



Luotsin vastuu

Ammattitaito merioikeuden
näkökulmasta

Jussi Vaahtikari

Luotsin vastuu

Oikeudellinen opas merenkulun ammattilaiselle

Jussi Vaahtikari



Tämän kirjan julkaisua on tukenut Jenny ja Antti Wihurin rahasto.

Kustantaja
Luotsikirjasto
Rautatieläisenkatu 6
00520 Helsinki

© Jussi Vaahtikari 2026
Korjattu digitaalinen laitos 8.9.2026
ISBN 978-952-67770-4-7 (painettu)
ISBN 978-952-67770-5-4 (EPUB)
ISBN 978-952-67770-6-1 (PDF)
Paino: Eräsalon kirjapaino Oy, Tampere

Esipuhe

Tämän kirjan tilaaja ja kustantaja on Luotsikirjasto, jonka omistaa Luotsiliitto. Luotsikirjasto perustettiin vuonna 1962 vastauksena tarpeeseen tuoda kirjallisuutta ja tietoa syrjäisillä ja vaikeasti saavutettavilla luotsiasemilla työskentelevien luotsien ulottuville. Perustamisen taustalla vaikutti kirjailija ja kirjastoneuvos Toini Havu, joka kiinnitti huomiota luotsien rajallisiin mahdollisuuksiin kulttuurin ja tiedon pariin.

Yhteiskunnan ja merenkulun toimintaympäristön muuttuessa myös Luotsikirjaston tehtävä on muuttunut. Digitalisaatio ja luotsiasemaverkoston supistuminen vähensivät perinteisen kirjastotoiminnan tarvetta 2000-luvulle tultaessa. Viime vuosina Luotsikirjasto on keskittynyt luotsausta ja merenkulkua käsittelevään kustannustoimintaan, jonka mahdollistajana on ollut erityisesti Jenny ja Antti Wihurin rahaston merkittävä tuki. Edellinen Luotsikirjaston julkaisu oli *Etäluotsaus – luotsien ammattitaito mukana kehityksessä* (Antti Rinkinen, Rinkisen jutut, 2021). Etäluotsauksen tema kuvasi osuvasti jatkuvasti muuttuvaa toimintaympäristöä – muutosta, joka on koskettanut myös Luotsikirjastoa. Tämä teos jää toistaiseksi Luotsikirjaston viimeiseksi julkaisuksi ja samalla päättää sen yli kuusi vuosikymmentä kestäneen toiminnan.

Luotsauslaki uudistui vuonna 2023. Uudistus toi mukanaan muutoksia muun muassa luotsaukseen osallistuvien toimijoiden vastuusuhteisiin. Vastuu kuuluu erottamattomasti luotsin ammattiin, mutta sen oikeudellinen sisältö jää helpposti epäselväksi. Tästä lähtökohdasta Luotsikirjasto pyysi merikapteeni Jussi Vaahtikaria kirjoittamaan luotsin vastuukysymyksistä. Tuloksena on opas, joka jäsentää selkeästi, mihin luotsin vastuu perustuu, miten sitä arvioidaan ja miksi ammattitaito on luotsin tärkein suoja.

Luotsikirjasto esittää lämpimät kiitoksensa Jussi Vaahtikarille tämän teoksen kirjoittamisesta ja perusteellisesta työstä aiheen parissa. Kiitämme myös Jenny ja Antti Wihurin rahastoa, jonka arvokas tuki on mahdollistanut tämän oppaan julkaisemisen. Erityiset kiitokset kuuluvat luotsineuvos Tapio Tuomistolle ja luotsi Mikko Myyrälle. Heidän panoksensa on ollut ratkaiseva siinä, että Luotsikirjaston pitkä työ on voitu saattaa arvokkaalla tavalla päätökseen.

Fortasse olim

Antti Rautava

Luotsikirjaston puheenjohtaja 2008–2026

Kiitokset

Käsikirjoituksen lukivat ja sitä kommentoivat Heikki Meskanen, Ilmari Haapajoki, Antti Rautava ja Tapio Tuomisto. Heidän tarkat huomionsa tekivät kirjasta paremman.

Anttia, Tapsaa ja Mikko Myyrää kiitän luottamuksesta ja tuesta hankkeen kaikissa vaiheissa. Suurimman kiitoksen ansaitsee puolisoni Annika, jonka kärsivällisyys ja tuki kantoivat kirjoitustyön läpi.

Kirja on omistettu kaikille luotseille, jotka väsymättä ovat merenkulkijan tukena.

Tampereella elokuussa 2026

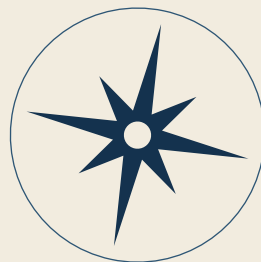
Jussi Vaahtikari

Sisällys

Esipuhe	iii
Kiitokset	v
Luku 1 Johdanto: miksi tämä opas on olemassa	1
Miten tätä opasta tulee lukea ja miten ei	3
Kirjoittajasta	4
Luku 2 Luotsaus osana oikeusjärjestelmää	5
2.1 Luotsaus käytännössä vs. luotsaus oikeudessa	6
2.2 Luotsaus julkisena hallintotehtävänä ja siihen liittyvä toimivalta . . .	6
2.3 Finnpilot valtion erityistehtävyhtiönä	8
2.4 Luotsauksen historiallinen kehitys ja vastuun logiikka	9
2.5 Miksi vastuusääntely on juuri tällainen	10
Luku 3 Luotsi juridisena toimijana: miten oikeus luotsin näkee	11
3.1 Luotsi ei ole aluksen miehistön jäsen: oikeudellinen merkitys	12
3.2 Luotsi ei ole viranomainen, mutta ei myöskään tavallinen yksityinen toimija	12
3.3 Luotsi osana julkisen hallintotehtävän toteuttamista	13
3.4 Luotsin asema suhteessa päällikköön, laivanisäntään, luotsausyhti- öön ja valtioon	14
3.5 Oikeustieteellinen kokonaiskuva luotsin asemasta	15
Luku 4 Oikeuslähteet ja vastuun arvioinnin logiikka	17
4.1 Laki: mitä on pakko noudattaa	18
4.2 Hallituksen esitykset: miksi laki on säädetty näin	20
4.3 Oikeuskäytäntö: miten lakeja sovelletaan käytännössä	21
4.4 Viranomaisohjeet ja -selvitykset sekä luotsausyhtiön omat ohjeet . .	22
Viranomaisohjeet: Traficom	22
Onnettomuustutkintakeskus (OTKES)	23
Luotsausyhtiön omat ohjeet ja toimintakäsikirja	23
Yhteenveto käytännön kannalta	24
4.5 Hyvä merimiestaito oikeudellisena normina	24
Mitä hyvä merimiestaito tarkoittaa	25
Millaista huolellisuutta luotsilta edellytetään ja mihin sitä voidaan verrata	25

Mistä käsite saa oikeudellisen sisältönsä	27
Mistä hyvän merimiestaidon laiminlyönti rakentuu	28
Mistä luotsi on Suomessa joutunut vastuuseen	30
Virhe ja huolimattomuus eivät ole sama asia	33
4.6 Jälkikäteinen arviointi ja harkinnan vääristyminen	34
4.7 Oikeuslähteiden kokonaisuus luotsin vastuun arvioinnissa	36
Luku 5 Päällikkö ja luotsi: roolit, vastuut ja rajapinta	39
5.1 Päällikön oikeudellinen asema ja velvollisuudet	40
5.2 Luotsin tehtävä: neuvonta, asiantuntemus ja arviointi	41
5.3 Kommentosiltayhteistyö ja monitorointi	43
5.4 Päällikön puuttumiskynnys luotsauksen aikana	45
5.5 Luotsin puuttumiskynnys: milloin asiantuntijarooli muuttuu velvol- lisuudeksi	46
Luku 6 Siviilioikeudellinen vastuu ja vastuun kanavointi	51
6.1 Vahingonkorvausvastuun peruseriaatteet merenkulussa	52
6.2 Isännänvastuu merilaissa (ML 7:1 §) järjestelmän ytimenä	53
6.3 Luotsin asema vastuun kanavointijärjestelmässä	55
Luotsi isännänvastuun piirissä	55
Kanavoinnin raja: passiivinen identifikaatio	56
Luotsin kerroksellinen asema ja maksukykyoletus	59
6.4 Finnпилotin vastuu ja valtion suoran luotsausvastuun rajautuminen	60
6.5 Milloin kanavointi ei suojaa luotsia	63
Kaksi realistista reittiä luotsin vastuuseen	63
Korvauksen kohtuullistaminen ja vastuuvapaus pilaantumisvahn- goissa	64
Spekulatiiviset erikoistilanteet	67
Luotsin oma menettely	68
6.6 Tahallisuus ja törkeä huolimattomuus luotsin toiminnassa	70
6.7 Käytännön merkitys luotsin kannalta	72
Luku 7 Rikosoikeudellinen vastuu luotsauksessa	75
7.1 Rikosoikeudellisen vastuun yleiset edellytykset luotsin toiminnassa	76
7.2 Luotsi rikosoikeudellisena toimijana: virkamies, työntekijä vai asi- antuntija?	77
7.3 Rangaistusvastuun syntyminen luotsauksessa: rikoslain ja erityis- lainsäädännön kytkentä	79
7.4 Tuottamuskynnys ja hyvä merimiestaito rikosoikeudessa	81
7.5 Luotsiin mahdollisesti soveltuvat rikosnimikkeet	84
Liikenne- ja päihderikokset	85

Henkeen ja terveyteen kohdistuvat rikokset	85
Ympäristörikokset	86
Yleisvaaralliset ja omaisuusrikokset	87
Virkavastuu ja soveltamiskynnys	87
7.6 Kieltäytymis- ja keskeyttämisvelvollisuus rikosoikeudellisessa valossa	88
Lähtökohta: luotsauslaki ei sisällä rikosvastuusäännöksiä	88
Rikosoikeudellinen laiminlyöntivastuu ja luotsin vastuuasema	89
Virkavastuun ulottuvuus luotsausratkaisuun	90
Tuottamuskynnys kieltäytymisvelvollisuuden kohdalla	91
Käytännön johtopäätös luotsin kannalta	92
7.7 Rikosoikeudellisen vastuun rajat luotsin toiminnassa	92
7.8 Rikostutkinta, esitutkinta ja luotsin asema prosessissa	94
Onnettomuustutkinta vs. rikostutkinta	94
Luotsin prosessuaalinen asema	96
Ammattirooli ja itsekriminointisuoja	97
Käytännön merkitys luotsin vastuunhallinnalle	98
Luku 8 Hallinnollinen ja kurinpidollinen vastuu	99
8.1 Hallinnollisen vastuun luonne luotsauksen kontekstissa	100
8.2 Traficomien valvonta ja pätevyyskiin puuttuminen	101
8.3 Seuraamusmaksu	103
8.4 Oikeusturva, kuuleminen ja muutoksenhaku	105
8.5 Kurinpidollinen vastuu ja työnantajan toimet	106
8.6 Työnantajan työnjohtovalta ja luotsin lakisääteinen asema	107
8.7 Hallinnollinen vastuu osana luotsin kokonaisvastuuta	108
Luku 9 Luotsin vastuunhallinta arjessa	111
9.1 Riskitilanteet ja korotettu huolellisuus	113
9.2 Kommunikointi: jaa epävarmuus	113
9.3 Dokumentointi ja VDR	114
9.4 Kieltäytyminen ja keskeyttäminen	115
9.5 Onnettomuuden jälkeen	115
9.6 Miten luet oikeudellisia väitteitä	116
Luku 10 Lopuksi	119
Lähteet	122
Lyhenteet	129
Asiahakemisto	131
Säädöshakemisto	133
Oikeustapaushakemisto	136



Luku 1

Johdanto: miksi tämä opas on olemassa

Vastuu kuuluu luotsin työhön, mutta sen oikeudellinen sisältö jää arjessa helposti epämääräiseksi. Tämä opas jäsentää, mihin luotsin vastuu perustuu, miten sitä arvioidaan ja miksi ammattitaito on luotsin tärkein suoja.

Luotsin työssä vastuu on aina läsnä mutta harvoin yksiselitteinen. Useimmat luotsit tunnistavat tilanteen, jossa alus on turvallisesti perillä ja työ tehty, mutta jokin yksityiskohta jää jälkikäteen mietityttämään. Entä jos olisi käynyt toisin? Missä kulkee luotsin ammatillisen harkinnan ja oikeudellisen vastuun raja?

Näitä kysymyksiä puidaan yleensä epämuodollisesti tai poikkeamatilanteiden jälkeen, harvoin järjestelmällisesti ja perustellusti. Vastaukset perustuvat usein kokemukseen tai kuulopuheeseen. Tämä opas ei pyri lisäämään tai vähentämään luotsin vastuuta, vaan ymmärtämään sen oikein ja realistisesti, oikeusjärjestelmän omilla ehdoilla. Johtopäätökset rakentuvat oikeudellisiin lähteisiin ja niiden järjestelmälliseen analyysiin.

Luotsin vastuu ei ratkea yhdellä lainkohdalla. Se rakentuu useasta oikeudenalasta: merioikeudesta, vahingonkorvaus-, rikos- ja hallinto-oikeudesta. Arviointiin vaikuttavat myös lain esityöt, oikeuskäytäntö ja luotsin asema merenkulun kokonaisuudessa.

Tätä kokonaisuutta on vaikea hahmottaa ilman juridista taustaa, jota luotsilta ei voi edellyttää. Siksi vastuu jää helposti epämääräiseksi.

Opas ei ole lakikirjan selostus eikä oppikirja, vaan oikeudellisesti perusteltu, ammatillisesti suunnattu kokonaisuus siitä, miten luotsin toimintaa arvioidaan, kun kaikki ei mene suunnitelmien mukaan. Se ei anna toimintaohjeita yksittäisiin tilanteisiin eikä voi korvata tapauskohtaista arviointia, vaan tarjoaa kehyksen, jonka avulla luotsi voi sijoittaa toimintansa oikeudelliseen kontekstiin.

Keskeinen lähtökohta on, että vastuu ei synny virheestä sinänsä, vaan toiminnasta, sen huolellisuudesta ja suhteesta ammattistandardiin. Oikeudellinen arvio tehdään lähes poikkeuksetta jälkikäteen, kun tapahtumien kulku ja seuraukset tunnetaan paremmin kuin päätöksentekohetkellä. Tämä haastaa luotsin työn, jossa päätökset tehdään reaaliajassa, epätäydellisen tiedon varassa ja yhteistyössä aluksen päällikön kanssa.

Opas etenee järjestelmällisesti. Ensin tarkastellaan luotsauksen asemaa oikeusjärjestelmässä ja luotsia oikeudellisena toimijana, sitten oikeuslähteitä ja arviointiperiaatteita ja niiden jälkeen päällikön ja luotsin vastuunjakoja sekä siviili-, rikos- ja hallinto-oikeudellista vastuuta. Loppuosa käsittelee käytännön vastuunhallintaa eli sitä, miten luotsin toiminta, kommunikointi ja harkinta kytkeytyvät vastuun arviointiin. Luku 9 on muista poiketen käytännön pikaopas, joka puhuttelee lukijaa suoraan ja kokoaa aiempien lukujen johtopäätökset, ja teos päättyy lyhyeen loppusanaan.



Kaavio 1 — Kolme vastuulajia yhteisellä ytimellä

Opas ei lupaa helppoja vastauksia eikä rauhoittele tai liioittele riskejä yli sen, mitä todellisuus edellyttää. Sen tavoite on antaa luotsille riittävä ymmärrys omasta asemastaan, jottei vastuu jää epämääräiseksi peloksi eikä muutu perusteettomaksi huolettomuudeksi. Ammattitaito on luotsin tärkein suoja. Sitä se on kuitenkin vain silloin, kun sen oikeudellinen merkitys ymmärretään oikein.

