset, mutta ehkä myös ymmärrettävistä syistä eroavat ainoastaan VTS:n tehokkuuden näkökulmasta. Tehokkuus ei sinänsä kerro vielä mitään, koska liikenteensä tehostaminen on myös laivanisännille tyypillistä toimintaa ja asia, jota varustaja perinteisesti haluaa itsekin parantaa, tosin vain omassa toiminnassaan.

Alusliikennepalvelujen tarjoajan ja etäluotsauksen palveluja tuottavan luotsausyhtiön tehtävät ovat hyvin samanlaiset. Tilannekuvaa tuottavan järjestelmän käyttötarve on näillä kahdella toimijalla varsin erilainen. Lähtökohtaisesti luotsi etäluotsatessaankin todennäköisesti keskittyisi yhden aluksen palvelemiseen, siinä missä VTS:llä on näkökulma kokonaiskuvaan ja potentiaalisten ongelmien tunnistamiseen⁵²⁰. Luotsin perinteinen työ on hyvin kouriintuntuvasti asiantuntijatyötä aluksen päällä, jossa de facto myös saatetaan ohjailla alusta. VTS puolestaan tyytyy tiedottamaan ja informoimaan (AlpL 5 §) sekä tätä harvemmin antamaan tarpeen tai pyynnön mukaan navigointiapua. Navigointiapu on kuvattu ohjeelliseksi ja päämäärähakuiseksi (AlpL 6 §). Käskyvaltaa VTS:llä on alusliikenteen järjestelyssä vaara- ja ruuhkatilanteiden välttämiseksi (AlpL 7 §), joka puolestaan luotsilta neuvonantajana puuttuu.

Etäluotsauksessa asiassa paljon merkitsee se, millaisen toimintamallin se ottaa, ja sekoittumisen uhka VTS:n toimintaan on ilmeistä tietyissä tilanteissa. Luotsaus ei olisi enää luotsausta, mikäli se tosiasiallisesti on useaan laivaan keskittyvää vain tarvittaessa annettavaa päämäärähakuista ja ohjeellista navigointiapua sekä informointia paikallisista olosuhteista, eikä päällikön neuvonantajuutta ja vesialueen sekä merenkulun asiantuntijuutta. Myös hallituksen esitys ottaa sen lähtökohdan, ettei toimina saa olla liian samankaltaista⁵²¹. Jos tarkastellaan eroa *laivanisännän*

muistuttaa, että jos erityislaililla on säännelty vastuun *rajoittamisesta* ei vahingonkärsijä voi sääntöä kiertää VahL:n kautta. Hemmo 2005 s. 21.

⁵¹⁸ Pykälässä käytännössä toistetaan kansainvälinen VTS järjestelmän tavoite Ks. IMO A.857(20). Guidelines for vessel traffic services. Muutenkin alusliikennepalveluiden kehitys on vahvasti kansainvälisen kehityksen lopputulosta HE 33/2005 vp, s. 4–5. Ks. myös Rak 2011 s. 170–171.

⁵¹⁹ LL sisältää jonkin verran myös VTS:ään liittyvää säätelyä, kuten LL 4 d § luotsausyhtiön toimintakäsikirjasta; LL 8 § ja 11 § luotsin velvollisuus ilmoittaa tietyistä havainnoista ja luotsauksesta kieltäytymisestä VTS:lle; LL9 § tilapäisestä luotsipaikasta ja LL 18 § luotsin käytön valvonnasta

⁵²⁰ Eron näkee AlpL 2 § 1. kohta määritelmässä, jossa VTS ohjaa *liikennettä* ja reagoi *liikennetilanteisiin*. Luotsin pitää valvoa vain yhtä alusta kerrallaan Kurki 2014, s. 86.

⁵²¹ HE 225/2018 vp, s. 3.

tyypillisen toiminnan näkökulmasta, liian yleistasoinen etäluotsaus voi ollakin jotain, jota ei voi lukea enää tähän kategoriaan luotsin osalta, jos nyt se ei ole sitä alusliikenneohjaajan osaltakaan.

Navigointiapu tai tarkemmin paikanmäärittelyn varmentaminen on jotain, joka tapahtuu aluksen lukuun ja on lisäksi tyypillistä varustajan toimintaa, mutta alusliikennepalvelut eivät silti kuulu laivanisännän vastuun piiriin. Ehkä kokonaisuus vaikuttaa tässäkin enemmän. Tarkasteltaessa alusliikennepalvelua sen lopullisen käyttötarkoituksen kautta voi navigointiavunkin ymmärtää yleisesti turvallisuutta parantavaksi poikkeustilanteen tehtäväksi, vaikka siinä on myös selkeä aluksen lukuun tehty teko paikanmäärittely. Omasta mielestäni tämä näkökulma soveltuu rajatuissa tapauksissa ML 7:1 §:n tarkastelemisen, mutta siinä on heikkoutensa, koska yksityinen hyötyy aina yleisestä toiminnasta, kuten navigointiavusta. Kääntäen yleisen turvallisuuden parantaminen ei ole laivanisännän tyypillistä toimintaa, vaikka se siitä välillisesti hyötyykin. Jos kyseessä on ennakkoehto alueen turvalliselle merenkululle, se ei kuulu laivanisännän vastuunpiiriin. ML 7:1 §:n testit vaikuttavat kuitenkin olevan huomattavasti soveltuvia kuin aikaisemmin, kun toimintaa järjestellään moderniin muotoon.

Kuten esitettiin, edellä mainituista syistä luotsin kuulumisen etäluotsauksessa ML 7:1 §:n luetteloon ei ole enää täysin perusteltavissa niillä argumenteilla, joilla se sinne on aikanaan mukaan luettu etenkin, jos kyseessä ei enää etenkään toimintamallista johtuen olisi selkeästi alusliikenneohjaajasta eroava toimintatapa. Luotsin kohdalla liukuminen kohti yleistä etua näkyy myös siinä, kuinka LL 8.4 § on luonnollisesti ymmärtäväinen luotsauspalvelun keskeytymiselle, mutta sitäkin enemmän toimintamallista riippuvalle velvollisuuksien joustamiselle. Laivanisäntä ei etäluotsauksessa välttämättä saa enää edes sitä henkilökohtaista palvelua, jota on totuttu tarjoamaan, jos luotsin velvollisuuksia vähennetään ja ne jäävät päällikön tiedonhankkimiskyvyn varaan. Tämä ja edellä analysoitu huomioiden, näyttää myös perustellummalta, ettei luotsausyhtiötäkään tähän ryhmään lasketa navigointivälineisiin liittyvästä vasta-argumenteista huolimatta. Pääsyinä tähän ovat etenkin valtion hiljalleen muuttuneet tai selkeämmin artikuloidut intressit luotsauksessa, luotsin merkityksen vähentyminen etäluotsauksessa ja laivanisännän kontrollikyvyn menetys. Tähän voidaan kuitenkin vaikuttaa valitsemalla toimintamalli, joka tuottaa henkilökohtaista lisäarvoa tai vähintään saman palvelun kuin perinteinen luotsaus nyt.