Miten tätä opasta tulee lukea ja miten ei

Opas ei korvaa lakia, Traficomien sitovia määräyksiä eikä luotsausyhtiön omia ohjeita ja toimintamenettelyjä. Jos opas on ristiriidassa voimassa olevan määräyksen tai ohjeen kanssa, luotsi noudattaa määräystä ja ohjetta.

Opasta tulee lukea kokonaisuutena. Yksittäisiä lauseita, esimerkkejä tai johtopäätöksiä ei pidä irrottaa asiayhteydestään eikä soveltaa mekaanisesti omaan toimintaan. Erityisesti oikeustapaukset ja viranomaisaineisto on ymmärrettävä osana laajempaa kokonaisuutta.

Kun oppaassa todetaan, ettei jostakin kysymyksestä ole tunnistettu oikeuskäytäntöä, havainto perustuu läpikäytyyn aineistoon: korkeimman oikeuden ja hovioikeuksien julkaistuun oikeuskäytäntöön, pohjoismaisiin merioikeuden ratkaisuihin sarjassa Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender (ND), hallituksen esityksiin ja valiokuntamietintöihin sekä oikeuskirjallisuuteen. Toteamus tarkoittaa, ettei asiaa koskevaa ratkaisua ole tunnistettu julkaistussa oikeuskäytännössä. Se ei sulje pois sitä, että aihetta on voitu käsitellä julkaisemattomissa alempien oikeusasteiden ratkaisuissa, joita ei ole kattavasti saatavilla.

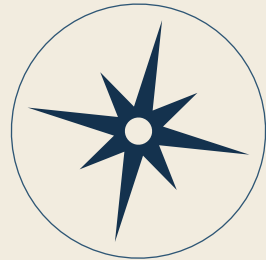
Teoksen arvo ei ole epävarmuuden poistamisessa vaan siinä, että lukija oppii tunnistamaan, millä perusteilla luotsin toimintaa arvioidaan ja mitkä tekijät siinä painavat. Ymmärrys vähentää sattuman ja väärinkäsitysten merkitystä.

Kirjoittajasta

Tämän oppaan kirjoittaja on merenkulun ja oikeuden rajapinnassa toimiva asiantuntija. Taustalla on pitkä käytännön kokemus merenkulusta sekä oikeustieteellinen koulutus, jonka painopiste on merioikeudessa ja vastuukysymyksissä. Kirjoittaja on työskennellyt sekä merikapteenina että oikeudellisten kysymysten parissa, joissa on arvioitu ammatillista toimintaa jälkikäteen oikeusjärjestelmän näkökulmasta. Kirjoittajan tarkoitus on antaa lukijalle tietopohja omien, perusteltujen johtopäätösten tekemiseen.

Avoimuus tekoälyn käytöstä

Teoksen oikeudellinen analyysi, johtopäätökset sekä lähteiden valinta ja tulkin-
ta ovat kokonaan kirjoittajan omia. Tekstin sanallisessa muotoilussa apuna on ollut
tekoäly Claude kirjoittajan sanatason ohjauksessa. Alkuperäisten oikeustapausten
hakemisessa tietokannoista on käytetty Legoraa. Kirjoittaja on tarkistanut tekstin
ja vastaa teoksen sisällöstä yksin.



Luku 2

Luotsaus osana oikeusjärjestelmää

Luotsin työ on käytännön merenkulkua, mutta oikeus tarkastelee sitä julkisena hallintotehtävänä, jonka sisältö, toimivalta ja rajat on säädetty laissa. Tämä luku näyttää, mihin luotsaus oikeusjärjestelmässä sijoittuu ja miksi vastuusäätely on rakennettu sellaiseksi kuin se on.

2.1 Luotsaus käytännössä vs. luotsaus oikeudessa

Merenkulun arjessa luotsaus on käytännöllistä, operatiivista työtä. Luotsi nousee alukselle, antaa paikallistuntemukseen perustuvaa neuvontaa ja toimii osana komentosiltayhteistyötä aluksen turvallisen kulun varmistamiseksi. Työtä ohjaavat kokemus, paikalliset olosuhteet, vakiintuneet käytännöt ja tilannekohtainen harjoitus. Luotsin näkökulmasta luotsaus on ennen kaikkea tekemistä. Se on päätöksiä, arvioita ja reagointia reaaliajassa.

Oikeudellisessa tarkastelussa painopiste on toinen. Oikeus ei arvioi luotsausta sen perusteella, miltä työ tuntui tai miten se yleensä tehdään. Ratkaisevaa on, miten luotsi toimi ja miten toiminta suhteutuu oikeudellisiin vaatimuksiin. Arvio kohdistuu yksittäisiin ratkaisuihin ja valintoihin, eli siihen, mitä luotsi teki, mitä jätti tekemättä ja millä perusteella.

Tämä ero käytännön ja oikeudellisen näkökulman välillä on keskeinen luotsin vastuun kannalta. Se, että toimintatapa on vakiintunut tai tuntuu käytännössä normaalilta, ei vielä ratkaise, miten sitä arvioidaan jälkikäteen. Arviossa painaa se, täyttikö luotsin toiminta sille asetetun huolellisuus- ja ammattistandardin kyseisessä tilanteessa.

Oikeudellinen arvio tehdään lähes aina jälkikäteen, kun tapahtumien kulku ja seuraukset jo tunnetaan. Luotsin työ on toista. Päätökset tehdään etukäteen tai tilanteen aikana, usein epätäydellisen tiedon varassa. Sama ratkaisu voi siksi olla luotsille perusteltu ja huolellinen mutta tulla jälkikäteen arvioiduksi kriittisemmin.

Tämä opas ei kyseenalaista luotsin ammattitaitoa tai käytännön toimintaa. Sen tarkoitus on tehdä näkyväksi näkökulmaero, jotta luotsi tietää, millä perusteilla hänen toimintaansa arvioidaan, kun arvio tehdään oikeudellisessa kehyksessä eikä komentosillalla. Näitä teemoja tarkastellaan läpi teoksen useasta eri kulmasta.

2.2 Luotsaus julkisena hallintotehtävänä ja siihen liittyvä toimivalta

Suomalaisessa oikeusjärjestelmässä luotsaus on järjestetty julkisena hallintotehtävänä. Tämä luonnehdinta perustuu tehtävän sisältöön ja tarkoitukseen, ei siihen, kuka luotsauksen käytännössä tuottaa. Luotsauslain tarkoituksena on edistää merenkulun turvallisuutta ja väylänavigointiosaamista sekä ehkäistä alusliikenteestä

*Päätökset nyt, arvio
jälkikäteen*

Yleisen edun tehtävä

ympäristölle aiheutuvia haittoja (LL 1 §). Kyse on siis yleisen edun turvaamisesta tilanteissa, joissa yksittäisen aluksen toiminta voi aiheuttaa merkittäviä riskejä.

Julkinen hallintotehtävä on perustuslain käsite. Sillä tarkoitetaan verraten laajaa hallinnollisten tehtävien kokonaisuutta, johon kuuluu esimerkiksi lakien toimeenpanoon sekä yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen oikeuksia, velvollisuuksia ja etuja koskevaan päätöksentekoon liittyviä tehtäviä¹. Perustuslain (731/1999, jäljempänä PL) 124 §:n mukaan tällainen tehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä ei voida antaa muulle kuin viranomaiselle lainkaan. Perustuslakivaliokunta on katsonut, että luotsaukseen sisältyy erityisesti alusliikenteeseen ja ympäristönsuojeluun liittyvien valvontatehtävien ja ilmoitusvelvollisuuksien vuoksi tehtäviä ja piirteitä, joita voidaan pitää julkisen hallintotehtävän hoitamisenä, eikä siihen liity merkittävää julkisen vallan käyttöä². Luotsaus on rakennettu tällaiseksi poikkeukseksi. Tehtävä on turvallisuuskriittinen, edellyttää erityisosaamista ja paikallistuntemusta, mutta ei sisällä itsenäistä norminantoa tai muodollista päätöksentekovaltaa.

*Viranomaista lähellä
mutta ei silti*

PL 124 §

Luotsauksen julkisoikeudellinen luonne näkyy siinä, että luotsin tehtävät, oikeudet ja velvollisuudet perustuvat suoraan lakiin. Luotsin toimivalta ei synny sopimuksesta aluksen tai varustamon kanssa. Laki säättää velvoittavasti siitä, kuka saa harjoittaa luotsausta (LL 8 §), mistä luotsi on vastuussa (LL 18 §), milloin hänen on kieltäydyttävä luotsauksesta (LL 23 §) ja mikä on luotsausyhtiön korvausvastuun enimmäismäärä (LL 20 §). Laki ei anna aluksen, varustamon tai luotsausyhtiön sopia näistä toisin. Laissa säädetään, millä edellytyksillä luotsaus voidaan suorittaa ja missä tilanteissa se on jätettävä tekemättä tai keskeytettävä.

Toimivalta

Aiemmassa laissa luotsille annettiin oikeus kieltäytyä luotsauksesta turvallisuussyistä (luotsauslaki 940/2003, 11 §). Nykyinen luotsauslaki (561/2023, jäljempänä LL) on muuttanut tämän velvollisuudeksi. Luotsin on kieltäydyttävä luotsauksesta tai keskeytettävä se, jos luotsauksen turvalliset edellytykset eivät täyty (LL 23 §, tarkemmin alaluvussa 5.5). Kieltäytyminen ei ole luotsin vapaa valinta vaan lakisääteinen velvollisuus, joka palvelee luotsauksen turvallisuustarkoitusta.

LL 23 §

Velvollisuus koskee sekä luotsauksen aloittamista että jo käynnissä olevan luotsauksen jatkamista. Luotsin on arvioitava muun muassa aluksen kuntoa, miehistön toimintakykyä, olosuhteita ja muita turvallisuuteen vaikuttavia seikkoja. Jos hän

¹ HE 1/1998 vp, s. 179.

² PeVL 12/2010 vp, s. 2.

havaitsee puutteen tai riskin, jonka vuoksi luotsauksen jatkaminen vaarantaisi turvallisuuden, hänen on toimittava lain edellyttämällä tavalla. Myös luotsausyhtiöllä on oikeus kieltäytyä luotsauspalvelun tarjoamisesta tai keskeyttää luotsaustoiminta, jos luotsauksen aloittaminen vaarantaisi turvallisuutta (LL 14 §:n 1 momentti). Yhtiön oikeus lepää siis samalla turvallisuusperusteella kuin luotsin velvollisuus, mutta se on oikeus eikä velvollisuus. Yhtiöllä on lisäksi oikeus kieltäytyä aluskohtaisesti, jos luotsausmaksua koskevia velvoitteita on merkittävästi laiminlyöty (LL 14 §:n 2 momentti), ja tämä peruste ei liity turvallisuuteen lainkaan.

Lakiin perustuva velvollisuus kieltäytyä tai keskeyttää luotsaus erottaa luotsauksen tavanomaisesta yksityisestä asiantuntijatoiminnasta. Luotsin ratkaisut voivat vaikuttaa suoraan aluksen toimintaan, aikatauluihin ja taloudellisiin intresseihin, mutta sääntelyn lähtökohtana on, että nämä intressit väistyvät turvallisuuden edessä. Kyse on toimivallasta, jolla on julkisen hallintotehtävän luonne (ks. tarkemmin 3.2).

2.3 Finnpilot valtion erityistehtävänä

Lakisääteinen tehtävä

Luotsauspalvelu Suomessa on järjestetty valtion omistaman luotsausyhtiön kautta. Luotsauslaissa luotsausyhtiöllä tarkoitetaan Luotsausliikelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi annetulla lailla (1008/2010) perustettua osakeyhtiötä (LL 3 §:n 15 kohta). Käytännössä tämä yhtiö on Finnpilot Pilotage Oy. Yhtiö on muodoltaan osakeyhtiö, mutta sen toiminta ei perustu vapaaseen kilpailuun. Luotsauspalveluja ei saa tarjota muu kuin luotsausyhtiö eikä luotsausta harjoittaa muu kuin sen palveluksessa oleva luotsi (LL 8 §), ja yhtiön on tarjottava luotsauspalveluja kaikilla alueilla, joilla luotsia on käytettävä (LL 9 §:n 1 momentti).

Työnjohtovalta

Finnpilot ohjaa luotsin työtä yleisellä tasolla. Se vastaa koulutuksesta ja toimintakäsikirjasta, jossa kuvataan luotsauksen menettelyt ja toiminta poikkeustilanteissa (LL 13 §). Työnantaja ei kuitenkaan voi työnjohtovaltansa nojalla syrjäyttää luotsin lakisääteistä turvallisuusarviota tai ottaa sitä itselleen (LL 23 §). Toimintakäsikirjan on päinvastoin turvattava luotsille laissa säädettyjen oikeuksien ja velvollisuuksien noudattaminen (LL 13 §:n 1 momentin 3 kohta). Näin luotsin ja työnantajan suhde poikkeaa tavanomaisesta yksityisoikeudellisesta palvelussuhteesta.

LL 13 §

Finnpilot ei kuitenkaan ole pelkkä tekninen välikäsi. Yhtiöllä on merkittävä rooli luotsausjärjestelmän kokonaisvastuussa. Se vastaa luotsauspalvelun organisoinnista, resursoinnista ja toimintaedellytysten ylläpitämisestä. Kun luotsaus

jätetään suorittamatta tai keskeytetään, luotsin päätös toteutuu järjestelmätasolla Finnpiilotin kautta. Yhtiö huolehtii tällöin muun muassa jatkotoimenpiteistä, viranomaisyhteyksistä ja toiminnan jatkuvuudesta.

Osakeyhtiömuoto ei tee luotsauksesta yksityistä toimintaa sanan arkisessa merkityksessä. Luotsaus säilyy julkisena hallintotehtävänä, jonka keskeiset toimivaltuudet ja velvoitteet on määritelty laissa. Finnpiilotin ja luotsin suhde rakentuu siten samanaikaisesti yksityisoikeudellisen työsuhteen ja julkisoikeudellisen tehtävän varaan. Tämä jännite on taustalla monissa myöhemmissä vastuu- ja tulkin-takysymyksissä.

2.4 Luotsauksen historiallinen kehitys ja vastuun logiikka

Luotsauksen oikeudellinen asema rakentui Suomessa pitkään virkamiestoiminnan varaan. Luotsaus kuului valtion ydintehtäviin, ja luotsit toimivat valtiovallan alaisina virkamiehinä, joiden tehtävänä oli turvata merenkulku väylillä ja satamissa³. Tässä mallissa luotsaus oli osa julkista hallintoa, ja valtio vastasi luotsauspalvelun järjestämisestä ja organisoinnista.

*Valtion virkamiehestä
työntekijäksi*

Ratkaiseva muutos tuli luotsauslain (940/2003) myötä. Luotsauspalvelujen tuottaminen siirrettiin Merenkulkulaitokselta samassa yhteydessä perustetulle Luotsausliikelaitokselle, ja Merenkulkulaitos jäi luotsausta ohjaavaksi ja valvovaksi viranomaiseksi (HE 39/2003 vp, s. 3). Henkilöstö siirtyi liikelaitokseen ja tavoitteena oli koko henkilöstön siirtyminen virkasuhteesta työsopimussuhteeseen (HE 38/2003 vp, s. 37). Luotsausliikelaitos muutettiin valtion kokonaan omistamaksi osakeyhtiöksi vuonna 2011 (laki 1008/2010)⁴. Luotsin tehtävä säilyi turvallisuuskriittisenä, mutta virkamiesvastuun sijaan hänen toimintaansa alettiin arvioida osana yksityisoikeudellista palvelussuhdetta, kuitenkin julkisoikeudellisesti määritellyn tehtävän puitteissa. Perustuslakivaliokunta arvioi järjestelyä luotsauslakia muutettaessa PL 124 §:n kannalta⁵.

HE 130/2010 vp

Näiden uudistusten yhteydessä lainsäätäjät teki tietoisien valinnan olla laajentamatta luotsin henkilökohtaista vastuuta, vaikka hänen virkamiesasemansa poistui⁶. Vastuun ohjautuminen pois yksittäiseltä luotsilta ei ollut uusi ratkaisu. Luotsattavan aluksen vahingot olivat jo ennestään pääosin laivanisännän vastuulla, ja tämä

³ Luotsauksen historiasta Onnettomuustutkintakeskus S1/2004M b, s. 3–5.