4 Johtopäätökset

4.1 Keskeiset havainnot

Tutkielman tarkoitus oli selvittää, miten etäluotsauksen vahingonkorvausoikeusvastuu muodostuu merioikeuden järjestelmässä sopimuksen ulkopuolisissa vahingoissa. Asiaa lähestyttiin tekemällä havaintoja perinteisen luotsauksen avulla etäluotsauksesta ja tutkimalla edelleen, miten vastuu muodostuu vain etäluotsaukselle ominaisissa kysymyksissä. Niiltä osin, kun etäluotsaus ja perinteinen luotsaus ovat rinnastettavissa aluksen kulkuun vaikuttavissa prosesseissa, mikään ei oleellisesti muutu vastuuperusteissa. Huolellinen toimintakin on edelleen huolellista navigointia väylällä ja asioiden ennakoimista. Erityinen mielenkiinto kohdistuu luotsin ja päällikön tilanteeseen. Ohjeiden mukainen toiminta ei luonnollisesti heille aiheuta korvausvastuuta, mutta heidän huolellisuuttaan tullaan arvioimaan etäluotsauksen vuoksi suhteessa muuttuneeseen tehtäväkuvaan. Kun oikeuskäytäntöä tai lupaehtoja ei ole olemassa, ei ole täysin tiedossa, minkälaisia tehtäviä ja huolellisuutta heiltä tässä roolissa odotetaan. Asiaa monimutkaistaa se, että valittu toimintamalli ja tekniset häiriöt vaikuttavat siihen, mikä kulloinkin katsotaan päällikön tai luotsin tehtäväksi. Tämä on toisaalta tietoinen valinta, koska etäluotsaus on kokeiluvaiheessa ja toiminnan määrittelyn ei voida olettaa jäävän etäluotsauksen vakiintuessa aivan yhtä joustavaksi.

Laivanisännälle heijastuvat lopulta kanavoinnin kautta samat päällikön ja luotsin huolellisuuden arvioinnin hankaluudet, mutta muuten hän näyttää olevan suhteellisen hyvin entisessä asemassaan, kunhan hän hoitaa uuteen teknologiaan liittyvät prosessit asiallisesti. Teoreettista epävarmuutta liittyy vastuunpiirin rajoihin, jos etäluotsausjärjestelmän tarjoajan katsottaisiin kuuluvan sen sisäpuolelle, kuten tehdään navigointilaitteiden kohdalla. Kysymys on hänen kannaltaan kuitenkin triviaali regressioikeuden vuoksi.

Muutos uudessa tavassa luotsata näkyy parhaiten siinä osassa, joka on tyypillistä vain etäluotsaukselle. Keskeisin muutos, jota ei voi suoraan päätellä lain sanamuodoista, on luotsausyhtiön merkittävästi kasvanut mahdollisuus joutua korvausvastuuseen. Tämä arvio perustuu kahteen seikkaan. Ensiksi esitöissä on asetettu suora velvollisuus varautua teknisiin häiriöihin. Velvollisuus on hyvin laaja. Tällä velvollisuudella luotsausyhtiön tulee huomioida niin erilaisten toimijoiden kuin puhtaiden luonnonilmiöiden vaikutusmahdollisuus ja pyrkiä torjumaan niitä asiallisesti. Toiseksi luotsausyhtiö ei tässä tutkielmassa tehdyn tulkinnan perusteella voi suojautua enää edes LL 4 a §:n rajoituksen taakse, jos virhe ei ole luotsin luotsauksessa tekemä. Muutos vuotta 2010 edeltävästä valtion täydestä vastuunrajoituksesta etäluotsaukseen on huomattava.

LL 4 a § ja varautumisvelvollisuus on ikään kuin kolikon kaksi puolta. Teknisen häiriön syntyessä luotsi ei niistä vastaa. Luotsausyhtiöllä on sen sijaan paitsi positiivinen velvoite ennalta estää häiriöitä, myös käytännössä jälkikäteen VahL:n mukainen todennäköinen vahingonkorvausvastuu järjestelmän aiheuttamista ongelmista sen vastatessa luotsauspalveluista. Luotsausorganisaation, joka nykyisessä muodossaan on luotseja välittävä valtion omistama yritys, etäluotsaus siirtää vahingonkorvausoikeudellisesti lähemmäksi esimerkiksi alusliikennepalveluja, joka on kokonaan VahL:n piirissä. Se on myös hyvin luonnollinen suunta, kun ottaa huomioon toimintojen osittaisen samankaltaisuuden. Toiminnan muuttaessa muotoaan myös vahingonkorvausvelvollisuuden tulee reagoida samassa suhteessa.

Vaikka luotsauslakia voi pitää onnistuneena edellä mainitusta syystä, on siinä myös silmiinpistävä ongelma. On valitettavaa, että etäluotsauksen vahingonkorvausvastuun määrittelyn kannalta keskeisin termi – *luotsauksessa* – on jäänyt täsmentämättä etäluotsauksen kohdalta. Vaikka tutkielmassa tehdyillä argumenteilla on vahva pohja, ei se kuitenkaan korvaa lain määritelmää. Sama koskee tilannetta, jossa luotsi on oikeutettu käyttämään LL 8.4 §:n mukaista vastuunrajoitustaan. Käsitteiden ollessa monitulkintaisia tai normin jäädessä ytimensä osalta mykäksi, osapuolten riskit kasvavat tarpeettomasti ja voivat näin haitata yhteistyön kannalta tärkeää työnjaon selkeyttä. Näistä puutteista huolimatta, tutkielman valossa, katson LL 8.4 §:n mainitseman teknisestä häiriöstä tai muusta LL 8.4 §:n tarkoittaman syyn aiheuttamasta vahingosta muodostavan korvausvastuun luotsausyhtiölle. Etäluotsauksessa luotsausyhtiöltä myös todennäköisesti odotetaan korostunutta huolellisuusvelvollisuutta. Laivanisännälle eivät lähtökohtaisesti etäluotsausjärjestelmän ongelmat kuuluisi. Kun kyse on LL 8.4 §:n mainitseman toimintamallin aiheuttamasta ongelmasta, vastaus on monipolvisempi ja riippuu muun ohella lupaehdoista. Esimerkiksi päällikkö joutuu oman huolellisuusvelvollisuutensa puolesta sopeuttamaan omaa työtänsä muuttuneeseen tilanteeseen.

Lisäksi tutkielmassa kysyttiin, miten etäluotsaukseen liittyvät keskeiset toimijat, vaikuttavat vahingonkorvauskysymysten tarkasteluun. Tarkastelu toi uusiksi tahoiksi osin luonnollisesti datan toimittajan, mutta myös järjestelmän ylläpitäjät, joiden toiminnasta luotsausyhtiö voi olla myös vastuussa korostuneen huolellisuusvelvoitteen vuoksi. Merkittävä uusi taho toiminnassa on viranomainen, joka avaa edelleen valtion suojausta luotsauksen vahingoista oman etäluotsauksen luvittamiseen ja valvontaan liittyvän odotetun huolellisuuden kautta ehkä jopa viranomaisenkin yllättävällä tavalla. Ainakaan valmistelun yhteydessä asiasta ei nähtävästi ole käyty havaittavissa olevaa keskustelua asiasta. Valtion kohdalla en myöskään pidä poissuljettuna laajempaa vastuuta erityistehtäväyhtiöidensä aiheuttamista vahingoista, joskin tämä osin teoreettinen ongelma vaatisi

jatkotutkimusta. Perinteiseen luotsaukseen liittyvä valtion riski on merkittävästi pienempi, kapseloitavissa osakeyhtiöön ja hallittavissa vakuutuksin. On hyvä myös havaita, kuinka etäluotsaus on muuttanut kokonaisuutta ja toisaalta huomata pidempi kehityskaari. Kuten havaittiin, etäluotsaus ja yleinen kehitys on muuttanut luotsausta toiminnaksi, jolla on vähäisempi kytkös aluksen lukuun tehtävään työhön kuin aikaisemmin, joka voi edistyessään aiheuttaa ML 7:1§:ään muutospainetta.