⁴ HE 130/2010 vp, s. 1.

⁵ PeVL 12/2010 vp, s. 2; ks. 2.2.

⁶ HE 214/2010 vp, s. 6.

HE 214/2010 vp

lähtökohta säilytettiin. Vahingonkorvausvastuu kohdistuu siten edelleen ensisijaisesti laivanisäntään, ei yksittäiseen luotsiin eikä suoraan valtioon (isännänvastuusta tarkemmin luvussa 6).

Tietoisten valintojen
jatkumo

Vuonna 2010 säädettiin luotsausyhtiön rajatusta korvausvastuusta (laki 1050/2010), ja luotsauslain kokonaisuudistuksessa (561/2023) luotsin oikeus kieltäytyä luotsauksesta muutettiin velvollisuudeksi. Kumpikaan uudistus ei muuttanut vastuun peruslogiikkaa vaan vahvisti sitä. Nykyinen järjestelmä on siten tietoisten lainsäädäntövalintojen tulos, jossa viranomaismallista on siirrytty yhtiömuotoiseen järjestämiseen turvallisuustehtävän säilyttämiseksi ja valtion suoran vastuun rajaamiseksi. Tämän taustan tunteminen auttaa arvioimaan nykyisiä vastuukysymyksiä realistisesti.

2.5 Miksi vastuusäätely on juuri tällainen

Jännitteiset intressit

Luotsauksen vastuusäätely sovittaa yhteen keskenään jännitteisiä intressejä. Näitä ovat varustamon taloudelliset intressit sekä valtion turvallisuus- ja ympäristöintressit.

Varustamolle luotsaus on osa liiketoimintaa, jossa aikataulujen pitävyys ja tehokkuus ovat keskeisiä, ja kieltäytyminen tai luotsauksen keskeyttäminen voi vaikuttaa suoraan kannattavuuteen. Varustamo ei silti voi määrätä luotsauksen sisällöstä eikä ottaa haltuunsa luotsin turvallisuusharkintaa.

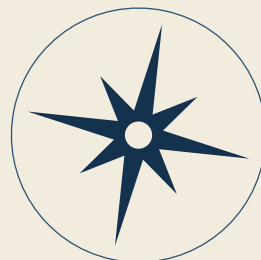
Valtion intressinä on ehkäistä vakavia onnettomuuksia ja ympäristövahinkoja, joiden seuraukset ylittävät yksittäisen aluksen tai varustamon intressipiirin. Näiden riskien hallinta on ollut keskeinen peruste luotsauksen pakollisuudelle ja julkiselle sääntelylle⁷.

Luotsi intressien välissä

Säätely ratkaisee tämän jännitteen jakamalla riskit eri tasoille. Lainsäätäjä on tietoisesti välttänyt mallia, jossa luotsin henkilökohtainen vastuu toimisi taloudellisen tehokkuuden vastapainona⁸. Valtio määrittää pelisäännöt mutta vetäytyy itse suorasta vastuusta luotsauksen toteuttamisesta, ja vastuun kanavointi erottaa norminannon sen soveltamisesta. Luotsauksen vastuusäätely on siten kompromissi varustamon taloudellisten ja valtion turvallisuusintressien välillä, ja luotsi toteuttaa turvallisuusintressin käytännössä olematta itse punninnan osapuoli.

⁷ LL 1 §; HE 293/2022 vp, s. 18–20.

⁸ HE 214/2010 vp, s. 6; ks. 2.4.



Luku 3

Luotsi juridisena toimijana: miten oikeus luotsin näkee

Luotsi ei ole aluksen miehistön jäsen eikä viranomainen, ja juuri tämä välimuotoinen asema tekee hänen vastuustaan oman kysymyksensä. Asema määrää arvioinnin kehyksen, mutta vastuu ratkeaa luotsin omasta menettelystä.

3.1 Luotsi ei ole aluksen miehistön jäsen: oikeudellinen merkitys

Aluksen miehistö muodostaa oikeudellisesti ja toiminnallisesti aluksen organisaation, jonka toiminta samastetaan aluksen toimintaan. Luotsi sen sijaan toimii tämän organisaation ulkopuolella, eikä hänen asemansa perustu aluksen työ- tai palvelussuhteeseen.

Asema näkyy suoraan merilain isännänvastuusäännöksestä, jossa luotsi mainitaan omana ryhmänään aluksen päällikön ja laivaväen rinnalla (ML 7:1 §). Häneen ei siten sovelleta sellaisenaan laivaväkeä koskevia vastuusääntöjä, eikä häntä samasteta päällikköön tai muuhun laivaväkeen⁹. Luotsi ei myöskään siirry aluksen päällikön työjohto- ja valvontavallan alaisuuteen samassa merkityksessä kuin miehistön jäsenet. Luotsin keskeiset velvollisuudet on säädetty laissa: hän vastaa luotsauksesta ja luotsaussuunnitelmasta (LL 18 §), ja hänen on kieltäydyttävä luotsauksesta oman ammattitaitonsa perusteella tekemänsä turvallisuusarvion nojalla (LL 23 §). Näitä velvollisuuksia päällikkö ei voi määräyksillään poistaa, joten luotsin toiminta perustuu luotsauksen ydinalueella itsenäiseen ammatilliseen harkintaan.

Silti aluksen lukuun

Tästä huolimatta luotsin asema ei ole varustamon näkökulmasta irrallinen aluksen toiminnasta. Merioikeudessa luotsi on ymmärretty toimijaksi, joka työskentelee aluksen lukuun, vaikka hän ei kuulu aluksen organisaatioon. Tämä on kirjoitettu suoraan merilain isännänvastuusäännökseen (ML 7:1 §), ja pohjoismaisissa merilaeissa luotsi on luettu laivanisännän vastuupiiriin 1930-luvulta lähtien¹⁰. Siksi luotsin virheiden seuraukset kohdistuvat usein ensisijaisesti laivanisäntään.

3.2 Luotsi ei ole viranomainen, mutta ei myöskään tavallinen yksityinen toimija

Ei toimivaltaa

Luotsia ei voida oikeudellisesti rinnastaa viranomaiseen. Luotsi ei toimi virkasuhteessa valtioon, eikä hänen tehtävänsä sisälly merkittävää julkisen vallan käyttöä. Luotsilla ei ole toimivaltaa antaa hallintopäätöksiä, määrätä seuraamuksia tai käyttää pakkokeinoja. Hänen asemansa ei myöskään perustu hallintolain (434/2003, jäljempänä HL) mukaiseen viranomaisasemaan (HL 2 §:n 2 momentti).

⁹ Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 190–192.

¹⁰ Vaahtikari 2021, s. 27–28.

Silti luotsia ei voida pitää tavanomaisena yksityisenä asiantuntijana tai konsulttina. Luotsin tehtävät, oikeudet ja velvollisuudet perustuvat suoraan lakiin, eivät sopimukseen aluksen tai varustamon kanssa (ks. 2.2). Laki säättää velvoittavasti myös siitä, että päällikön vastuu aluksen ohjailusta säilyy luotsin ohjeita noudatettaessa (LL 17 §:n 1 momentti). Näistä ei voi sopia toisin. Tämä erottaa luotsin selvästi yksityisoikeudellisista neuvonantajista, joiden vastuu ja toiminta rakentuvat toimeksiantosuhteen varaan.

Luotsi sijoittuu näiden kahden välimaastoon, koska hänen tehtävänsä on julkinen hallintotehtävä (ks. 2.2), jota hän hoitaa yksityisoikeudellisessa työsuhteessa. Luotsin tehtävänä on toteuttaa lainsäätäjän asettamaa turvallisuustarkoitusta tilanteissa, joissa aluksen toiminta voi aiheuttaa merkittäviä riskejä merenkulun turvallisuudelle ja ympäristölle. Tämä tehtävä ei palvele ensisijaisesti aluksen tai varustamon yksityisiä intressejä, vaan yleistä etua. Tässä mielessä luotsi edustaa valtion asettamaa turvallisuusintressiä, vaikka hän ei ole viranomainen.

Yleisen edun edustaja

Luotsin lakisääteinen kieltäytymis- ja keskeyttämisvelvollisuus havainnollistaa tätä erityisasemaa. Luotsi on tietyissä tilanteissa velvollinen kieltäytymään luotsauksesta tai keskeyttämään sen, jos turvalliset edellytykset eivät täyty. Tällainen velvollisuus on vieras tavanomaiselle yksityiselle asiantuntijalle, jonka tehtävänä ei ole syrjäyttää toimeksiantajan tahtoa yleisen edun nimissä. Luotsin ratkaisulla voi olla välittömiä taloudellisia ja operatiivisia seurauksia alukselle, mutta lainsäädäntö asettaa turvallisuuden näiden intressien edelle.

Luotsin asema julkisen hallintotehtävän toteuttajana ei kuitenkaan tee hänestä automaattisesti julkisen vallan käyttäjää kaikissa tilanteissa. Tämä rajanveto on keskeinen luotsin vastuun arvioinnissa, erityisesti rikos- ja hallinto-oikeudellisesti.

3.3 Luotsi osana julkisen hallintotehtävän toteuttamista

Luotsauslaissa säädetyn turvallisuustehtävän (LL 1 §, ks. 2.2) käytännön toteuttaja aluksen komentosillalla on luotsi, joka ei kuitenkaan ole viranomainen.

LL 1 §

Luotsin toimivalta ja velvollisuudet perustuvat suoraan lakiin. Luotsauslaissa säädetään luotsin kelpoisuudesta, tehtävistä sekä niistä tilanteista, joissa luotsin on kieltäydyttävä luotsauksesta tai keskeytettävä se turvallisuussyistä (LL, erityisesti 18 ja 23 §). Tässä mielessä luotsin toiminta on normatiivisesti sidottua ja lakisääteistä, mikä on tyypillistä julkisen hallintotehtävän hoitamiselle.

LL 18 ja 23 §

Tosiasiallista hallinto-toimintaa

Luotsin toiminta on kuitenkin pääosin niin sanottua tosiasiallista hallintotoimintaa. Hän ei tee hallintopäätöksiä eikä käytä pakkovaltaa, vaan antaa aluksen kulkun vaikuttavaa neuvontaa ja ohjausta komentosillalla, jolla voi silti olla välitön ja ratkaiseva vaikutus turvallisuuteen. Oikeuskirjallisuuden mukaan tällaisessa toiminnassa hyvän hallinnon takeet turvataan ennen muuta sääntelyn täsmällisyyden sekä tehtävää hoitavien henkilöiden sopivuuden ja pätevyyden kautta¹¹. Luotsin pätevyys- ja lupakirjajärjestelmä on tämän konkreettinen ilmentymä, jolla PL 124 §:n edellyttämät takeet ulotetaan luotsaukseen viranomaiskoneiston ulkopuolella.

Luotsin kieltäytymis- ja keskeyttämisvelvollisuus korostaa tätä asetelmaa. Luotsin on asetettava lakisääteinen turvallisuusintressi aluksen operatiivisten ja taloudellisten intressien edelle, eikä kyse ole harkinnanvaraisesta oikeudesta vaan velvollisuudesta, jonka laiminlyönti voi saada merkitystä vastuun arvioinnissa (LL 23 §). Velvollisuuden tarkempi sisältö ja kynnys käsitellään alaluvussa 5.5.

Julkisen hallintotehtävän toteuttaminen ei kuitenkaan merkitse, että luotsin vastuu rinnastuisi kaikilta osin virkamiesvastuuseen. Luotsin toimintaa ei arvioida hallintopäätöksen lainmukaisuutta koskevana kysymyksenä. Luotsauslaissa muutoksenhaku kohdistuu Liikenne- ja viestintäviraston päätöksiin, kuten lupakirjan peruuttamiseen ja rajoittamiseen (LL 71 §), kun taas päällikön ja luotsin vastuuta ja velvollisuuksia sekä luotsauksesta kieltäytymistä koskevat asiat käsitellään merilain 21 luvun mukaan määräytyvässä tuomioistuimessa (LL 72 §). Rikosoikeudellinen virkavastuu luotsiin kuitenkin ulottuu. Luotsausyhtiön palveluksessa olevaan henkilöön sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan luotsauslaissa luotsausyhtiön vastuulle säädettyjä tehtäviä (LL 19 §:n 3 momentti; luotsia koskeva vastaava säännös sisältyi jo lakiin 940/2003). Tähän palataan luvussa 7. Muutoin vastuun arviointi tapahtuu ensisijaisesti merioikeudellisessa, vahingonkorvausoikeudellisessa ja rikosoikeudellisessa kehyksessä, joissa keskeistä on toiminnan huolellisuus ja sen suhde lakisääteisiin velvollisuuksiin.

3.4 Luotsin asema suhteessa päällikköön, laivanisäntään, luotsausyhtiöön ja valtioon

Luotsin asema hahmottuu vasta suhteessa neljään muuhun toimijaan: päällikköön, laivanisäntään¹², luotsausyhtiöön ja valtioon.

¹¹ Mäenpää 2023, s. 326–327, viitaten PeVL 17/2012 vp.

¹² Laivanisännän käsite ja sen tunnistaminen yksittäistapauksessa on oma, vahvasti kontekstista riippuva kysymyksensä, jota tässä teoksessa ei käsitellä. Teoksen rajauksessa laivanisännäksi voi

Suhteessa päällikköön luotsi on neuvonantaja sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntija (LL 3 §:n 12 kohta). Päällikkö on vastuussa aluksensa ohjailusta myös silloin, kun hän noudattaa luotsin ohjeita (LL 17 §:n 1 momentti), eikä luotsin läsnäolo siirrä tätä vastuuta hänelle. Vastuut ovat rinnakkaiset. Päällikkö vastaa aluksesta, ja luotsi tuo siihen paikallistuntemuksensa ja lakisääteisen tehtävänsä. Päätösvalta säilyy siten päälliköllä¹³.

Suhteessa laivanisäntään luotsin virheet kuuluvat isännänvastuun piiriin, vaikka luotsi ei ole miehistön jäsen eikä laivanisännän työntekijä. Hänen virheistään aiheutuvan vahingon korvaa siksi lähtökohtaisesti laivanisäntä. Luotsin oma vastuu ei silti katoa, sillä arvio siitä, tekikö hän työnsä huolellisesti, jää hänelle itselleen myös silloin, kun laskun maksaa joku muu.

Suhteessa luotsausyhtiöön luotsi on työsuhteessa, mutta työnantajan työnjohtovalta väistyy siellä, missä luotsin on tehtävä itsenäinen turvallisuusarvio. Yhtiö ei voi määrätä luotsia jatkamaan luotsausta eikä vastata hänen turvallisuusharkinnastaan hänen puolestaan. Yhtiön vastuu koskee palvelun järjestämistä, resursointia ja toimivuutta, ei yksittäistä navigointiratkaisua.

Suhteessa valtioon luotsi kohtaa sääntelijän. Valtio asettaa lain ja määräykset ja viime kädessä rankaisee tuomioistuimessa, mutta luotsin operatiivisista virheistä se ei maksa korvausta. Valtion oma vastuu voi perustua sen omaan toimintaan, kuten väylänpitoon ja turvalaitteisiin. Korkein oikeus katsoi Saronikos II:ssa (KKO 1995:61), ettei valtio luotsausjärjestelmän ylläpitäjänä vastannut luotsin virheestä, kun luotsien valvonnassa ei ollut osoitettu laiminlyöntiä¹⁴.

Näin kukaan toimija ei kanna kokonaisvastuuta yksin, vaan kunkin vastuu määräytyy oman roolin ja tosiasiallisen vaikutusmahdollisuuden perusteella.

3.5 Oikeustieteellinen kokonaiskuva luotsin asemasta

Tämän luvun perusteella luotsin oikeudellinen asema on selvä. Luotsi ei ole viiranomainen, vaan lakisääteinen toimija, joka hoitaa julkista turvallisuustehtävää aluksen komentosillalla sen oman organisaation ulkopuolelta.

Juuri tämä välimuotoinen asema tekee luotsin vastuusta vaikean kysymyksen. Koska luotsi ei istu puhtaasti julkisoikeuden eikä yksityisoikeuden muottiin, hä-

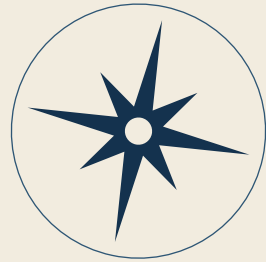
käytännössä ajatella varustamon.

¹³ Päällikön ja luotsin rajapintaa käsitellään tarkemmin alaluvussa 5.2.

¹⁴ Wetterstein 1999, s. 193.

nen vastuutaan ei voi lukea yhdestä säännöstöstä. Sitä arvioidaan erikseen siviili-, rikos- ja hallinto-oikeudellisessa kehyksessä, joilla kullakin on oma logiikkansa, ja tämän vuoksi seuraavat luvut käsittelevät kunkin vastuulajin omana kokonaisuutenaan.

Asemasta ei silti pidä päätellä liikaa kumpaankaan suuntaan. Se ei tee luotsista vastuullista kaikesta, mitä aluksella tapahtuu, eikä toisaalta suojaa häntä vastuulta. Asema kertoo vain, missä kehyksessä luotsin toimintaa arvioidaan. Se, syntyykö vastuu, ratkeaa siitä, miten luotsi kussakin tilanteessa toimi.



Luku 4

Oikeuslähteet ja vastuun arvioinnin logiikka

Luotsin toimintaa mitataan oikeuslähteistä kootulla mittapuulla, jonka rajat asettaa laki ja jonka keskeisin sisältö on hyvä merimiestaito. Arvio tehdään lähes aina jälkikäteen, mutta sen on kiinnityttävä siihen, mitä luotsi tapahtumahetkellä tiesi.

4.1 Laki: mitä on pakko noudattaa

Luotsin vastuun arviointi lähtee aina laista, joka on sitova oikeuslähde. Sitovuus tarkoittaa, että säännöstä on noudatettava riippumatta siitä, miten yksittäinen toimija sen kokee. Lain säännökset määrittävät, mitkä velvollisuudet ovat pakottavia ja missä rajoissa luotsin toimintaa voidaan jälkikäteen arvioida. Esityöt, oikeuskäytäntö ja oikeuskirjallisuus rakentuvat tämän perustan varaan, mutta eivät voi syrjäyttää sitä.

LL 561/2023

Luotsauksen keskeisin erityislaki on luotsauslaki (561/2023). Se säätelee luotsin käyttövelvollisuudesta eli siitä, milloin aluksella on käytettävä luotsia. Samassa laissa määritellään luotsin tehtävät ja velvollisuudet, luotsaustoiminnan järjestäminen sekä luotsien pätevyysvaatimukset ja valvonta.

ML 674/1994

Merilaki (674/1994, jäljempänä ML) on kauppamerenkulun yleislaki. Sen alaan kuuluvat aluksen turvallinen kulku ja merenkulun huolellisuusvelvoitteet, päällikön ja laivanisännän asema sekä vastuu aluksen toiminnasta aiheutuneista vahingoista ja sen rajoittamisesta.

VahL 412/1974

Vahingonkorvauslaki (412/1974, jäljempänä VahL) koskee sopimuksen ulkopuolista vahingonkorvausvastuuta yleisesti. Lähtökohta on, että vahingon tahallaan tai huolimattomuudesta aiheuttanut on velvollinen korvaamaan sen. Laissa on lisäksi säännökset työnantajan vastuusta työntekijänsä aiheuttamasta vahingosta ja työntekijän omasta, rajoitetusta vastuusta.

RL 39/1889

Rangaistusvastuun normilähde on rikoslaki (39/1889, jäljempänä RL), joka määrittää, millaiset teot ja laiminlyönnit ovat rangaistavia ja millä edellytyksillä. Rangaistusvastuu kytkeytyy aina rikosoikeuden yleisiin oppeihin, kuten tahallisuuteen tai tuottamukseen, syy-yhteyteen ja laillisuusperiaatteeseen.

PL 80 §

Lain alapuolella on asetustaso ja sitä alempi viranomaistaso. PL 80 §:n mukaan yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista on säädettävä lailla, mutta tarkemmat säännökset annetaan asetuksella laissa säädetyn valtuuden nojalla. Saman pykälän 2 momentti sallii lisäksi, että viranomainen valtuutetaan lailla antamaan täsmällisesti rajattuja oikeussääntöjä. Merenkulussa asetustaso näkyy esimerkiksi siinä, että keskeiset väistämis- ja kulkusäännöt eli kansainväliset säännöt yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä (meriteiden säännöt, COLREG 1972) on Suomessa saatettu voimaan asetuksella (SopS 30/1977). Luotsauslain järjestelmässä luotsausta koskevat tarkemmat menettely- ja pätevyysäännökset annetaan puolestaan pääosin Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) sitovina määräyksinä. Määräyksenantovaltuuksia on laissa useita, esimerkiksi luotsipaikoista (LL 21 §:n

COLREG 1972

4 momentti), lupakirjan hakemismenettelystä (LL 31 §:n 2 momentti) ja luotsaus-tutkinnosta (LL 36 §:n 4 momentti ja LL 37 §:n 6 momentti). Näitä tarkastellaan alaluvussa 4.4. Mikään näistä lakia alemmista tasoista ei voi laajentaa vastuuta yli sen, mitä laki sallii, mutta ne täsmentävät lain asettamaa kehystä. Normikerrosten erilaiset sitovuusasteet on kuitenkin pidettävä erillään.

Vaikka laki on sitova, sen soveltaminen edellyttää tulkintaa. Tulkintatavat voidaan tiivistää kolmeen perusteeseen, jotka ovat kielellinen, systemaattinen ja tavoitteellinen tulkinta, ja näistä kielellinen on lähtökohta¹⁵. Tulkinta lähtee siis säännöksen sanamuodosta, ja jos sanamuoto on selvä, se ratkaisee asian. Rikos-tunnusmerkistön sanamuoto voi esimerkiksi olla niin yksiselitteinen, ettei tulkin-nanvaraa jää¹⁶. Käsite voidaan lukea myös arkikielistä merkitystään laajemmin tai suppeammin, ja saman kielellisen tulkinnan piiriin kuuluvat analogia, jolla sään-nös ulotetaan sanamuodon kattamattomaan mutta samankaltaiseen tilanteeseen, ja vastakohtaispäättelmä, jolla tilanne suljetaan säännöksen ulkopuolelle¹⁷.

Lain ”lukeminen”

Jos sanamuoto on tulkinnanvarainen, säännöstä luetaan osana koko lakia ja muuta samaa asiaa koskevaa sääntelyä sekä sen tarkoituksen valossa, joka ilme-nee esitöistä. Tätä kutsutaan systemaattiseksi ja tavoitteelliseksi eli teleologiseksi tulkinnaksi¹⁸. Tulkinnassa voidaan ottaa huomioon myös toisen maan oikeus, kun sääntely on riittävän samankaltaista. Kiinteää etusijajärjestystä menetelmien välillä ei ole, mutta kielellisellä tulkinnalla on yleensä etusija¹⁹. Tulkintaa rajaa perustuslaki. Jos lain soveltaminen olisi ilmeisessä ristiriidassa sen kanssa, perus-tuslaille on annettava etusija (PL 106 §), ja usealla tavalla tulkittavissa olevasta säännöksestä valitaan perusoikeudet parhaiten toteuttava vaihtoehto (PL 22 §)²⁰.

PL 106 §

Tiukimmillaan tulkinnan rajat ovat rikosoikeudessa. PL 8 §:n laillisuusperiaate kieltää tuomitsemasta rangaistukseen teosta, jota ei tekohetkellä ole laissa säädetty rangaistavaksi, joten siellä sanamuoto sitoo erityisen tiukasti. Käsitteiden tulkinta on silti sallittua, kunhan lopputulos sopii säännöksen suojaamaan tarkoitukseen ja on kohtuudella tekijän ennakoitavissa. Luotsille tämä on tärkeä suoja. Rangais-tavuutta ei voida venyttää analogialla toimintaan, jota säännöksen sanamuoto ei kohtuudella kata. Tätä kutsutaan analogiakielloksi, ja sen rinnalla on kielto tulkita säännöstä laajentavasti syytetyin vahingoksi²¹.

PL 8 §

15 Määttä, Tapio ym. 2018, s. 11.

16 Määttä, Kalle 2024b, s. 5.

17 Määttä, Tapio ym. 2018, s. 11.

18 Määttä, Tapio ym. 2018, s. 12.

19 Määttä, Kalle 2024a, s. 8.

20 Määttä, Kalle 2024a, s. 8.

21 Määttä, Kalle 2024b, s. 4; Hirvonen 2011, s. 41.

Laki ei anna valmista vastausta siihen, onko luotsi vastuussa yksittäisessä tilanteessa, mutta ilman sen asettamaa kehystä vastuu laajenisi tai kaventuisi helposti perusteetta. Seuraavissa alaluvuissa tarkastellaan, miten lakia täydentävät esityöt, oikeuskäytäntö ja muu oikeuslähdeaineisto.

4.2 Hallituksen esitykset: miksi laki on säädetty näin

Lain tulkinta ei nojaa pelkkään säädöstekstiin. Kun halutaan tietää, mitä jokin säännös tarkoittaa, käännytään usein lain esitöiden puoleen. Tärkein niistä on hallituksen esitys, jossa lainvalmistelija kuvaa, mitä ongelmaa lailla on tarkoitus ratkaista ja miten yksittäisiä säännöksiä on tarkoitettu sovellettavan. Esityöt valaisevat näin lainsäätäjän tarkoitusta eli sitä, mihin säännöksellä on pyritty.

Tulkinta-apu, ei laki

Esitöiden painoarvo vaihtelee. Ne ovat keskeinen tulkinta-apu erityisesti silloin, kun säännös on avoin tai sitä on muutettu. Tuomioistuimet nojaavat usein juuri pykälien yksityiskohtaisiin perusteluihin. Esityöt eivät kuitenkaan ole laki. Ne auttavat ymmärtämään säännöstä, mutta eivät syrjäytä sen omaa sisältöä eivätkä sido tuomioistuinta samalla tavalla kuin itse laki. Tuomioistuin voi perustellusti poiketa esitöistä, jos säännöksen sanamuoto tai ylemmänasteinen oikeus edellyttää muuta²².

Luotsauslain kohdalla esityöt ovat erityisen hyödyllisiä, koska laki rakentuu turvallisuustavoitteille eikä sisällä yksityiskohtaista vastuusääntelyä. Kun esimerkiksi luotsin velvollisuutta kieltäytyä luotsauksesta tai keskeyttää se arvioidaan, hallituksen esitys²³ toteaa uuden, aiempaa velvoittavamman säännöksen selkiyttävän tilanteita, joissa luotsaus on keskeytettävä, asiallisesti samoin perustein kuin aiemmassa laissa, jossa kyse oli luotsin oikeudesta kieltäytyä. Tällainen tieto auttaa ymmärtämään säännöksen tarkoituksen, jota pelkkä sanamuoto ei avaa.

Esityöt eivät kuitenkaan voi luoda luotsille velvollisuuksia, joita laissa ei ole, eivätkä tehdä rangaistavaksi tekoa, jota lainsäätäjä ei ole säättänyt rangaistavaksi. Tämä raja ei seuraa esitöistä vaan laista itsestään ja rikosoikeudessa laillisuusperiaatteesta, jota käsitellään luvussa 7.

²² Määttä, Kalle 2024c, s. 6.

²³ HE 293/2022 vp, s. 79–80.

4.3 Oikeuskäytäntö: miten lakeja sovelletaan käytännössä

Oikeuskäytäntöä luetaan siksi, että siitä näkee, miten lakia on tosiasiasa sovellettu yksittäisissä tilanteissa. Se kertoo, millaisia seikkoja tuomioistuimet pitävät ratkaisevina, kun vastuuta arvioidaan jälkikäteen. Luotsin kannalta sen merkitys on kuitenkin rajallinen, ja sitä on luettava varovasti.

Painavin asema on korkeimman oikeuden ratkaisuilla. Korkein oikeus julkaisee ennakkopäätöksiä eli prejudikaatteina vain ne ratkaisut, jotka ovat tärkeitä lain soveltamiselle muissa vastaavissa tapauksissa tai oikeuskäytännön yhtenäisyyden vuoksi, ja juuri niillä on tulkintaa ohjaava vaikutus. Alempien tuomioistuinten yksittäiset ratkaisut eivät ohjaa tulkintaa sellaisenaan²⁴.

Ennakkopäätösten ohjaavuus

Suoraan luotsin vastuuta koskevia tuomioistuinratkaisuja on julkaistussa oikeuskäytännössä hyvin vähän, ja tunnetut ovat vuosikymmenten takaa, osa hovioikeuksista. Käräjäoikeuksien ratkaisuja tai sovinnolla päättyneitä riitoja ei ole kattavasti tiedossa, joten koko kuvaa ei voi piirtää. Julkaistut ratkaisut osoittavat kuitenkin, miten luotsin toimintaa on arvioitu.

Luotsiratkaisuja on vähän

Suomalaisen oikeuskäytännön rinnalla käytetään pohjoismaista aineistoa, erityisesti ND-ratkaisuja. Lyhenne tulee sarjasta Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender, johon on koottu Pohjoismaiden tuomioistuinten merioikeudellisia ratkaisuja. Niiden merkitys perustuu siihen, että merioikeus on Pohjoismaissa monilta osin yhteneväistä²⁵. Ratkaisut eivät sido suomalaista tuomioistuinta, mutta ne valaisevat periaatteita, jotka pätevät myös meillä.

Pohjoismaiset ND-ratkaisut paikkaavat

Tässä on silti oltava varovainen. Luotsausta koskeva lainsäädäntö eroaa maiden välillä, joten luotsauslain tulkintaa ei voi johtaa suoraan pohjoismaisista ratkaisuista²⁶. Luotsin kannalta niiden anti on ennen muuta siinä, että ne auttavat hahmottamaan ammattistandardia eli hyvää merimiestaitoa, joka on pohjoismaisessa merenkulussa pitkälti yhteinen.

Oikeuskäytäntö ei siis anna luotsille valmista vastausta siihen, milloin hän olisi vastuussa. Sen arvo on siinä, että se näyttää, miten luotsin toimintaa punnitaan, jos asia joskus tulee arvioitavaksi. Siksi sitä luetaan aina yhdessä lain ja esitöiden kanssa.

²⁴ Määttä, Kalle 2024d, s. 7.

²⁵ HE 62/1994 vp, s. 1; Kurki 2014, s. 2 ja 62.

²⁶ Wetterstein 1999, s. 210; Kurki 2014, s. 62.

4.4 Viranomaisohjeet ja -selvitykset sekä luotsausyhtiön omat ohjeet

Lain, esitöiden ja oikeuskäytännön rinnalla vastuun arvioinnissa esiintyy usein erilaisia ohjeita, määräyksiä ja selvityksiä. Näiden oikeudellinen asema vaihtelee. Osa, kuten Traficomin lain nojalla antamat määräykset, on sitovia alemmanasteisia normeja. Ohjeet, tutkintaselostukset ja yhtiön omat ohjeet taas eivät ole velvoittavia oikeusnormeja, mutta niilläkin voi olla merkitystä sen arvioinnissa, mitä luotsilta on tietyssä tilanteessa voitu kohtuudella edellyttää.

Viranomaisohjeet: Traficom

Liikenne- ja viestintäviraston (Traficom) antamat määräykset ja ohjeet muodostavat merenkulussa tärkeän tausta-aineiston. Osa Traficomin antamista asiakirjoista on oikeudellisesti sitovia määräyksiä, osa puolestaan ohjeita tai tulkintoja. Vastuun arvioinnissa ratkaisevaa ei ole asiakirjan nimi, vaan sen oikeudellinen luonne. Sitovia ovat vain oikeussäännöt, jotka viranomainen on antanut laissa säädetyn valtuuden nojalla (PL 80 §:n 2 momentti).