Viranomaisen lupakäsittelyyn liittyy myös tutkielman tuloksien suurin epävarmuus. Ilman konkreettista lupamenettelyä ja sen pohjalta annettua päätöstä sekä määräyksiä osapuolilta edellytettyä huolellisuutta on hyvin haastava arvioida. Käytännössä jokainen osapuoli on jollain tavalla riippuvainen siitä, mitä lupaehdoissa lukee, ja siksi tässä analyysissä on pyritty poistamaan lupaehdon vaikutukset. Viranomaiselle on annettu tietoisesti valtaa määritellä keskeisiä osia etäluotsauksen kokonaisuudesta, ja siksi on myös kohtuullista odottaa siltä huolellista toimintaa.

4.2 Pohdinta

Valittu tarkastelutapa, jossa jokaista etäluotsauksen toimijaa tarkastellaan yksilöllisesti, vaikuttaa perustellulta. Jos oma toiminta saavuttaa vähintään siltä edellytetyn huolellisuuden tason, välttää korvausvastuun. Ankara vastuu tulee kysymykseen tutkielman löydöksen mukaan vain lain säätämässä tapauksissa. Keskeisessä asemassa ovat silti kanavointisäännöt sekä viranomaisen toiminta etäluotsausluvan suhteen. Näitä suhteita on syytä pyrkiä vielä erikseen keräämään yhteen.

4.2.1 Horisontaaliset työntekijätason suhteet

Etäluotsauksessa keskeinen pari, jonka välillä vastuu jakaantuu, on edelleen alusta luotsaava luotsi ja sen päällikkö. Näillä henkilöillä ei ole kuitenkaan erityistä vahingonkorvausoikeudellista suhdetta toisiinsa, mutta sitäkin suurempi omaan huolellisuuteen heijastuva riippuvuus toisen työn laadusta. Heidän työnjaollaan voi olla myös suuri merkitys lopulliseen vastuun kanavointiin etäluotsauksessa.

Yhteistyö on fundamentaalisesti erilaista verrattuna perinteiseen luotsaukseen. Päälliköllä on aikaisempaa raskaampi taakka kannettavanaan, koska hän joutuu tällä kertaa tekemään arvion sellaisen henkilön kyvykkyydestä, joka ei ole läsnä. Samoin hän joutuu jatkuvasti varautumaan ongelmiin ja arvioimaan laitteiden toimintakuntoa, jota hän ei ole oman laivan tai varustamon prosessissa tarkastanut. Luotsi puolestaan joutuu harkitsemaan samaan tapaan etänä, ovatko edellytykset luotsauksesta kieltäytymiseen läsnä. Tällaisessa lähtökohdassa oikeudellinen ja ammatillinen henkilökohtainen vastuunkanto saattaa aiheuttaa sen, että näiden keskeisten

yhteistyökumppanien välillä vallitsee turvallisuutta ja navigoinnin tehokkuutta häiritsevä luottamusongelma⁵²².

Juridisesti tilanteessa kilpailee toisaalta päällikön velvollisuus ottaa asioista selvää ja hänen luottamuksensuojansa julkista hallintoa kohtaan. Luotsilla on oikeus saada tieto luotsaukseen vaikuttavista seikoista, mutta hänen tulee käyttää asiantuntijuuttaan arvioidakseen edellytykset luotsauksen turvalliselle onnistumiselle. Tähän konfliktiin voidaan hakea selkeys johonkin pisteeseen asti tarkistamalla lainsäädäntöä. Jos näin ei tehdä, oikeustilanne selkeytyy oikeuskäytännöllä, mutta se vaatisi vahinkoja sekä aikaa. Siksi voi olla parempi, että tilanne ratkaistaan jo ennakoon luottamuspulaa vähentävällä teknologialla sekä lainsäädännöllä tai määräyksillä, jotka myös antaisivat osapuolille mahdollisuuden tehdä tietoon perustuvia arvioita olettamuksien sijaan.

Päällikön on edelleen pyrittävä monitoroimaan luotsia, mutta etäluotsauksessa se ei enää voi tarkoittaa sitä, että luotsi luotsaisi aluksen laitteita käyttäen. Monitoroinnilla on epäilemättä osin uusi sisältö etäluotsauksessa ja sitä voisi kutsua esimerkiksi aktiiviseksi ohjeiden haastamiseksi tai ohjeiden kyseenalaistamiseksi. Kuinka paljon tätä aktiivista haastamista tulee tehdä, on hankala määritellä tilannesidonnaisuuden vuoksi. Koska luotsi ei ole laivassa ja hänen tilannetietoisuutensa on eri kuin päälliköllä, tulee kapteenin hyvin todennäköisesti olla merkittävästi aktiivisempi kuin aikaisemmin. Lopulta kuten ennenkin kysymyksen ratkaisee se, mitä pidettäisiin hyvänä merimiestaitona.

Etäluotsaus muuttaa poikkeustilanteissa perusperiaatteja tehtävien jaosta. Yhteyden katketessa luotsi ikään kuin poistuu olemasta, ja mitään keskinäistä tehtävienjakoa ei tuosta hetkestä eteenpäin ole hänen ja päällikön välillä. On vaikea arvioida, onko tuolloin kyseessä enää luotsaus vai ei. Vaikka luotsi ei LL 8.4 §:n mukaan enää vastaisi siitä, mitä hän ei voi tehdä, olisi silti paikallaan lupaehdoissa täsmentää, mitä käyttäytymisnormia luotsilta tilanteessa edellytetään.⁵²³ Mikäli yhteys ei palaudu, tekee päällikkö kaikki tarpeelliset ratkaisut itse ja kantaneen niistä täyden vastuun. VTS on jonkinlainen apu, mutta sen pääasiassa paikantamispalveluihin liittyvä navigointiapu ei ole sitä, mitä luotsi on tekemässä. VTS:n vastuu liittyy vain tähän alusliikennepalvelunlain mukaiseen

⁵²² Bruno – Lützhöft 2009, s. 432. 434–435.

⁵²³ Vaikka hyvän merimiestaidon edellyttäminen loppuisikin, on edelleen olemassa toimintavelvollisuus pyrkiä estämään onnettomuus

avustamiseen, eikä sillä ole muuta lainmukaista tehtävää tai realistista mahdollisuutta opastaa siinä laajuudessa kuin luotsi pystyy tekemään⁵²⁴.

Huolellinen päällikkö on tähän varautunut, ja olisi hyvin olennaista viranomaisen tässä vaiheessa määritellä se, mitä tämä varautuminen ja toisaalta hyvä merimiestaito pitäisi sisällään ottaen huomioon katkokseen liittyvän komentosillalle tulevan lisätyön määrän.⁵²⁵ Muuten on olemassa mahdollisuus, että päällikön täytyy tehdä omat johtopäätöksensä ja joko kieltäytyä etäluotsauksesta tai hankkia linjaluotsinkirja kyseiselle väylälle. Koska kukaan muu ei kuitenkaan voi turvallisuuteen liittyvään ohjailuun määräyksiin puuttua, voi tämä määrittely käytännössä olla viranomaiselle haastavaa norminantovaltuuksien rajojen vuoksi.

Viranomainen ei pystyne määräämään aluksen päällikön koulutuksen hyväksymisestä, mutta lupaehtoihin voitaneen sisällyttää velvoite, ettei etäluotsausta saa tarjota kuin tietyt kriteerit täyttävälle alukselle, jossa miehistö on osallistunut sovittuun koulutukseen⁵²⁶. Tosin tämä tulkinta perustuu sille, että luotsausyhtiön LL 4 §:n mukaiseen luotsauspalvelujen tarjoamisvelvoitteen täyttämiseksi riittää, että tarjolla on ylipäättään luotsausta ja luotsausyhtiö saa näin valita partnerinsa täysin vapaasti ainakin kokeiluvaiheessa.⁵²⁷ Hallituksen esitys toteaa, ettei ole tarkoituksenmukaista uudistaa tässä yhteydessä luotsauksen tutkintoja, jolloin osallistumisen mahdollisuudet eri yhtiöillä ja henkilöillä määrittyvät pitkälti viranomaisen myöntämän etäluotsausluvan perusteella.

Viranomaisen on syytä pohtia tilannetta tarkkaan. Erilaisiin pätevyyksiin liittyvät myöntämisprosessit ovat julkisen vallan käyttöä, jolloin sen on kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, mitä vaatii, keneltä ja millä valtuuksin.⁵²⁸

Kohtuuden vuoksi tulisi jossain vaiheessa myös lainsäätäjän ottaa kantaa siihen, mitä kykyjä päälliköllä tulee ylipäättään olla ja samoin indikoida selkeät mittaustavat tälle osaamiselle. On

⁵²⁴ VTS-operaattori, joka opastaisi yli oman kouluksensa mukaisen tehtävän joutuu ottamaan huomioon oman virkavastuunsa ja siihen liittyvän huolellisuusvelvoitteen. Etäluotsaus ja VTS:n navigointiapu on erotettu toisistaan jo hallituksen esityksessä. Näitä ei saa sekoittaa HE 225/2018 vp, s. 3.

⁵²⁵ Kyseessä on päällikön yksiselitteinen lakiin kirjattu velvoite huolehtia, että aluksessa pidetään olosuhteisiin nähden turvallista vahtia Ks. Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta (1687/2009) 23 §. Myös STCW A-VIII/2.9.

⁵²⁶ Yhtälaila päällikön osaamisen taso vaikuttaa varustamon toiminnan arviointiin, koska heidän on otettava jo viitatus ISM-säännösten 1.2.2.2 vuoksi huomioon tällainen potentiaalinen riski. Jos näin ei tehdä, kyseessä saattaisi olla varustamon järjestelmän tasoinen huolimattomuus Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 220.

⁵²⁷ Tällaiseen tulkintaan voinee päätyä myös siitä hengestä, mikä on hallituksen esityksestä luettavissa. Toiminta on *pienimuotoista kokeilutoimintaa*, jossa haetaan vasta varsinaisen toiminnan muotoja ja teknologiaa. Kyseessä ei siis mitenkään ole laajamittainen kaikkien saatavilla oleva palvelu. HE 225/2018 vp, s. 7.

⁵²⁸ Tutkintojen hyväksyminen on itsessään jo julkisen vallan käyttöä ja luotsauksessa tutkintojen sisältö on säädelty lain tasolla. Viranomainen saa määrätä vain teknisluonteisista kysymyksistä. (LL 11 a-d § ja 14 §) Julkisen vallan käyttöä ylipäättään ja tutkintojen osalta avaa erinomaisesti HE 196/2002 vp, 6–8 ja 32.

vaikea pitää toivottavana, jos etäluotsauksen kannalta keskeisten järjestelmien epäonnistuessa kaiken taakan jo muutenkin kantavaa päällikköä ei opastettaisi hankkeessa, jolla tavoitellaan yhteiskunnallista hyötyä ja luotsien työturvallisuuden parantamista.

4.2.2 Vertikaaliset kanavointisuhteet

Kysymys laivanisännän vastuupiiristä seuraa suurelta osin edelleen perinteisen luotsauksen mallia, eikä tähän kysymykseen näyttäisi olevan tulossa muutosta. Luotsausyhtiöstä isännänvastuun kantaminen vaatisi, ettei sen toimintaa katsottaisi niinkään luotsauspalvelujen tarjoajana, joka tuottaa etäluotsauksen infrastruktuurin ja siihen liittyvät palvelut, vaan että kyse olisikin jostain sellaisesta, mikä tapahtuu aluksen lukuun, esimerkiksi navigoinnin tuesta. Ajatus on mielestäni hylättävä. Luotsaustoiminnassa on kyse ensisijaisesti sellaisista valtion tuottamista palveluista yhteiskunnalle, jotka se on määrännyt monopolilla hoidettaviksi itse omistamassaan erikoisyhtiössä julkisen hallinnon tehtävänä. Myös etäluotsaustoimintaa on siten pidettävä valtion toimintana ja sen järjestäminen on ennakkoehto merenkulun turvalliselle toteuttamiselle. Samanlaiseen lopputulokseen voi päätyä, kun huomioi luotsauslain tarkoituksen.

Luotsin tehtävä puolestaan on edelleen avustaa käytännössä laivan henkilökuntaa, mutta tässä kohtaa joudutaan vakavasti arvioimaan, ovatko merioikeudessa esitetyt testit työstä aluksen lukuun ja arviointi, jossa päätellään, kuuluuko jokin laivanisännän tyypilliseen toimintaan, edelleen ajankohtaisia. Myös luotsin sijoittamisesta ML 7:1 §:n listaukseen olisi keskusteltava uudelleen etäluotsauskontekstissa.⁵²⁹ Etenkin se, ettei laivanisännällä ole enää mitään mahdollisuutta seurata, arvioida, vaikuttaa tai valita tehtävään osoitetun toimintaa, nostaa esille sen, ettei vastuun kanavointi välttämättä ole enää kohtuullista. Tosin tälläkin saralla teknologia voisi mahdollistaa päällikölle samanlaisen mahdollisuuden seurata luotsin toimintaa, jolloin kysymys säilyttäisi edelleen mielekkyytensä.

Siinä missä epäluottamusta voi esiintyä luotsin ja päällikön välillä molempien pyrkiessä suojautumaan vahingonkorvausvastuulta, näyttäisi etäluotsauksessa syntyvän myös uusi jakolinja, joka on vähintään yhtä epätoivottava. Koska luotsausyhtiöstä tulee entistä useammin potentiaalinen vahingonkorvausvelvollinen, on täysin ymmärrettävää, mikäli se pyrkii näyttämään luotsin tehneen virheen luotsauksessa ja näin vähentämään omaa korvausriskiään vahinkotilanteessa. Ei luotsinkaan

⁵²⁹ Myös Rak on herätellyt hieman keskustelua ML 7:1 §:n päivittämisestä jo perinteisen luotsauksen kohdalla. Rak 2011, s. 167. Hieman aikaisemmin ajatuksen nosti esille myös Onnettomuustutkintakeskus 2010, s. 167. Huomaa lisäksi luotsauksen kilpailuttamista tarkastelleen työryhmän pohdinta vastuuperusteen ankaroittamista avoimessa kilpailussa. Liikenne- ja viestintäministeriö 2011, s. 16.

intressissä ole esittää asiaa omalta kannaltaan epäedullisesti. Luotsin ja luotsausyhtiön välinen vertikaalinen työntekijä-työnantaja suhde on aikaisemminkin ollut ML 7:1 §:n kanavointisäännöin vuoksi epätavallinen, mutta nyt tilanne saa uudet suhteet.

4.2.3 Horisontaaliset yrityssuhteet

Yritysten suhteen etäluotsauksen vahinko puolestaan voi aloittaa monimutkaisen selvittelyn. Luotsausyhtiöllä on jatkossa erittäin vahva intressi pyrkiä osoittamaan esimerkiksi yhteyden katkeamiseen liittyvän onnettomuuden selvittelyssä, ettei heidän toiminnassansa ole mitään moitittavaa. Termi luotsauksessa ei näytä laajenevan tietoteknisten järjestelmien ylläpitoon tai muihin organisaation järjestelyihin, jotka luotsausyhtiö joutuu hoitamaan jollakin tavalla etäluotsauksen mahdollistamiseksi. Tästä seuraa se, ettei ainakaan tämän tutkielman valossa luotsausyhtiö voisi järjestelmäongelmissa suojautua luotsauslain vastuunrajoituksella vaan olisi täysimittaisesti vahingonkorvauslain ja merilain piirissä laivanisännän takautumisteitse tekemän vaatimuksen ja kolmannen osapuolen korvausvaatimusten tarkastelussa. Tämä tulkinta on sopusointuinen sen suhteen, ettei syytön asiantuntija, luotsi, tästä ainakaan joutuisi kärsimään, ja toisaalta päällikkö, joka käyttää koko ammattitaitonsa, saisi myös luottamuksensuojaa.