Lain nojalla annetut määräykset sitovat, koska niiden antaminen perustuu laissa säädettyyn valtuutukseen (esim. LL 21 §:n 4 momentti ja 37 §:n 6 momentti). Luotsauslain nojalla Liikenne- ja viestintävirasto on antanut määräyksen luotsinkäyttövelvollisuudesta ja siihen liittyvistä menettelyistä Suomen vesialueella sekä määräyksen luotsausyhtiön toimintatavoista ja luotsin lupakirjan tutkinnosta²⁷. Ne täsmentävät luotsauslain yleisiä velvollisuuksia esimerkiksi osoittamalla, millä väylillä luotsia on käytettävä ja mitä osaamista henkilöluvut edellyttävät, ja niiden rikkominen voi saada merkitystä myös hallinnollisessa valvonnassa (luku 8).

Ohjeet eivät sido tuomioistuinta samalla tavalla kuin laki. Niitä ei voida käyttää itsenäisenä vastuun perustana, eikä ohjeen rikkominen sellaisenaan merkitse lain rikkomista. Käytännössä viranomaisohjeet toimivat kuitenkin konkreettisenä viitekehyksenä, kun arvioidaan ammattitoimijan huolellisuutta²⁸. Ne voivat osoittaa, millaista toimintaa viranomainen on pitänyt hyväksyttävänä tai turvallisena tietyssä ajankohtana. Esimerkki tällaisesta on Liikenteen turvallisuusviraston

²⁷ Luotsinkäyttövelvollisuus ja siihen liittyvät menettelyt Suomen vesialueella, Traficomin määräys 23.1.2024 (TRAFICOM/485910/03.04.01.00/2023); Luotsausyhtiön toimintatavat sekä luotsin lupakirjan tutkinnon sisältö ja sen hakemiseen liittyvät menettelyt, Traficomin määräys 31.8.2023 (TRAFICOM/452303/03.04.01.00/2022).

²⁸ Ståhlberg – Karhu 2020, s. 94, jonka mukaan ohjeen rikkominen on selvitystä tuottamuksesta tai luo siitä oletaman; vastuun peruste on silti tuottamus, ei ohje.

Finnpilotille vuonna 2014 antama tulkinta komentosilalaitteiden käytöstä luotsauksen aikana. Sen mukaan luotsi saa käyttää aluksen käsittelyyn liittyviä laitteita päällikön tai vahtipäällikön luvalla edellyttäen, että hän osaa niiden käytön ja että päällystö on koko ajan tietoinen tehdyistä toimenpiteistä²⁹.

Luotsin kannalta Traficomien ohjeilla on merkitystä ennen kaikkea ex ante -arvioinnissa. Ne voivat tukea käsitystä siitä, että luotsi on toiminut vallitsevien viranomaislinjausten mukaisesti, mutta ne eivät syrjäytä lakia eivätkä poista tarvetta tapauskohtaiseen harkintaan.

Onnettomuustutkintakeskus (OTKES)

Onnettomuustutkintakeskuksen tutkintaselostuksilla on vielä selkeämmin rajattu asema. Niiden tarkoituksena on parantaa turvallisuutta ja ehkäistä uusia onnettomuuksia. Turvallisuustutkintalain (525/2011, jäljempänä TurvTL) 1 §:n mukaan tutkintaa ei tehdä oikeudellisen vastuun kohdentamiseksi, ja tämä rajausta todetaan myös itse selostuksissa.

TurvTL 1 §

Arvioinnissa OTKESin aineistoa voidaan käyttää tapahtumien kulun ja olosuhteiden selvittämiseen, inhimillisten ja organisatoristen tekijöiden ymmärtämiseen sekä yleisen turvallisuuskontekstin hahmottamiseen.

Niitä ei sen sijaan tule käyttää normatiivisena mittapuuna sille, mitä luotsin olisi oikeudellisesti pitänyt tehdä. E erityisen varovainen on oltava sellaisten muotoilujen kanssa, jotka näyttävät jälkikäteen selkeiltä parannuskohteilta mutta jotka eivät olleet luotsin tiedossa tai hallinnassa tapahtumahetkellä.

Luotsausyhtiön omat ohjeet ja toimintakäsikirja

Luotsausyhtiön, käytännössä Finnpiilotin, omilla ohjeilla on luotsin arjessa keskeinen merkitys. Niiden oikeudellinen asema on kuitenkin moniulotteinen. Useimmiten kyse on työnantajan sisäisistä ohjeista, ei laista eikä viranomaismääräyksistä.

Osa ohjeista sisältyy kuitenkin toimintakäsikirjaan, jonka luotsausyhtiön on LL 13 §:n mukaan toimitettava Traficomille hyväksyttäväksi. Tämä herättää perustellun kysymyksen siitä, muuttuuko tällainen ohje viranomaisohjeeksi.

Hyväksyntä ei kuitenkaan tee ohjeesta lakia eikä itsenäistä normia, eikä se siirrä ohjeen antamisvastuuta viranomaiselle³⁰. Kyse on edelleen luotsausyhti-

LL 13 §

²⁹ Liikenteen turvallisuusviraston (Trafi, nyk. Liikenne- ja viestintävirasto) tulkinta 3.7.2014, TRAFI/14290/03.04.01.02/2011, joka tarkentaa 22.8.2011 annettua tulkintaa.

³⁰ HE 293/2022 vp, s. 76.

ön laatimasta ohjeistuksesta, joka sitoo ensisijaisesti yhtiötä ja sen työntekijöitä työjohto-oikeuden kautta.

Hyväksynnällä on silti merkitystä. Se osoittaa, että toimintakäsikirja kuvaa laissa vaaditut asiat ja on osa viranomaisen valvomaa toimintamallia (LL 13 §:n 2 momentti). Jos luotsi on noudattanut hyväksyttyä toimintakäsikirjaa, on vaikea perustella, että hän olisi toiminut vastoin vallitsevaa ja hyväksyttyä käytäntöä, ellei tilanteessa ole ollut ilmeistä turvallisuusriskiä, joka olisi edellyttänyt poikkeamista ohjeesta.

Yhteenveto käytännön kannalta

Viranomaisohjeet, OTKESin aineisto ja luotsausyhtiön omat ohjeet eivät ole oikeuslähteitä samassa mielessä kuin laki, sen nojalla annetut määräykset tai esityöt. Ne täydentävät ja konkretisoivat kuvaa, auttavat ymmärtämään toimintaympäristöä ja huolellisuusvaatimuksen sisältöä, mutta eivät yksin ratkaise vastuun syntymistä.

Ohjeiden noudattaminen on tärkeä osa ammattimaista toimintaa, mutta se ei poista tarvetta itsenäiseen harkintaan silloin, kun turvallisuus sitä edellyttää. Arviointi kohdistuu lopulta siihen, mitä luotsi tiesi, mihin hän pystyi vaikuttamaan ja millaisia velvollisuuksia hänellä tilanteessa oli, ei siihen, löytyykö ohjeesta jälkikäteen sopiva kohta.

4.5 Hyvä merimiestaito oikeudellisena normina

Hyvä merimiestaito on luotsin työn keskeisin oikeudellinen käsite ja samalla yksi merioikeuden vaikeimmin hahmotettavista. Käsite on tuttu ammattikielessä, mutta sen oikeudellinen sisältö on monessa kohdin toinen kuin merenkulkijan arjessa. Oikeudellisesti hyvä merimiestaito määrittää luotsin huolellisuusvelvoitteen sisällön. Se osoittaa, millaista käyttäytymistä luotsilta hänen tehtävässään edellytetään, ja sitä kautta sen, milloin luotsin toiminta voidaan jälkikäteen katsoa huolimattomaksi vahingonkorvausvastuun, rikosvastuun tai molempien kannalta. Tässä alaluvussa avataan ensin se, mitä hyvä merimiestaito sisällöllisesti tarkoittaa, sitten miten käsite kytkeytyy lakiin ja missä sen täsmällinen sisältö löytyy, ja lopuksi se, mitä suomalainen oikeuskäytäntö on luotsin osalta katsonut hyvän merimiestaidon laiminlyönniksi.

Mitä hyvä merimiestaito tarkoittaa

Hyvälle merimiestaidolle ei ole lainsäädännössä määritelmää, eikä sen sisältöä ole tyhjentävästi muotoiltu oikeuskäytännössäkään. Sen sijaan käsitettä on kuvattu monella, pääosin yhdensuuntaisella tavalla. Ruotsalaisissa lain esitöissä se määriteltiin aikoinaan tarkoittamaan ”merellä oikeaa käyttäytymistä, sen oikeaa arvioimista, mikä tilanteen luonne on, ja oikeaa toimintaa erilaisissa tilanteissa merellä tai satamassa”³¹. Varustamoalalla hyvä merimiestaito on kuvattu tavaksi, ”jolla vallitsevissa olosuhteissa hoidetaan oikein kulloisetkin aluksen kuljettamiseen ja käsittelyyn liittyvät tilanteet, ottaen huomioon asianomaiset säädökset, määräykset ja suositukset sekä olosuhteiden muuttuminen siten, että muutoksiin voidaan ennakolta varautua”³².

Kurki on lisensiaatintutkimuksessaan koonnut ammattikäytännön kuvauksesta neljä elementtiä, joiden yhdistelmä määrittää hyvää merimiestaitoa: työtehtävien hoitaminen tarkasti, tehokkaasti ja tarkoituksenmukaisesti; ympäristön ja olosuhteiden jatkuva huolellinen seuraaminen; vaaraa tai riskiä sisältävien tilanteiden ennakointi, ehkäisy ja torjunta; sekä omatoiminen vastuun ottaminen ja itsenäinen toiminta tarpeen vaatiessa, käyttäen omaa ajattelukykyä, kokemusta ja kykyä³³. Käsité ei siis ole yksittäinen sääntö eikä toimintaohje, vaan se kuvaa kokonaisuutta, jossa harkinta, huolellisuus, tarkkuus ja ennakointi yhdistyvät. Olennaisena pidetään juuri ”judgementiä” eli sitä, että ammattitaitoinen merenkulkija osaa kussakin tilanteessa harkita, mihin toimenpiteisiin on ryhdyttävä. Oikeudellisesti tällainen kuvaus tarkoittaa, että hyvä merimiestaito on joustava normi eli laissa nimetty velvollisuus, jolla ei ole täsmällistä määritelmää ja jonka konkreettinen sisältö rakentuu olosuhteiden, tehtävän ja tilanteen mukaan³⁴.

Merimiestaidon rakennuspalikat

Millaista huolellisuutta luotsilta edellytetään ja mihin sitä voidaan verrata

Edellinen kuvaus voi tuntua luotsille tutulta puolella sanaa ja samalla oudolta toisella puolella, koska hyvästä merimiestaidosta ei puhuta arjessa juridisilla termeillä. On siksi hyödyllistä asettaa luotsin huolellisuusvelvoite siihen yleiseen oikeudelliseen ryhmään, johon se kuuluu. Suomessa monella ammattialalla on lainsäädännössä nimetty oma huolellisuusstandardi, jonka sisältö ei löydy laista

³¹ prop. 1966:145, s. 66; Tiberg – Widlund 2016, s. 675.

³² Lindström 1997, s. 1; Kurki 2014, s. 8.

³³ Kurki 2014, s. 8.

³⁴ Kurki 2014, s. 18–19; Tiberg – Widlund 2016, s. 674.

sellaisenaan vaan täsmentyy alan käytännöstä, koulutuksesta ja viranomaisohjauksesta. Näitä ovat muiden muassa **hyvä tilintarkastustapa** tilintarkastajalle, **hyvä kirjanpitolata** kirjanpitäjälle, **hyvä asianajajata** asianajajalle, **hyvä rakennustata** rakentajalle ja **hyvä perintätata** perintätoiminnalle³⁵. Hyvä merimiestaito kuuluu juuri tähän joukkoon. Se on tietyn ammattialan erityisstandardi, jonka tarkoituksena on antaa lainsäätäjälle tata nimitä huolellisuusvelvoite joustavasti, ilman että jokaista tilannetta yritetään luetella laissa. Kurki tiivistää tämän rinnastuksen näin: hyvän merimiestaidon vaatimus koskee sitä, ”mitä on oikeaksi katsottava toiminta kulloinkin tietyssä konkreettisessa tilanteessa, jossa tarvitaan ammattitaitoa, ja jossa on toimittava riittävän huolellisesti ja varovasti”, ja se muisuttua lähtökohdiltaan niitä toimintatilanteita, joihin joudutaan tieliikenteessä sekä terveyden- ja sairaanhoidon alalla³⁶.

Menettely ratkaisee, ei lopputulos

Kun tämä rinnastus avataan, syntyy konkreettinen kuva siitä, mitä luotsilta edellytetään. Kuten lääkäriä ei arvioida sen mukaan, paransiko hän potilaan, vaan sen mukaan, toimiko hän niin kuin ammattitaitoinen lääkäri vastaavassa tilanteessa toimisi, myös luotsia arvioidaan hänen menettelystään eikä lopputuloksesta. Saman periaatteen korkein oikeus on ilmaissut ratkaisussaan KKO 2001:2. Rakennukset vaurioituivat väärän perustamistavan vuoksi, mutta rakennustarkastaja ei ollut toiminut huolimattomasti, koska hän oli voinut luottaa ammattirakentajan hankkimiin, ammattitaitoisten suunnittelijoiden laatimiin tutkimuksiin ja suunnitelmiin.

KKO 2001:2

Mittapuuna toinen luotsi samassa tehtävässä

Samalla tavalla luotsia ei verrata kuvitteelliseen ihannetoimijaan eikä myöskään aluksen päällikköön tai vahtipäällikköön. Häntä verrataan **luotsiin samassa tehtävässä, samoissa olosuhteissa**. Ammattistandardin oikeudellisen perustan muodostavat luotsauslainsäädäntö, luotsauskoulutus ja lupakirjan saamiseen liittyvä pätevyysjärjestelmä (LL 30–38 §) sekä luotsausyhtiön toimintakäsikirja (LL 13 §). Alalla muotoutunut ammattikäytäntö auttaa täsmentämään, mitä luotsin tehtävässä yleisesti edellytetään, mutta se ei itsessään ole normi. Vakiintunutkin tata jää arvioitavaksi sitä vasten, onko se turvallinen, eikä käytäntö sellaisenaan tee menettelystä huolellista³⁷. Vertaaminen ei siis tarkoita, että jokaisen luotsin pitäisi toimia samalla tavalla. Se tarkoittaa, että jos luotsi tekee ratkaisun, joka jää sen ulkopuolelle, mitä luotsin tehtävässä yleisesti edellytetään, hänen toimintansa voidaan katsoa huolimattomaksi. Näin on esimerkiksi silloin, kun hän jättää käyt-

³⁵ Kurki 2014, jakso 2.4.

³⁶ Kurki 2014, s. 34.

³⁷ Kurki 2014, s. 6, jonka mukaan hyvä merimiestaito on merenkulussa noudatettu ja noudatettava tata, joka on havaittu turvalliseksi; vrt. Ståhlberg – Karhu 2020, s. 112.

tämättä saatavilla olevia navigointimenetelmiä tai sivuuttaa olosuhteiden vaatiman varovaisuuden.

Ammattilaisen huolellisuus on luotsin osalta enemmän ennakkointia ja jatkuvaa tilanteen ylläpitoa kuin yksittäisiä, hyvin perusteltuja päätöksiä.