Osaltaan tällaista tulkintaa tukee myös se, että näin tulisi kannustettua jokaista tahoa pyrkimään tekemään parhaansa onnettomuuden estämiseksi, ja juuri tästä vahingonkorvausoikeuden preventiivisestä keinossa viime kädessä on kyse.⁵³⁰ Esiin nostettua etäluotsausyhteyden katkeamisen riskiä on vaikea kuvitella täysin poistettavaksi millään teknologisella ratkaisulla, eikä siihen pystyne oikeustiede tai lainsäädäntökään. Tuskin tällaista voidaan edes edellyttää, mutta insentiivi tavoitteluun tulee säilyttää. Koska merioikeudessa ei eri osapuolilla tavallisessa huolimattomuudessa ole yleensä asetettu rajoittamattomaan vastuuseen vahingoista, voi vahingonkorvausriski olla jopa kohtuuton luotsausyhtiön kannalta. Jos etäluotsausta aiotaan jatkaa varsinaisena toimintana, voisi olla kohtuullista asettaa luotsausyhtiö vastuunrajoituksen suhteen samaan asemaan kuin laivanisäntä, vaikka taustalla olisi viime kädessä valtio. Ratkaisu vaatisi muun ohella vakuutusjärjestelmään liittyvää tarkastelua, mutta voisi olla hyväksyttävissä.

Etäluotsauksen vastuukysymysten reparatiivinen keino sekä vahinkojen pulverisointi näyttää toteutuvan, kunhan huolehditaan näyttökysymyksistä. Jos halutaan pitää kiinni mallista, jossa luotsausorganisaatio välttää suurimmalta osin vahingonkorvauksellisen vastuun,

⁵³⁰ Ks. Vahingonkorvausoikeuden ydinalueesta eli preventiivisistä ja reparatiivisista keinoista Mielityinen 2006, s. 302–303.

vahingonkorvauksen preventiivinen ja reparatiivinen tehtävä voitaneen hoitaa myös laivanisännän kautta. Silloin tosin edellytettäisiin, että tämä joutuisi kantamaan etäluotsausonnettomuuksissa ankaran vastuun tai luotsauksessa-käsitettä laajennetaan. Se puolestaan laittaa laivanisännät harkitsemaan keinoja, joilla välttää vastuu asiasta, joka ei mitenkään ole heidän kontrollissansa. Helpoin vastaus voi olla kieltäytyä etäluotsauksesta täysin.

4.2.4 Muut toimijat

Näyttökysymykset saattavat nousta keskeiseen rooliin etäluotsauksessa niihin liittyvien ilmeisten vaikeuksien vuoksi. Onnettomuustutkintakeskus todennäköisesti tekee oman tutkimuksen, mutta siitä saatavan tiedon käyttö ei ole kannustettavaa korvauskäsittelyissä.⁵³¹ Osa datasta tulee luottamuksellisista lähteistä, uuteen teknologiaan liittyy epäilemättä myös tuotekehittelyyn liittyviä salassapitosopimuksia, eikä tutustumatta järjestelmän rakenteeseen tarkoin välttämättä pysty selvittämään onnettomuuteen johtaneen vian alkuperää.⁵³² Käytettävissä on anonyymi tuottamus, mutta rajapintojen kohdalla eteen tulee väistämättä samoja ongelmia kuin autonomisessa merenkulussa.⁵³³ Tuossa huomattavasti enemmän tutkitussa kontekstissakin ovat ongelmat jokseenkin vielä ratkaisematta, minkä vuoksi tämän tutkielman puitteissa on mahdotonta esittää varmaa vastausta paitsi näyttökysymyksiin, myös siihen, miten luotsausyhtiön toimintaa tulisi arvioida kokonaisuutena.

Luotsausyhtiön velvollisuus varautua häiriötilanteisiin ja ottaa niitä huomioon, muuttaa ehkä selkeimmin yritysten suhteita toisiinsa nähden. Tällainen vastuu olisi hyvinkin mahdollista löytää oikeuskäytännön kautta myöhemminkin, mutta etukäteen sanottuna esitöissä ilmaistu tahtotila siivoaa joitakin näyttöongelmia pois. Jos vahinko on syy-yhteydessä tekniseen häiriöön, on hyvä syy tehdä ennako-oletus, ettei varautumista ole hoidettu asiallisesti, jolloin todistustaakka voisi

⁵³¹ Turvallisuustutkintalain (525/2011) 1 § määrää, ettei turvallisuustutkintaa tehdä oikeudellisen vastuun kohdentamiseksi ja näin on mielestäni hyvin kyseenalaista sen käyttäminen oikeudenkäynnissä tutkimuksen tarkoituksen vuoksi. Tällaisessa tilanteessa kuultavien tahojen oikeussuoja ei toteudu mm. ko. lain 24 §:n takia, jossa kuultavalla ei ole automaattista oikeutta saada toista henkilöä kuulemiseen. Kuultavalla on kuitenkin mahdollisuus rajoittaa tietojen jakamista HE 204/2010 vp, s. 47. Vrt. Esitutkintalain 805/2011 10 §. Ks. erityisesti HE 204/2010 vp, s. 25 ja 28. On valitettavasti kuitenkin todettava, että käytännössä OTKES materiaaleihin viitataan myös oikeuskäsittelyissä paitsi osapuolten, myös tuomioistuimen puolesta. ks. esim. MO välituomio 19/29531 20.6.2019 s. 7, 18 ja 32. Tässä tapauksessa vastaajana oleva valtio etenkin käyttää OTKES:n materiaalia todistelussaan, joka on erityisen kyseenalaista. Etenkin viranomaisen tulisi kunnioittaa turvallisuustutkintalain henkeä, vaikka litigointi olisikin ulkoistettu.

⁵³² Hyvin kuvaava on yli 25 vuotta vanha Silja European karille ajo, jossa vielä nykypäivään verrattuna suhteellisen yksinkertaisen elektroniikan kohdalla ei pystytty sulkemaan pois ohjelmistovikaa tai fyysisistä komponenttivikaa. Onnettomuustutkintakeskus 1995 s. 44–46.

⁵³³ Ks. edellä alaluku 3.4.

kääntyä. Luotsausyhtiö tällöin voisi näyttää oman varautumisensa olleen huolellista ja mahdollisesti pyrkiä osoittamaan tahon, jonka heidän mukaansa tulisi asiassa kantaa vastuu.

Ongelmat eivät kuitenkaan ole automaattisesti ratkaistu vahingonkärsijän korvausvaateiden kannalta, jos luotsausyhtiö osoittaa varautuneensa asiallisesti, mutta jokin etäluotsausjärjestelmässä tai sen käytössä kuitenkin oli syy-yhteydessä vahinkoon.⁵³⁴ Varautumiselta odotettu huolellisuus ja vahinkoon liittyvän toiminnan odotettu huolellisuus voivat perustua erilaiseen arviointiin, josta ei ole tässä vaiheessa tietoa. Lisäksi kun kyse on useista yhteisöistä, joista osan toiminta on vieläpä vahvasti luottamuksellista, voi kantajalle osoittautua hyvin kohtalokkaaksi se, jos vahingon aiheuttanutta ei löydetä pitkään kestävässä oikeuskäsittelyssä⁵³⁵. Teknologialla voidaan näyttöongelmia jonkin verran ratkoa edellyttämällä esimerkiksi itsenäisen VDR-laitteen tapaisen tallentamisjärjestelmän asentamista tiloihin, jossa etäluotsausta harjoitetaan.⁵³⁶ Laitteella voitaisiin näin valvoa luotsin laitteiston tilaa ja luotsin toimintaa, joka helpottaisi keskustelua siitä, mitä tapahtui. Samalla voisi yksinkertaistua niiden kysymysten ratkaiseminen, joka liittyy edellä mainittuun luotsin ja luotsausyhtiön mahdolliseen uuteen, toisistaan vahvasti erilliseen intressiin vahingonkorvausselvittelyissä.

Viranomaisen ratkaisut lupahakemuskäsittelyssään ja sen pohjalta annetut ehdot, määräykset ja suoritettu valvonta näyttävät olevan keskeisiä paitsi turvallisuuden kannalta, myös jälkiselvittelyssä. Selvin vaikutus tulee olemaan sillä, miten teknisiin häiriöihin varautumisen vastuu tullaan määrittelemään ja mitä tasoa luotsausyhtiön tulee ylläpitää. Asialla on vaikutusta myös viranomaisen omaan vastuuseen, jos sen ei katsota toimineen tarpeeksi huolellisesti käsittelyssään tai jos annetuissa määräyksissä on merkittäviä ongelmia. Samaan aikaan sen kuitenkin tulisi huolehtia siitä, että kokeilutoimintaa ei käytännössä estetä liian jäykillä määräyksillä.

⁵³⁴ Esimerkiksi, jos luotsausyhtiö on tehnyt sen, mitä lupaviranomainen siltä on edellyttänyt, mutta lupaehdot osoittautuvat tältä osin puutteelliseksi, voidaan luotsausyhtiön todeta varautuneen sen mukaisesti, kun siltä on odotettu. Kyse on tässä siitä, mihin katsotaan asetettavan hyväksyttävän jäännösriskin taso. Tosiasiallisesti näin voidaan hyväksyä tietyt harvinaiset tilanteet, joiden poistaminen maksaisi liikaa. Ks. Aven 2008. Tätä riskiä luotsausyhtiö voi hallita vakuuttamalla toimintansa asiallisesti.

⁵³⁵ Esimerkiksi *Stadiongracht* tapaus saattaa päätyä siihen, ettei pitkän oikeuskäsittelyn aikana ilmenneiden seikkojen vuoksi ole mahdollista enää nostaa kannetta mahdollisesti syyllistä tahoa vastaan, sen toimiessa erityistehtävayhtiönä. Helsingin HO dnro S 19/2175. MO välituomio 19/29531 20.6.2019.

⁵³⁶ VDR on vaatimuksena isolla osalla SOLAS sopimuksen piirissä olevilla aluksilla Ks. soveltamisalue SOLAS V/20. ja ominaisuuksista IMO MSC.330(90). Adoption of amendments to the revised performance standards and functional requirements for the long-range identification and tracking of ships (MSC.263(84).

4.3 Luotsauksen tulevaisuus - de lege ferenda ja jatkotutkimuksen tarve

Esitettyihin ongelmakohtiin on hyvä palata myöhemmissä lakihankkeissa. Ilman vahinkoja ja niistä annettavia oikeuden ratkaisuja voitaisiin tarpeellisten oikeuslähteiden täydentymistä joutua pahimmillaan odottamaan vuosia. Lähestymistapa ei ehkä olisi vahingonkorvausoikeudellisestikaan asiallinen, mikäli keskeiset vastuukysymykset, joiden ratkaisemisella voitaisiin lisätä turvallisuutta, jäisivät epäselviksi liian pitkäksi aikaa. Merenkulussa kuitenkin on jo nyt riittävästi vaarallisia tilanteita, joissa vastuut ja velvollisuudet eivät ole selviä ja joissa voi syntyä vääriä olettamuksia toisten tehtäväkentästä⁵³⁷. Tällaisia tilanteita ei missään tapauksessa saisi jättää lainsäädäntöön tietoisesti, mikäli etäluotsauksessa edetään kokeilua pidemmälle.

Ilman lakimuutoksia voidaan edetä jo jonkin verran. On toivottavaa, että viranomaisilta tulee päällikölle riittävä tuki tilanteessa, jossa lainsäätäjä on jättänyt kysymyksiä avoimeksi. Jos määräysten antamisessa ilmenee ongelmia, päätöksentekoa voidaan kuitenkin avustaa kehittämällä ja julkaisemalla alan parhaita käytäntöjä, jotka osaltaan voivat muodostua huolellisuuden noudattamisen arvioinnin referenssiksi. Jos sääntely jätetään päällikön ammattiosaamiseen liittyvän arvostelukyvyn eli niin sanotun hyvän merimiestaidon määritelmän varaan, lopputulos odotetusta huolellisuuden tasosta selviää lopullisesti vasta tuomioistuimessa⁵³⁸.

Lainsäädännön tarkentamista kaipaa etenkin se, mitä tarkoittaa luotsauksessa, koska se määrittelee, onko LL 4 a/b §:n mukainen vastuun rajausta luotsausyhtiön käytettävissä. Täsmennystä kaipaa siis se, onko kyse vain luotsin henkilökohtaisesta suorittamisesta, johon tutkielman havainnot viittaavat. Lisäksi tällä hetkellä etäluotsauksen kannalta oleelliset hetket ennen luotsausta ja tilanteet, jolloin luotsaus on keskeytynyt, ovat epäselviä vastuunjaon kannalta. Toisena tarkennusta kaipaavana asiana luotsauslaissa on, mitä koulutusta päälliköltä ja luotsilta odotetaan ja kuinka osaaminen todennetaan⁵³⁹. Vahingonkorvausoikeuden oikeudenmukaisuuden vuoksi olisi myös oleellista ratkaista ongelmat näyttökysymyksiin liittyen jo tässä vaiheessa. Lisäksi lopulta tulisi huolehtia siitä, etteivät luotsausyhtiön ja luotsin intressit ajautu konfliktiin vahinkoihin liittyvän selvittelyn aikana, sekä varmistaa kaikkien osapuolten luottamus toisiinsa.

⁵³⁷ Viitaten etenkin Stadiongrachtin, joka on tyyppiesimerkki vääristä olettamuksista syntyneistä vahingoista. Helsingin HO dnro S 19/2175. MO välituomio 19/29531 20.6.2019

⁵³⁸ Ks. alajakso 3.2.3, joka osoittaa hyvän merimiestaidon monet ilmenemismuodot ja kuinka täsmentyminen on tapahtunut hyvin pitkän ajan kuluessa.

⁵³⁹ Vrt. miten osaamisen on nykyisellään määritelty STCW A-II/2:ssa ja toisaalta linjaluotsauksen suhteen LL 14 §:ssä

Näiden kolmen viimeksi mainitun kohdalla on mahdollista poistaa ongelmia täsmällisillä, mutta tehokkailla muutoksilla. Edellä kuvattujen ongelmien estämiseksi ehdotan, että luotsausyhtiöllä on korostunut huolellisuusvelvollisuus etäluotsaustoiminnassaan. Vahingonkärsijällä olisi oikeus korvaukseen vahingosta, jonka hän kärsii luotsausyhtiön etäluotsaustoiminnan vuoksi, jollei luotsausyhtiö osoita, että vahinko johtuu sen vaikutusmahdollisuuksien ulkopuolella olevasta syystä, jota sen ei (kohtuudella) voida edellyttää ottaneen huomioon ja jonka seurauksia se ei myöskään (kohtuudella) olisi voinut välttää eikä voittaa.⁵⁴⁰ Toiseksi säädettäisiin, että etäluotsauksessa katsottaisiin luotsin kuuluvan laivanisännän sijaan luotsausyhtiön vastuun piiriin lisäämällä ML 7:1 §:ään poikkeussääntö. Kolmanneksi ehdotan, että luotsausyhtiölle lisätään oikeus rajata vastuutaan saman periaatteen mukaan kuin laivanisäntä voi rajata omaa vastuutaan. Tämä toteutettaisiin lisäämällä asiasta maininta merilakiin. Sama oikeus olisi luotsausyhtiötä etäluotsauksessa avustavilla henkilöillä.