Luotsiin sovellettavassa standardissa on vielä yksi piirre, joka erottaa sen monesta muusta asiantuntija-ammattista. Lääkäri tai tilintarkastaja voi tyypillisesti varata aikaa ratkaisunsa harkintaan ja palata jälkikäteen omaan ratkaisuunsa. Luotsi joutuu sen sijaan tekemään ratkaisuja jatkuvassa, muuttuvassa tilanteessa, jossa aluksen sijainti ja olosuhteet muuttuvat sekunneissa. Hyvän merimiestaidon arviointi ottaa tämän huomioon. Ammattikäytäntö, johon luotsia verrataan, on **dynaamisen päätöksenteon ammattikäytäntö**, ei rauhallinen pöytätyö. Tämä näkyy oikeuskäytännössä siinä, että tuomioistuimet ovat painottaneet ennakkointia eli tilanteen kehittymisen seuraamista riittävän ajoissa, niin että ratkaisu voidaan tehdä ennen kuin tilanne kärjistyy. Ammattilaisen huolellisuus on luotsin osalta enemmän ennakkointia ja jatkuvaa tilanteen ylläpitoa kuin yksittäisiä, hyvin perusteltuja päätöksiä.

Dynaamisen päätöksenteon huomiointi

Mistä käsite saa oikeudellisen sisältönsä

ML 6:9 §:n mukaan päällikön on huolehdittava siitä, että alusta kuljetetaan ja käsitellään hyvän merimiestaidon mukaisesti. Tämä on se huolellisuusstandardi, jota vasten aluksen navigointia arvioidaan, ja sillä on merkitystä sekä vahingonkorvaus- että rikosvastuussa.

ML 6:9 §

Vahingonkorvausoikeudessa hyvän merimiestaidon laiminlyönti on se tuottamus eli huolimattomuus, jota korvausvastuu edellyttää. Kun luotsi aiheuttaa vahingon poikkeamalla hyvästä merimiestaidosta, kyse on tuottamuksellisesta vahingosta, josta voi seurata korvausvastuu. Esimerkiksi vahingonkorvausjutussa KKO 1996:20 (ms Baltic Progress) luotsin tuottamus rakentui juuri tällaisista ammattimenettelyn virheistä: yksipuolisesta ja epävarmasta paikanmäärittäyksestä, olosuhteisiin nähden liian suuresta nopeudesta ja siitä, ettei hän ollut kertonut vahtipäällikölle tutkahäiriöstä ja epävarmuudesta. Oikeuskirjallisuudessa ratkaisu selostetaan hyvän merimiestaidon osatekijöiden soveltamisena³⁸. Luotsin

Tuottamus korvausoikeudessa

³⁸ KKO 1996:20 (ms Baltic Progress, ND 1996 s. 76); Kurki 2014, s. 80.

henkilökohtaisen korvausvastuun rajoja ja vastuun kanavointia käsitellään luvussa 6.

Rangaistava laiminlyönti

Rikosoikeudessa kytkentä on kirjoitettu nimenomaisesti auki. ML 20:2 §:ssä hyvän merimiestaidon laiminlyöntiin on liitetty rangaistus. Säännös kohdistuu aluksen päällikön, konepäällikön, perämiehen ja konemestarin lisäksi muuhun aluksessa ”meriturvallisuuden kannalta olennaisesti merkityksellistä tehtävää” suorittavaan henkilöön, ja luotsi voi kuulua tähän joukkoon LL:n hänelle säätämän tehtävän ajan.

ML 20:2 §

Säännös on niin sanottu blankorangaistussäännös. Tällä tarkoitetaan rangaistuspykälää, jonka konkreettinen sisältö ei löydy itse pykälästä, vaan se täydentyy muualta. Käytännössä se rakentuu merilain muista säännöksistä ja siitä laajasta meriturvallisuussäännöstöstä, jota on käsitelty edellä alaluvuissa 4.1 ja 4.4: kansainvälisistä meriteiden säännöistä (COLREG 1972), aluksen teknistä turvallisuutta koskevasta sääntelystä, Traficomien teknisistä määräyksistä, luotsausta koskevasta erityissääntelystä sekä luotsausyhtiön ja varustamon omista toimintaohjeista. Kurki on tutkimuksessaan osoittanut, että hyvä merimiestaito ei ole kirjoittamaton, ammattikunnan keskuudessa elävä tapaoikeudellinen yleislauseke, jonka sisällön kunkin sukupolven merenkulkijat määrittävät keskenään, vaan käsitteen aineellinen sisältö löytyy pitkälti juuri tästä säännöskokonaisuudesta. Meriturvallisuuden voimakas normeeraus viime vuosikymmeninä on supistanut sen tilan, jossa tapaoikeudellinen ”hyvä merimiestaito an sich” toimii itsenäisenä mittapuuna³⁹.

Laillisuusperiaate

Säännöksen ulottuvuutta rajaa rikosoikeudellinen laillisuusperiaate. Rangaistavuus edellyttää riittävän tarkkarajaista vastuuasemaa. Luotsin osalta tällainen asema on luotsauslaissa määritellyn tehtävän perusteella hyvin perusteltavissa, mutta sitä ei ole tiedossa olevassa kotimaisessa oikeuskäytännössä testattu, joten kysymystä on käsiteltävä perusteltuna tulkintana, ei ratkaistuna asiana (tarkemmin alaluvussa 7.4).

Mistä hyvän merimiestaidon laiminlyönti rakentuu

Edellä kuvatut neljä elementtiä luonnehtivat hyvää merimiestaitoa yleisellä tasolla. Kun tuomioistuin arvioi, onko sitä laiminlyönti, arvio kiinnittyy konkreettisiin toiminnan alueisiin, jotka ovat jäsentyneet suomalaisessa oikeuskäytännössä ja sitä koskevassa tutkimuksessa. Kukin niistä kuvaa oman alueensa siitä huolellisuudesta, jota aluksessa toimivalta, luotsi mukaan luettuna, edellytetään. Kurki erottaa

³⁹ Kurki 2014, s. 185–186.

liseniaatintutkimuksessaan kymmenkunta tällaista osatekijää, joista luotsin tehtävän kannalta keskeisimpiä on kuusi⁴⁰. Ne eivät korvaa yleisiä elementtejä vaan konkretisoivat sen, missä hyvän merimiestaidon vaatimus käytännössä punnitaan. Nämä osatekijät eivät ole tarkastuslista, vaan kokonaisuus, jota tuomioistuin arvioi silloin, kun jokin yksittäinen toiminnan piirre on osoittautunut puutteelliseksi.

Ensimmäinen osa-alue on **vahdinpito ja komentositatyöskentely**. STCW-yleissopimuksen ja sen kotimaisten täytäntöönpanomääräysten mukaan vahtihenkilöstön on oltava perehtynyt aluksen laitteisiin ja varusteisiin, osattava tulkita niistä saatavaa tietoa ja jaettava tieto tarkoituksenmukaisesti koko vahtihenkilöstölle⁴¹. Oikeuskäytännössä luotsin kannalta tämä on tarkoittanut velvollisuutta huolehtia siitä, että hänen ja vahtipäällystön välinen tietojen vaihto on jatkuvaa ja yksiselitteistä, niin että aluksen tarkka sijainti, suunniteltu reitti ja sen poikkeamat ovat molemmilla osapuolilla samalla tavalla tiedossa.

Vahdinpito ja tiedonvaihto

Toinen alue on **tähystys**, johon kuuluu velvollisuus seurata aluksen ympäristöä, muuta liikennettä ja navigoinnin kannalta olennaisia kohteita kaikilla saatavilla olevilla keinoilla. Kolmas on **turvallinen nopeus**, joka tarkoittaa aluksen pitämistä sellaisessa nopeudessa, että alus on ohjattavissa, että pysähtymismatka on hallittavissa ja että aluksen vaikutus ympäristöön (aallot, imu, mahdollisuus väistämiseen) pysyy kohtuullisena. Sekä tähystyksen että nopeuden vaatimukset ovat suoraan kansainvälisten meriteiden sääntöjen 5 ja 6 säännön mukaisia, ja niitä on käsitelty oikeuskäytännössä toistuvasti, sekä päällikön että aluksessa muutoin meriturvallisuudesta vastaavien henkilöiden kohdalla.

Tähystys ja turvallinen nopeus

COLREG 5–6 säännöt

Neljäs osa-alue on **aluksen sijainnin ja kurssin varmistaminen**. Tieto siitä, missä alus on ja mihin se on suuntaamassa, on jatkuvasti ylläpidettävä riittävän monella menetelmällä. Viides on **navigointilaitteiden monipuolinen käyttö**. Yhteen apuvälineeseen, kuten tutkaan, ei saa luottaa, vaan käytettävissä olevia apuvälineitä (merikarttaa, linjaloistoja, GPS:ää, tutkaa, näköhavaintoja, kaikuluotaimia ja tarvittaessa muita) on käytettävä rinnakkain siten, että niistä saatu tieto vahvistaa toisiaan. Kurki tiivistää oikeuskäytännön opin näin: ”Vain yhteen navigointivälineeseen luottaminen ei ole riittävän huolellista menettelyä, vaan on käytettävä myös muita navigoinnin apuvälineitä aluksen turvallisen kulun varmistamiseksi. Paikanmääritysmenetelmä ei yleensääkään saa olla yksipuolinen eikä epävarma”⁴².

Paikanmääritys usealla menetelmällä

Kuudes alue on **väistämisvelvollisuus ja muiden COLREG-säännösten noudattaminen**. COLREG asettaa kansainvälisesti yhtenäiset säännöt aluksen kululle

Väistämissäännöt

⁴⁰ Kurki 2014, jakso 4.2.

⁴¹ Kurki 2014, s. 63.

⁴² Kurki 2014, s. 80.

yhteentörmäysten välttämiseksi. Säännöt eivät ole abstraktia normistoa. Niiden rikkominen on toistuvasti katsottu hyvän merimiestaidon laiminlyönniksi, ja erityisesti törkeissä tapauksissa myös rikoslain 23 luvun mukaisen liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistöksi⁴³.

Määritty laiminlyöntien kautta

Nämä eivät ole erillisiä, toisistaan riippumattomia velvollisuuksia. Käytännössä yhden alueen laiminlyönti johtaa usein toiseen. Riittämätön tähystys johtaa väärään tilannearvioon, liian suuri nopeus tekee tähystyksestä ja paikanmäärittämisestä riittämättömiä, ja yksipuolinen paikanmäärittäminen tekee kurssin valitsemisesta arvauspeliä. Suomalaisessa oikeuskäytännössä tuomioistuimet eivät yleensä yrittäkään määritellä hyvää merimiestaitoa positiivisesti eli kuvaamalla, mitä se on, vaan ne osoittavat, mikä ei ole hyvän merimiestaidon mukaista⁴⁴. Ruotsalaiset Tiberg ja Widlund päätyivät laajaan oikeuskäytäntöanalyysiinsä viitaten samaan johtopäätökseen. Tuomioistuimet eivät analysoi, miten hyvä merenkulkija toimii, vaan kuvaavat, mikä toiminta ei ole hyvän merimiestaidon mukaista, ja käsite täsmentyy laiminlyöntien kautta⁴⁵. Erityisesti yhteentörmäysten välttämässä hyvää merimiestaitoa on pidetty ensisijaisena varokeinona, jolle COLREG antaa yleisen mittapuun⁴⁶.

Näiden sääntöjen noudattamisella ja rikkomisella on suoraan merkitystä huolellisuuden arvioinnissa, joskin hieman eri tavoin korvaus- ja rikosvastuussa. Korvausvastuussa täsmällisen, vaaran välttämiseksi annetun säännön rikkominen tekee luotsista lähtökohtaisesti huolimattoman, ellei hän pysty osoittamaan toimineensa silti perustellusti. Jos hän taas on noudattanut sääntöjä ja pysynyt sallitun riskin rajoissa, lähtökohta on päinvastainen, vaikka vahinko sattuisikin⁴⁷. Rikosvastuussa samat säännöt kertovat, mitä huolellisuus vaatii, mutta huolimattomuutta ei voi olettaa pelkästä säännön rikkomisesta. Se on näytettävä toteen, ja rangaistukseen tuomitseminen edellyttää enemmän kuin korvausvastuu (tarkemmin alaluvussa 4.6 ja luvussa 7).

Mistä luotsi on Suomessa joutunut vastuuseen

Edellä kuvattu jäsenitys osatekijöihin saa konkreettisen sisältönsä siitä, miten suomalaiset tuomioistuimet ovat luotsin toimintaa käytännössä arvioineet. Tun-

⁴³ Kurki 2014, s. 65 ss. ja 72 ss.

⁴⁴ Kurki 2014, s. 57–90, jossa kotimainen ja pohjoismainen ratkaisukäytäntö käydään läpi; ruotsalaisesta käytännöstä, jossa käsitteen sisältöä on eritelty myös yleisemmin, Tiberg – Widlund 2016.

⁴⁵ Tiberg – Widlund 2016, s. 685–686.

⁴⁶ Papadas ym. 2018, s. 14.

⁴⁷ Ståhlberg – Karhu 2020, s. 94 ja 96.

netuimmat ratkaisut ovat Salamis, Baltic Progress ja Västankvik. Niitä kannattaa lukea rinnan, koska niissä toistuvat samat osatekijät erilaisissa olosuhteissa.

Salamis-tapauksessa⁴⁸ ms Salamis törmäsi yöllä Rauman lähellä ensin poijuun ja heti perään väylän reunamerkkiin. Olosuhteissa vallitsi voimakas sivutuuli, alus oli vain osittain lastattu, ja sitä kuljetettiin hiljaisella nopeudella. Hovioikeus katsoi, että luotsi oli laiminlyönyt huomioida riittävän ajoissa ja riittävässä määrin aluksen ohjattavuuteen vaikuttavat tekijät (tuulen, virtaukset ja vain osittain lastatun aluksen herkkyyden) sekä aluksen väylällä pysymisen. Toisin sanoen kysymys oli aluksen sijainnin varmistamisen ja olosuhteiden ennakkoinnin puutteesta.

Luotsille tuomittiin sakkorangaistus varomattomuudesta tehdystä virkavirheestä ja lisäksi merimerkin tuottamuksellisesta vahingoittamisesta. Virkavirheellä tarkoitetaan tässä yhteydessä julkista tehtävää hoitavan henkilön huolimattomuudesta tekemää virkavelvollisuuden rikkomista. Salamiksen ja Västankvikin aikaan luotsit olivat valtion virkamiehiä, joten virkavirhe tavoitti heidät suoraan virka-asemansa perusteella (nykyluotsin virkavastuusta ks. 7.2). Hänen osuudekseen vahingoista katsottiin 50 prosenttia. Päällikön omaa hyvän merimiestaidon vastaista menettelyä oli se, ettei hän valvonut luotsin toimintaa riittävästi näissä olosuhteissa, ja päällikön osuudeksi katsottiin niin ikään 50 prosenttia⁴⁹.

Vahingonkorvausjutussa KKO 1996:20 (ms Baltic Progress) oltiin helmikuunä yönä Turun ja Rauman välillä sumussa, pimeydessä ja jääkentässä⁵⁰. Alus törmäsi väylän reunamerkkiin ja sai pohjakosketuksen. Luotsi oli määrittänyt aluksen sijainnin pääasiassa tutkalla, vaikka rikkinäisestä jääkentästä johtunut aaltovälke häiritsi tutkakuvaa ja peitti merimerkkejä. Optisia havaintoja olisi voitu tehdä, mutta niitä ei käytetty riittävästi, eikä luotsi huomauttanut aaltovälkkeestä aluksen päällystölle. Hän ei myöskään käyttänyt näkyvissä olleita linjaloistoja käännöksen tekemiseen, ja käännöspisteen määrittäminen pelkän tutkan varassa oli näissä olosuhteissa epävarmaa. Aluksen nopeus, 14 solmua, oli olosuhteisiin nähden liian suuri, joten luotsilla oli liian vähän aikaa varmistaa sijainti ennen käännöstä. Komentosiltatyöskentely ja tietojen vaihto luotsin ja vahtipäällikkönä toimineen perämiehen välillä oli puutteellista, eikä kumpikaan ollut ratkaisevilla hetkillä selvillä aluksen tarkasta sijainnista.

Hovioikeus piti karilleajon syynä liian suurta nopeutta ja tähystyksen osittaista laiminlyöntiä, joista seurasi liian myöhään tehty ja liian loiva käännös pois väyläl-

Olosuhteiden ennakointi

Salamis (Turun HO)

Jaettu vastuu päällikön kanssa

Yhden menetelmän riski

KKO 1996:20
Baltic Progress

Nopeus ja tähystys keskeistä

⁴⁸ Turun HO 11.2.1986, päätös 150186-N:o 76, diaari 1985 R 19 Rau 1, julkaistu ND 1987 s. 238 (Salamis, suomalainen ratkaisu).