Esitetty valinta on perusteltava tarkemmin. Oikeustieteen avulla voidaan hahmotella, mikä voisi olla paras lähestymistapa laivanisännän vastuupiirin määrittelyssä. Mielityinen väitöskirjassaan on esimerkiksi muotoillut vahingonkorvausoikeudesta neljä yleistä periaatetta.⁵⁴¹ Liiallisen riskin kantamisperiaatteessa on kyse siitä, että liiallisen riskin toteutuessa korvausvastuussa on henkilö, joka on toisen perusoikeuksia näin vaarantanut. Vakavien vahinkojen korvaamisen periaate kohdistuu etenkin henkilövahinkoihin, jolloin vakavaa vahinkoa kohdanneella olisi oikeus saada korvauksensa.⁵⁴² Henkilövahinkojen osalta, silloin kun kyse on matkustajista, merioikeudessa on erillistä sääntelyä, joten tämä periaate ei soveltune heihin liittyviin kysymyksiin. Sama on tilanne yhteentörmäyksissä, joita koskevat kysymykset ratkaistaan merilain 8. luvun mukaan.⁵⁴³ Periaate voi tosin soveltua silloin, kun kyseessä on joku muu kuin aluksessa matkustajana ollut henkilö. Reilun haitanjaon periaate jakaa vahingonkorvaukset siinä suhteessa kuin eri tahot ovat vahinkoa aiheuttaneesta toiminnasta hyötyä saaneet⁵⁴⁴. Tämän soveltamisessa huomio keskittyy siihen, ettei ole täysin yksiselitteistä, kuka on etäluotsauksessa hyötyvä taho. Perinteisen luotsauksen kohdalla

⁵⁴⁰ Sulkujen ”kohtuudella” lisätään, jos halutaan lieventää huolellisuusvelvoitetta. Muotoilu on sovellettu esimerkinomaisesti kuluttajansuojalain (38/1978) 10 §:stä.

⁵⁴¹ Mielityisen erottelu on ensisijassa akateeminen, joka auttaa tiivistämään vahingonkorvauslain pohjalta kehittyntä oikeuskäytäntöä ja järjestelmää. Hänelle periaatteet ensisijaisesti ohjaavat ratkaisuharkintaa, jolla voidaan tehdä punnintaa tilanteessa, jossa vahvasti velvoittavia oikeuslähteitä täytyy tulkita. Mielityinen 2006, s. 464–465.

⁵⁴² Mielityinen 2006 s. 453.

⁵⁴³ ML 15 luku, ML 8:3 §,

⁵⁴⁴ Mielityinen 2006, s. 453.

on ajateltu, että hyötyvä taho on laivanisäntä, ja vastuun tulisi siirtyä tätä kautta hänelle⁵⁴⁵.

Aikaisemmin esiin tuodut seikat luotsauslain liukumisesta kohti valtion intressiä ja tyypillistä toimintaa hämärtävät nykyään tätä kuvaa⁵⁴⁶. Viimeiseksi, seurausvastuun periaate nostaa esille sen, että ne tahot, jotka pystyvät ennakoimaan ja ehkäisemään vahingon, vastaavat vahingosta lähtökohtaisesti vahvemmin⁵⁴⁷.

Kun periaatteita soveltaa siihen, onko vastuun kanavointi laivanisännälle kohtuullinen, vastaus on ei. Relevantimpi kanavoinnin kohde on luotsausyhtiö. Laivanisännällä ja hänen takanaan olevalla vakuutusjärjestelmällä on kyllä resursseja ottaa tarpeen mukaan vastaan vakavien vahinkojen korvaamisen periaatteen mukaisesti korvausvastuu, mutta samanlainen mahdollisuus on eittämättä myös valtion omistamalla erityistehtäväyhtiöllä etenkin, kun huomioi vahinkoa kärsineen perusoikeudet PL 124 §:n valossa. Seurausvastuun, mutta myös liiallisen riskin kantamisperiaatteet puolestaan osoittaisivat eniten luotsausyhtiön suuntaan. Ensimmäinen etenkin sen vuoksi, että luotsausyhtiöllä on kaikki langat käsissään varmistaa etäluotsausjärjestelmän toimivuus verrattuna laivanisäntään. Jälkimmäisen periaatteen puolestaan johtaa luotsausyhtiöön, koska kyseessä on keskeisesti valtion intressi ja tyypillinen toiminta hallituksen esityksen perusteluiden mukaan⁵⁴⁸. Perusoikeus, jota tulee suojata muiden toiminnan haitallisilta vaikutuksilta, on vahinkoa kärsineen omaisuudensuoja (PL 15 §) ja oikeus vahingonkorvaukseen (PL 118 §). Näistä ensimmäinen kuvaa myös sitä, mitä kutsutaan vahingonkorvausoikeuden preventiiviseksi keinoksi siinä missä jälkimmäisen kohdalla on kyse reparatiivisesta keinosta⁵⁴⁹. Jos luotsausyhtiö voisi pääasiallisesti välttää korvausvastuunsa, vahingonkorvausoikeuden preventiivinen keino ei toimisi, koska

⁵⁴⁵ Falkanger – Bull – Brautaset 2017 s. 200–202. Luotsaus kuitenkin maksaa sekä on pakollista. Tariffi on sen verran merkittävä, että linjaluotsauskirjoista tulevat ylimääräiset henkilöstö-, sekä hallintokulut ovat järkeviä. Lisääntynyt turvallisuus luotsauksessa on tietenkin hankalasti euroistettavissa oleva asia. Artuso – Coleman – Drennan – ym. 2012 s. 226–227.

⁵⁴⁶ Alajakso 3.6.7

⁵⁴⁷ Mielityinen 2006, s. 453.

⁵⁴⁸ Luotsauksen historiassa on sen luonteen suhteen liikuttu pitkä matka, vaikka työnkuva sinänsä ei olisikaan muuttunut. Vuosikymmeniä sitten tapahtuneessa luotsauksessa valtion vastuu torjuttiin järjestelmällisesti, koska luotsaaminen nähtiin ensisijaisesti alusten ja niiden laivanisäntien eteen tehtynä työnä. Karrikoiden ilmaistuna pääasia oli, että laiva pääsi satamaan, lasti tuli turvallisesti perille ja kauppa kävi. Vuoden 1957 luotsausasetuksessa (393/1957) ei ollut sanaakaan yleisestä meriturvallisuudesta tai ympäristön suojelemisesta. Luotsauslain (90/1998) säätämiseen tultaessa oli tilanne muuttunut. LL 1 § mukaan tarkoitus on alusliikenteen turvallisuuden edistäminen ja ympäristölle aiheutuvien vahinkojen ehkäiseminen. Tätä perusteltiin näkökulmilla, jossa kyse on Suomen valtion edusta, kun vahinkojen määrät vähenevät luotsia käytettäessä. Kyse ei ole enää niinkään laivanisännän kaupallisista eduista vaan nimenomaisesti yleisestä edusta, jossa laivanisännän valinnanvapautta rajoitetaan asettamalla luotsauspakko.

⁵⁴⁹ Ks. Ståhlberg – Karhu 2020, s. 7–8.

luotsausyhtiön vastuullinen toiminta perustuisi vain heidän epäilemättä korkeaan ammattitylpeyteensä ja moraaliin.

Luotsauksen vastuukysymysten yhteydessä saattaa kuulla argumentin, että kokonaisuudessaan merenkulun korvausjärjestelmä on niin globaali järjestelmä, ettei ole järkevää lähteä tätä tasapainoa häiritsemään. Todellisuus on kuitenkin jotain muuta. Vaikka valtioilla etenkin Skandinaviassa onkin usein haluttomuutta hyväksyä vastuuta vahingoista, ei sääntely tässä asiassa ole missään tapauksessa yhteneväistä. Itseasiassa jo Skandinavian sisällä, EU:sta puhumattakaan on olemassa merkittäviä eroja vastuun allokoinnissa⁵⁵⁰. Tässä suhteessa Suomella on vapaat kädet rakentaa järjestelmänsä, miten haluaa. Isoin reunaehto etenkin merioikeuden vakuutusjärjestelmän kannalta todennäköisesti on, ettei Suomen etäluotsausjärjestelmä saisi aiheuttaa merivakuuttajille sellaista riskiä, joka pitäisi vain tätä maata varten erikseen hinnoitella tai joka aiheuttaisi varustamoille velvollisuuden ilmoittaa muuttuneesta riskistä⁵⁵¹. Ei olisi realismia, että näin rakennettua etäluotsausta käyttäisi moni, jos tarjolla on mahdollisuus käyttää perinteistä oikeuskäytännöltään koeteltua ratkaisua.

Jos luotsausyhtiön etäluotsaustoimintaan liittyvistä vahingoista luotsausyhtiöltä odotettaisiin korostunutta huolellisuusvelvollisuutta, positiiviset vaikutukset olisivat merkittävät. Ehdotetut lainsäädäntömuutokset voisivat muun ohella tukea toimijoiden välistä luottamusta, koska eri osapuolilla on vahva ymmärrys samassa veneessä olemisesta. Jokaisen tiedettäisiin näin kantavan kortensa kekoon. Tämä on tärkeää myös sen vuoksi, ettei luotsi vaikuttaisi toimivan enää täysin samalla rikosoikeudellisella vastuulla etäluotsauksessa, koska ML 20:2 §:n soveltamisen estää se, ettei hän ole enää *aluksessa*. Lähtökohtaisesti osapuolten tulisi pystyä takaamaan, ettei heidän toiminnastaan aiheudu muille haitallisia seurauksia, tai sitten toiminnasta tulisi pidättäytyä. Regressioikeus loisi kuitenkin luotsausyhtiölle (tai sen vakuuttajalle) toimivan työkalun etsiä vahingolle sen oikean korvausvelvollisen, koska oletettavasti paras tietämys kokonaisuudesta on yhtiössä. Toiminnan asiallisuuden takaamisen vaihtoehtona on myös asettaa luotsausyhtiön vastuuhenkilöitä rikosoikeudelliseen virkavastuuseen siinä, missä luotsikin on. Luotsausyhtiöllä olisi tällöin myös vahva insentiivi järjestää laitetoimittajien ja datasta vastaavien sopimukset asianmukaiseen kuntoon. On kuitenkin tärkeää, että luotsausyhtiön tulisi pystyä vakuuttamaan toimintansa, ja tämän vuoksi merilain vastuunrajaussäännöt tulisi tämän tutkielman valossa

⁵⁵⁰ Ks. vertaileva taulukko Artuso – Coleman – Drennan – ym. 2012, s. 81–91. Rak kuitenkin muistuttaa, että globaalisti pääasiassa laivanisäntä jää ilman korvausta luotsin vahingosta. Rak 2011, s. 165–166.

⁵⁵¹ Laivanisännän muuttuneen riskin ilmoitusvelvollisuudesta Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 633–635.

laajentaa koskemaan myös luotsausyhtiötä ja sen avustajia, mikäli se on mahdollista taustalla vaikuttava kansainvälinen sopimus huomioon ottaen⁵⁵².

Ongelmaksi kuitenkin tällöin jäävät luotsin ja luotsausyhtiön vahvasti erilaiset intressit ja näin syntyvä luottamuspula työntekijän ja hänen työnantajansa välille. Tällaista ongelmaa ei voi pysyvästi poistaa kuin asettamalla vastuu yhden tahon harteille, jolloin ML 7:1 §:n kanavointisääntöön voisi harkita tehtävän poikkeus etäluotsauksen suhteen. Tällöin on hyvä kysymys, jouduttaisiinko kuitenkin kohtuullisuuden vuoksi mahdollisesti puuttumaan jossain määrin luotsin autonomiseen asemaan ja organisaatio rakentaa sellaiseksi kuten VTS-toiminnassa nyt on. Tämä olisi luonnollinen suunta, jos etäluotsauksessa päädytään kevyen avustamisen toimintamalliin. Toisaalta, jos näin ei haluta tehdä, vapaus toimia liiketoimintaan liittyvistä asiattomista vaikutteista vapaana voidaan vahvistaa puolestaan muodostamalla luotsauslakiin samantyyppinen kannanotto kuin päällikön kohdalla on merilain 6:9.2 §:ssä.

Ennen lainsäädäntötyön aloittamista tulee kuitenkin suorittaa vähintään joitakin etäluotsauksen kokeiluja. Tämä on myös oivallinen kohta suorittaa lisätutkimusta etenkin osapuolilta odotetun huolellisuuden kysymyksistä. Tutkielmassa hahmoteltu runko vahingonkorvausvastuun jaottelusta vaatii myös merkittävän määrän lainopillista lisäselvitystä ja tässä suhteessa tutkielma saavutti tavoitteensa niiden paikantamisesta. Yksityiskohtia on syytä tarkentaa etenkin niiltä osin, kun on kyse standardisäännön soveltumisesta luotsauksessa, passiivisen identifikaation nykytilasta ja valtion lopullisesta vastuusta. Keskeinen asema on myös sillä, miten aluksen lähettämään dataan tai siellä olevien muiden omistamien laitteiden antamiin tietoihin pitää suhtautua kokonaisuuden kannalta. Kenen vastuulla on näistä lähtevän tiedon oikeellisuus, jos etäluotsausjärjestelmä vaatii niitä toimiakseen? Aiheellista on tehdä tarkastelua myös tutkielman tietoisesti tehdyn rajauksen ulkopuolelle. Tärkeimpänä pidän selvittää etäluotsauksen tuomia vaikutuksia sopimussuhteissa.

Lopulta jossain vaiheessa joudutaan edelleen tarkastelemaan tässä esitettyjä argumentteja valtion ja laivanisännän suhteesta etenkin, jos luotsauksen trendi kohti yleisen turvallisuuden näkökulmaa jatkuu. Oikeustila on luotsin kohdalla tällä hetkellä kiistaton, mutta onko se perusteltu ottaen huomioon etäluotsauksen muuttuneet tarpeet? Kysymys olisi hyvä ratkaista osana samaa kokonaisuutta, johon liittyy muu etänä suoritettu aluksen hallinta ja ohjaaminen.

⁵⁵² Ks. taustasta Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 213–214. Tämä tutkielma ei ota kantaa kysymyksiin vakuutuksen hinnoittelun vaikutuksista luotsaustakseen tai vastuunrajoituksen perusteltavuuteen ylipäättään merioikeudessa. Etäluotsausta kuitenkin tarjotaan todennäköisesti tiukan kriteeristön täyttävälle alukselle, jolloin kokonaisriskit ovat tässä suhteessa pienemmät. Nämä eivät myöskään vaikuta luotsausyhtiön korvausvelvollisuuteen.