⁴⁹ Kurki 2014, s. 71–72.

⁵⁰ KKO 1996:20 (ms Baltic Progress, ND 1996 s. 76); Kurki 2014, s. 80.

tä. Sen sijaan merikartan käyttämättä jättämistä hovioikeus ei pitänyt ratkaisevana, koska luotsi oli ajanut reittiä satoja kertoja ja tunsin sen. Luotsin osuudeksi karilleajosta katsottiin kolme viidesosaa ja vahtipäällikön kaksi viidesosaa, koska tämä oli jättäytynyt liiaksi luotsin paikallistuntemuksen varaan. Tapaus on luotsin kannalta erityisen kuvaava, koska siinä useat edellä eritellyt osatekijät (turvallinen nopeus, tähytys, navigointilaitteiden monipuolinen käyttö ja komentosiltatyökentely) tulevat arvioinnissa esiin.

Työkalujen tehokas käyttö

Västanvik (Vaasan HO)

Vaasan hovioikeuden lainvoimaisessa ratkaisussa ms Västanvik⁵¹ alus ajoi karille Enstensgrundetilta luoteeseen lähtiessään Vaasan Vaskiluodosta. Hovioikeus piti luotsia pääasiallisesti vastuullisena. Hän oli laiminlyönyt käyttää mukanaan ollutta merikarttaa, tehnyt virheellisiä paikanmäärittäyksiä linjojen suhteen ja arvioinut reunamerkkejä väärin. Luotsi tuomittiin samalla teolla tehdystä kahdesta rikoksesta, varomattomuudesta tehdystä virkavirheestä ja tuolloin voimassa olleen rikoslain 34 luvun 13 §:n 3 momentin mukaisesta tuottamuksellisesta laivan haak-sirikkoon saattamisesta. Tuottamuksellisella tarkoitetaan tässä huolimattomuudesta tehtyä, ei tahallista tekoa. Luotsin osuudeksi vahingoista katsottiin puolet ja aluksen päällikön kuudesosa, koska tämä oli laiminlyönyt valvoa aluksen navigointia. Loput, kolmasosa, jäi valtion vastattavaksi, koska se oli laiminlyönyt huolehtia Enstensgrundetin loiston sytyttämisestä, mikä vaikeutti paikanmäärittäystä.

Kolmesta ratkaisusta on tunnistettavissa kaksi yhteistä piirrettä, jotka koskevat juuri luotsia. Ensinnäkin samasta onnettomuudesta on jaettu vastuu sekä luotsille että aluksen päällikölle, mutta jakaminen ei perustu vastuun siirtymiseen toiselle vaan siihen, että molemmilla on oma huolellisuusveloitteensa, jota arvioidaan oman tehtävän sisällöstä käsin. Kansainvälisen STCW-yleissopimuksen vahdinpitosäännöstön (A-VIII/2, osa 4-1, kohta 49) mukaan luotsin läsnäolo aluksella ei vapauta päällikköä tai vahtipäällikköä heidän velvollisuuksistaan huolehtia aluksen turvallisuudesta. Heidän on tehtävä luotsin kanssa läheistä yhteistyötä ja seurattava tarkasti aluksen sijaintia ja kulkua. Vastuuosuudet, esimerkiksi luotsin ja päällikön kesken Salamiksessa puoliksi ja Västanvikissa puolet ja kuudesosa, heijastavat tätä rinnakkaisuutta.

Toiseksi luotsin paikallistuntemus toimii oikeudellisessa arvioinnissa kahteen suuntaan. Baltic Progressissa vahtipäällikön virheenä pidettiin sitä, että tämä oli jättäytynyt liikaa luotsin paikallistuntemuksen varaan. Luotsin tietoa ei voi pitää aluksen oman varmistustyön korvikkeena. Luotsin omalta puolelta katsot-

⁵¹ Vaasan HO 31.12.1987, diaari R 85/1429, julkaistu ND 1987 s. 268 (ms Västanvik, suomalainen ratkaisu).

tuna sama havainto kääntyy sisällölliseksi vaatimukseksi. Paikallistuntemus on luotsin tehtävän ydin, ja sen oikea hyödyntäminen, sen rajoitusten tunnistaminen ja sen yhdistäminen muuhun saatavilla olevaan tietoon on osa hänelle asetettua huolellisuusstandardia. Näiden ratkaisujen perusteella luotsin huolellisuusvelvoitetta voi luonnehtia käytännössä korotetuksi⁵². Hänelle asetetaan se taso, jota luotsin tehtävässä toimivalta yleisesti odotetaan, ja siihen kuuluu sellainen väylätuntemus ja olosuhteiden ennakointi, jota muilta aluksessa olevilta ei voida samalla tavalla edellyttää.

Virhe ja huolimattomuus eivät ole sama asia

Edellä kuvattu ei tarkoita, että jokainen luotsin tekemä virhe olisi hyvän merimies- taidon laiminlyönti. Hyvä merimiestaito ei vaadi erehtymättömyyttä eikä varo- vaisimman mahdollisen toimintavaihtoehdon valitsemista, vaan harkittua, tilan- teeseen nähden perusteltua ratkaisua, joka ei poikkea olennaisesti vakiintuneesta ammattikäytännöstä eikä siitä, mitä saatavilla oleva tieto ja olosuhteet edellyttävät. Se ei mittaa lopputulosta vaan toimintaa, eikä arvioi sitä, mikä jälkikäteen näyttää ilmeiseltä, vaan sitä, mikä päätöksentekohetkellä oli kohtuudella ymmärrettävissä ja tehtävissä.

Se ei mittaa lopputulosta vaan toimintaa, eikä arvioi sitä, mikä jälkikäteen näyttää ilmeiseltä, vaan sitä, mikä päätöksenteko- hetkellä oli kohtuudella ymmärrettävissä ja tehtävissä.

Sekä Salamis että Västanvik tuomittiin, koska tosiasiallisesti käytettävissä olleita keinoja (merikarttaa, luotettavaa paikanmääritystä ja riittävän ajoissa tehtyä tuulen ja virtausten arviointia) ei käytetty, ei siksi että lopputulos oli huono. Baltic Progressissa hovioikeus painotti sitä, että pimeyteen, sumuun ja jääkenttään olisi tullut varautua olosuhteiden edellyttämällä varovaisuudella eli säättää nopeutta ja tähyystystä, ei sitä, että jälkikäteen katsottuna jokin yksittäinen manööveri olisi ollut viisaampi. Tämä päätöksentekohetken näkökulma on luotsin oikeusturvan kannalta keskeinen.

⁵² Saarnilehto ym., Varallisuus oikeus, jakso IV.5, jonka mukaan pitkän koulutuksen saaneen erityisalan asiantuntijan huolellisuusmittapuu voi olla korkea ja lievän huolimattomuuden ala kapea. Teos ei käsittele luotsia, mutta nämä korotetun huolellisuusvelvoitteen tunnusmerkit sopivat luotsin tehtävään.

4.6 Jälkikäteinen arviointi ja harkinnan vääristyminen

Ex post: lopputulos jo tiedossa

Luotsin toimintaa arvioidaan oikeudellisesti lähes aina jälkikäteen, tilanteessa jossa lopputulos on jo tiedossa. Tällaista jälkikäteistä, lopputuloksen jo tuntevaa tarkastelua kutsutaan oikeudellisessa kielessä *ex post* -arvioinniksi (latinaksi jälkeenpäin). Se altistaa arvioinnin jälkiviisaudelle, koska tapahtumien kulku alkaa näyttää selkeämmältä ja vaihtoehdot helpommin hahmotettavilta kuin ne tosiasias-
assa olivat tapahtumahetkellä⁵³.

*Ex ante: tapahtuma-
hetken tiedot*

Oikeudellisessa vastuun arvioinnissa tästä seuraa keskeinen periaate. Huolellisuutta ei arvioida lopputuloksesta käsin, vaan *ex ante* eli ennakolta, sen tiedon ja niiden olosuhteiden valossa, jotka olivat käytettävissä silloin, kun ratkaisut tehtiin. Huono seuraus ei sellaisenaan osoita huolimattomuutta, eikä hyvä lopputulos todista huolellisuutta. Tämä ei ole luotsioikeuden erityispiirre vaan tuottamusarvioinnin yleinen lähtökohta. Vahingonkorvausoikeudessa huolellisuutta mitataan objektiivisella mittapuulla, jolloin ratkaisevaa ei ole se, mitä tekijä tiesi, vaan se, mitä hänen olisi pitänyt tietää ja miten huolellisen toimijan olisi pitänyt kyseisessä tilanteessa käyttäytyä⁵⁴. Rikosoikeudessa huolellisuutta on vastaavasti arvioitu vertaamalla tekijän menettelyä siihen, miten huolellinen ja ymmärtäväinen henkilö olisi samassa tilanteessa toiminut⁵⁵; laki määrittelee tuottamuksen olosuhteiden edellyttämän huolellisuusvelvollisuuden rikkomiseksi (RL 3:7 §:n 1 momentti) ja mittapuuksi huolellisen henkilön vastaavassa tilanteessa⁵⁶. Tuomioistuimen on siis määritettävä, miltä tilanne näytti ennakolta arvioituna⁵⁷.

RL 3:7 §

KKO 2007:62

Merioikeudellisessa kirjallisuudessa sama lähtökohta on kirjoitettu auki juuri *ex ante*- ja *ex post* -erottelulla. Kurki tiivistää, että riskinottoa on tarkasteltava ennakolta eli *ex ante* -näkökulmasta, eikä vahingon tapahtuminen sellaisenaan osoita, että kiellettyä riskiä olisi otettu⁵⁸.

Sama rajanveto on tunnistettu myös pohjoismaisessa oikeuskäytännössä. Norjan korkeimman oikeuden ratkaisussa HR-2019-318-A matkustaja loukkaantui kaupallisella RIB-veneretkellä, ja aluksen käsittelyä arvioitiin Norjan merilain (sjøloven) mukaisella hyvän merimiestaidon vaatimuksella (godt sjømannskap).

⁵³ Rikosoikeudessa valinta on muotoiltu kysymykseksi, sidotaanko arvioinnin tietopohja tekohetkeen vai tuomitsemishetkeen; kestäväenä ratkaisuna on pidetty *ex ante* -näkökulmaa. Frände 2008, s. 87.

⁵⁴ Ståhlberg – Karhu 2020, s. 112.

⁵⁵ Tapani – Tolvanen – Hyttinen 2025, s. 363.

⁵⁶ KKO 2007:62.

⁵⁷ Frände 2008, s. 131.

⁵⁸ Kurki 2014, s. 94.

Korkein oikeus painotti, että arviointi alkaa siitä, onko toimija noudattanut alalla päteviä toimintaohjeita, ja että ohjeita noudattanut menettely on lähtökohtaisesti huolellista⁵⁹. Vaikka huolellisuusvaatimus oli tiukka, jokainen poikkeama parhaasta mahdollisesta toiminnasta ei perusta korvausvastuuta eikä vahingon sattuminen sellaisenaan osoita tuottamusta, ja näillä perusteilla venetoiminnan harjoittaja vapautettiin vastuusta⁶⁰.

Vaikka huolellisuuden mittapuu muodostuu molemmilla aloilla samalla tavalla, vastuun kynnyks ei ole sama. Vahingonkorvauksessa ratkaisevaa on, jäikö toiminta alle sen, mitä huolelliselta luotsilta voidaan vaatia, ja tähän riittää vähäinenkin huolimattomuus (taloudelliset seuraukset tasataan silti merenkulun omassa järjestelmässä, luku 6). Rikosvastuu vaatii enemmän. Vaaditun huolellisuuden alittamisen lisäksi teon on oltava henkilökohtaisesti moitittava juuri tälle luotsille, eli hänen on täytynyt kyetä toimimaan toisin. Rikosoikeudessa tätä kutsutaan syyllisyydeksi (RL 3:7 §:n 1 momentti)⁶¹. Tästä syystä sama hyvän merimiestaidon laiminlyönti voi perustaa korvausvastuun, vaikka rikosvastuun kynnyks ei ylittyisi. Tätä eroa ei ole julkaistussa oikeuskäytännössä erikseen ratkaistu luotsin osalta, ja se kannattaa pitää mielessä luettaessa lukuja 6 ja 7 rinnan.

Luotsin työssä tämä näkökulma on erityisen tärkeä. Päätökset tehdään ympäristössä, jossa aluksen ominaisuudet, sää, liikenne ja teknisten järjestelmien toiminta muuttuvat jatkuvasti, ja ratkaisut syntyvät usein vaihteittain pikemmin kuin yhtenä selkeänä päätöksenä. Jälkikäteen nämä vaiheet voivat sulautua yhdeksi oletetuksi virheeksi, kun tarkastelun lähtökohtana on tunnettu lopputulos. Merenkulun ammattilaisilla on tästä syystä tuttu huoli siitä, että maissa jälkikäteen tehtävä arviointi ei tavoittaisi merellä tapahtuvan päätöksenteon todellisuutta. Huoli on ymmärrettävä, mutta ex ante -periaate on rakennettu juuri suojaamaan jälkiviisaudelta⁶².

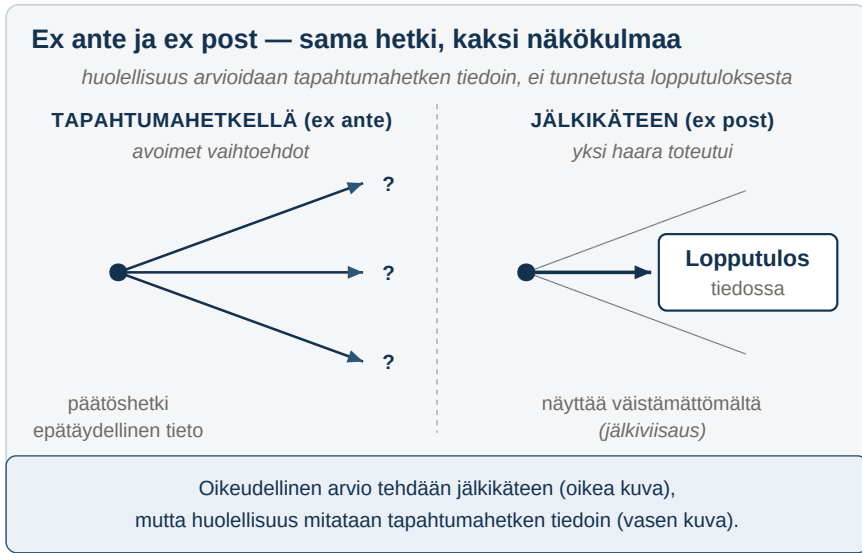
Oikeudellisen arvioinnin tehtävänä ei ole korvata komentosillalla tehtyä harkintaa toisella harkinnalla, vaan selvittää, miten päätöksenteko tapahtui, millaisia tietoja oli käytettävissä ja millaisia vaihtoehtoja oli realistisesti avoinna. Ratkaisevaa ei ole, olisiko jokin toinen ratkaisu jälkikäteen katsottuna ollut parempi, vaan oliko tehty ratkaisu tapahtumahetken olosuhteissa perusteltu. Tässä koros-

⁵⁹ Norjan Høyesterett HR-2019-318-A, kohta 40.

⁶⁰ Norjan Høyesterett HR-2019-318-A, kohta 57.

⁶¹ Hahto 2008, s. 12.

⁶² Riski arvioidaan aina ennakolta tietäntyyppisen seurauksen todennäköisyytenä (Frände 2008, s. 109). Merenkulun kirjallisuudessa sama on havainnollistettu väistöliikkeellä: toimi, joka oli ennakolta arvioituna omiaan vähentämään vaaraa, on sallittu, vaikka onnettomuuden havaittaisiin jälkikäteen aiheutuneen juuri siitä, ja myös meriteiden säännöistä poikkeaminen voi olla välttämätöntä vaaran välttämiseksi. Kurki 2014, s. 132.



Kaavio 2 — Tapahtumahetken ja jälkikäteisen arvioinnin näkökulmaero

tuu dokumentoinnin ja viestinnän merkitys, sillä mitä paremmin tapahtumahetken havainnot ja niiden perustelut ovat jälkikäteen todennettavissa, sitä helpompi arviointi on ankkuroida todelliseen toimintatilanteeseen (luotsaussuunnitelmasta ja ilmoitusvelvollisuuksista ks. LL 18 § ja alaluku 6.7). Tämä rajausta pitää vastuun arvioinnin kiinni siinä todellisuudessa, jossa merellä toimitaan.

4.7 Oikeuslähteiden kokonaisuus luotsin vastuun arvioinnissa

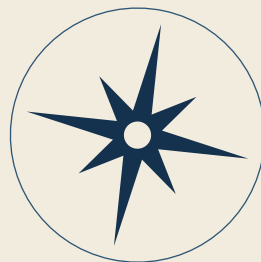
Edellä käsiteltyt oikeuslähteet eivät ole rinnakkaisia vaihtoehtoja, joista arvioija valitsisi sopivimman, vaan niillä on vastuun arvioinnissa eri tehtävä ja eri painoarvo. Laki vastaa kysymykseen siitä, mistä luotsi voi ylipäättään joutua vastuuseen, ja piirtää näin vastuun ulkorajat. Näitä rajoja ei voi siirtää muilla lähteillä, sillä vastuun perustan on aina löydettävä laista. Esityöt, viranomaisohjeet, ammattikäytäntö tai yksittäinen tuomioistuinratkaisu eivät voi perustaa luotsille vastuuta, jolla ei ole tällaista pohjaa.

Lain asettamien rajojen sisällä ratkeaa varsinainen kysymys siitä, mitä luotsilta tosiasiaa edellytettiin. Tähän laki ei yksin vastaa, koska se nojaa hyvän merimiestaidon kaltaiseen joustavaan normiin. Juuri tässä muut oikeuslähteet saavat merkityksensä. Esityöt kertovat, mihin sääntelyllä on pyritty, viranomaisohjeet

ja tekniset määräykset kuvaavat alalla vakiintunutta huolellisuuden tasoa, ja ammattikäytäntö osoittaa, mitä koulutettu luotsi osaa ja mihin hänen on kyettävä, vaikka se ei itsessään ole normi. Hyvä merimiestaito on se solmukohta, jossa nämä ainekset kohtaavat ja muuttuvat oikeudellisesti velvoittavaksi mittapuuksi. Arvioinnin sisältö rakentuu siten lähteiden yhteisvaikutuksesta, vaikka sen oikeudellinen perusta pysyy laissa.

Oikeuskäytännöllä on tässä kokonaisuudessa oma, rajattu tehtävänsä. Tuomioistuinratkaisut osoittavat, miten standardia on yksittäistapauksissa sovellettu, ja ne tarkentavat arviointia näyttämällä, millainen menettely on tosiasiasa katsottu huolimattomaksi. Ne eivät kuitenkaan laajenna lakia eivätkä korvaa standardia. Koska suoraan luotsin vastuuta koskevia julkaistuja ratkaisuja on vähän, yksittäisestä tuomiosta ei voi johtaa koko oikeustilaa, vaan standardin sisältö on kootava useammasta ratkaisusta ja muusta lähdeaineistosta yhdessä. Tämä on syytä muistaa erityisesti silloin, kun jokin yksittäinen tapaus näyttää tarjoavan valmiin vastauksen.

Tästä rakenteesta seuraa luvun keskeinen johtopäätös. Luotsin vastuun arviointi on yhtä aikaa sidottua ja harkinnanvaraista. Sidottua se on siksi, että vastuun rajat ja perusta tulevat laista ja että sen mittapuu kootaan tunnistettavista ja perusteltavista lähteistä. Harkinnanvaraista se on siksi, että joustava normi edellyttää aina tilannekohtaista punnintaa, jota mikään lähde ei tee arvioijan puolesta. Tämä yhdistelmä erottaa oikeudellisen vastuuarvion sekä mielivallasta että kaavamaisuudesta. Kun seuraavassa luvussa siirrytään päällikön ja luotsin vastuunjakoon, samaa logiikkaa sovelletaan konkreettiseen rajapintaan. Ratkaisevaa ei ole, kuka oli läsnä tai kuka antoi käskyn, vaan se, mitä kullakin oli oman tehtävänsä perusteella velvollisuus tehdä.



Luku 5

Päällikkö ja luotsi: roolit, vastuut ja rajapinta

Päällikkö säilyttää komennon ja kokonaisvastuun myös luotsauksen aikana, ja luotsi toimii hänen rinnallaan neuvonantajana ja asiantuntijana. Rajapinta on terävimmillään luotsin velvollisuudessa kieltäytyä luotsauksesta tai keskeyttää se, kun matkan aloittaminen tai jatkaminen ilmeisesti vaarantaisi turvallisuuden.

5.1 Päällikön oikeudellinen asema ja velvollisuudet

Merioikeudessa aluksen päällikkö on keskeinen vastuunkantaja. Hänen asemansa perustuu sekä lainsäädäntöön että pitkään merioikeudelliseen perinteeseen. Merilain päällikkösäännökset ovat vakiintuneita, ja osa niistä vastaa asiasisällöltään jo vuoden 1939 merilain säännöksiä⁶³. Ne osoittavat tehtävät, joista päällikkö vastaa henkilökohtaisesti riippumatta siitä, onko aluksella luotsi.

Päällikön velvollisuudet alkavat jo ennen matkaa. Hänen on huolehdittava, että alus on matkaan ja vuodenaikaan nähden merikelpoinen, asianmukaisesti miehitetty ja varustettu sekä vakavuudeltaan riittävä (ML 6:3 §). Hänen on myös varmistettava, että reitti on suunniteltu asianmukaisia merikarttoja ja merenkulkujulkaisuja käyttäen niin, että alukselle jää riittävä meritila, että tunnetut merenkulkuriskit ja haitalliset sääolot on ennakoitu ja että meriympäristön suojeleminen on otettu huomioon (ML 6:3 a §).

Matkan aikana ydinvelvollisuus on aluksen turvallinen kulku. Päällikön on huolehdittava, että alusta kuljetetaan ja käsitellään hyvän merimiestaidon mukaisesti (ML 6:9 §), sekä hankittava tiedot matkan varrella voimassa olevista määräyksistä ja ohjeista (ML 6:10 §).

Tämä vastuu on luonteeltaan henkilökohtaista ja ammatillista, ja laki suojaa sen ydintä nimenomaisesti. Laivanisäntä tai kukaan muu ei saa estää tai rajoittaa päällikköä tekemästä tai toteuttamasta päätöstä, joka hänen ammatillisen arvionsa mukaan on tarpeen ihmishengen turvaamiseksi merellä tai meriympäristön suojelemiseksi (ML 6:9 §:n 2 momentti). Sama periaate päällikön harkintavallan koskemattomuudesta turvallisuusasioissa tunnetaan kansainvälisessä merenkulkusääntelyssä. Momentti perustuu ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS, SopS 11/1981) V luvun 34-1 sääntöön, ja sen sanamuoto on muutettu vastaamaan sääntöä⁶⁴.

Näitä velvollisuuksia päällikkö ei täytä yksin. Ahtailla rannikko- ja saaristoväylillä turvallinen kulku edellyttää paikallista väylätuntemusta, jota aluksen omalla komentosiltahenkilöstöllä ei tyypillisesti ole. Tämän asiantuntemuksen tuo luotsi, joka toimii vesialueen ja merenkulun asiantuntijana (LL 3 §:n 12 kohta), ja samasta syystä laki tekee luotsin käytöstä pääsäännön. Yli 50-metriset alukset

⁶³ HE 62/1994 vp, s. 23.

⁶⁴ HE 223/2006 vp, jolla merilain 6 luvun 9 §:n 2 momentti muutettiin vastaamaan SOLAS-yleissopimuksen V luvun 34-1 sääntöä (IMO:n meriturvallisuuskomitean päätöslauselma MSC.153(78)).

ML 6:3 ja 6:3 a §

ML 6:9–6:10 §

ML 6:9 §:n 2 mom.

Luotsin käyttö on osa huolellisuutta

LL 4 §

ovat Suomen luotsinkäyttöalueella luotsinkäyttövelvollisia (LL 4 §). Luotsi on näin päällikölle korvaamaton apu matkan turvalliseksi toteuttamiseksi. Merilaki velvoittaa päällikön kutsumaan luotsin, milloin se aluksen turvallisuuden vuoksi on tarpeen (ML 6:10 §:n 3 momentti), ja viranomaismääräykset edellyttävät, että luotsattavan matkan reittisuunnitelma laaditaan niin, että vahtipäällikkö voi valvoa luotsin toimintaa⁶⁵. Luotsin ammattitaidon täysimääräinen hyödyntäminen kuuluu siten päällikön huolellisuusvelvoitteeseen. Merilain edellyttämän turvallisen kulun päällikkö toteuttaa ahtaassa vesistössä osittain juuri luotsin avulla.

Tästä pääsäännöstä on poikkeus. Jos aluksen komentosilta on miehitetty luotsauslain edellyttämällä tavalla henkilöillä, joiden PEC-lupakirjaan on merkitty kyseistä alusta ja väylää koskeva luotsausvapautus, alus voidaan navigoida väylällä ilman luotsia (LL 5 §; PEC-lupakirjan määritelmästä LL 3 §:n 24 kohta). Vapautus ei kuitenkaan poista päällikön mahdollisuutta ottaa luotsi tarvittaessa. Vaikka alus ei olisi luotsinkäyttövelvollinen, päällikön on merilain mukaan kutsuttava luotsi aina, kun se aluksen turvallisuuden vuoksi on tarpeen (ML 6:10 §). Luotsin käyttö tai käyttämättä jättäminen ei muuta vastuusetelmaa. Vastuu aluksesta säilyy päälliköllä riippumatta siitä, onko aluksella luotsi vai navigoidaanko PEC-lupakirjan turvin.

Päällikön ensisijainen vastuu ja luotsin itsenäinen mutta rajattu vastuu eivät siksi sulje toisiaan pois. Ne arvioidaan rinnakkain saman tapahtuman yhteydessä, eikä kumpaakaan ratkaista nimikkeen tai muodollisen roolin perusteella vaan sen mukaan, mitä kukin toimija teki, tiesi tai olisi pitänyt ymmärtää tilanteessa.

PEC-vapautus poikkeuksena

LL 5 §

ML 6:10 §

Ei tittelin vaan tekojen mukaan

5.2 Luotsin tehtävä: neuvonta, asiantuntemus ja arviointi

Luotsin tehtävän oikeudellinen ydin on neuvonta ja asiantuntemus. Luotsauslain määritelmän mukaan luotsaus on alusten ohjailuun liittyvää toimintaa, jossa luotsi toimii aluksen päällikön neuvonantajana sekä vesialueen ja merenkulun asiantuntijana (LL 3 §:n 12 kohta). Luotsi tuo komentosillalle sen väylä- ja paikallistuntemuksen, jota aluksen omalla henkilöstöllä ei tavallisesti ole.

Luotsin tehtävät on määritelty laissa. Luotsi on vastuussa luotsauksesta, ja hänen on esitettävä luotsattavan aluksen päällikölle ajantasaiseen kartta-aineistoon perustuva luotsaussuunnitelma sekä muut aluksen turvallisen kulun kannalta tarpeelliset tiedot ja ohjeet. Lisäksi hänen on valvottava niitä aluksen ohjailuun ja kä-

Neuvonantaja ja asiantuntija

LL 3 §:n 12 kohta

LL 18 §

⁶⁵ Kurki 2014, s. 75.

sittelyyn liittyviä toimenpiteitä, joilla on merkitystä alusliikenteen turvallisuudelle ja ympäristönsuojelulle (LL 18 §). Tehtävään kuuluu myös ilmoitusvelvollisuus. Luotsin on ilmoitettava VTS-palveluntarjoajalle kaikista havainnoistaan, joilla on merkitystä turvallisuudelle, ympäristönsuojelulle tai meri- ja tullivalvonnalle, ja ilmoitettava luotsattavalle alukselle sattuneista tai sen aiheuttamista vahingoista Liikenne- ja viestintävirastolle (LL 18 §:n 2 momentti).

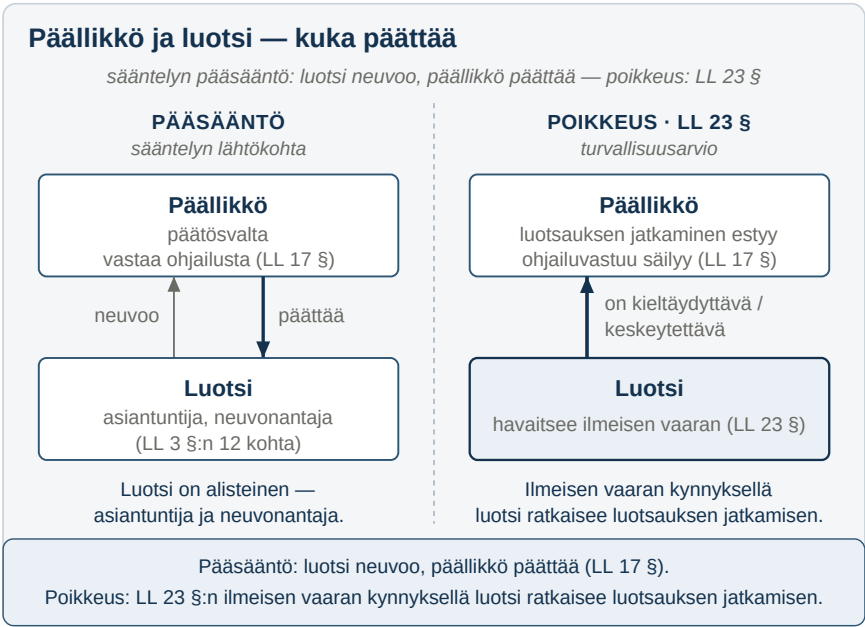
Luotsin tehtävä rakentuu tiedolle, joka kulkee kahteen suuntaan. Päällikkö on velvollinen ilmoittamaan luotsille ennen luotsausta ja sen aikana kaikki ne tiedot, joilla on merkitystä luotsaukselle (LL 17 §:n 2 momentti). Luotsi puolestaan tuottaa tästä lähtötiedosta ja omasta väylätuntemuksestaan päällikölle laadukasta, ajantasaista ja tilanteeseen soveltuvaa asiantuntijatietoa.

Luotsin tehtävässä kulkee selvä raja neuvonnan ja päätösvallan välillä. Luotsi antaa konkreettisia suosituksia esimerkiksi reitistä, nopeudesta ja ajoituksesta, mutta lopullinen päätösvalta säilyy aluksen päälliköllä. Laki ei tee luotsista aluksen käskijää. Päällikkö vastaa aluksensa ohjailusta myös silloin, kun hän noudattaa luotsin antamia ohjeita (LL 17 §:n 1 momentti). Luotsin tehtävä on täydentää päällikön päätöksentekoa, ei korvata sitä.

Tiedon kuljettava
kahteen suuntaan

Käskyvalta ei ole

LL 17 §:n 1 mom.



Kaavio 3 — Päällikön ja luotsin vastuunjaon rajapinta

LL 21 §

Laki määrittää myös luotsauksen ajallisen keston. Luotsaus alkaa ja päättyy

luotsin ilmoituksesta aluksen päällikölle (LL 21 §). Luotsauslain tarkoitus, merenkulun turvallisuuden ja väylänavigointiosaamisen edistäminen (LL 1 §), edellyttää, että luotsin antamat neuvot ja ohjeet ovat ammattitaitoisesti oikeita silloin, kun hän ne antaa.

5.3 Komentosiltayhteistyö ja monitorointi

Luotsauksen aikana aluksen turvallinen kulku perustuu päällikön, luotsin ja muun komentosiltahenkilöstön yhteistoimintaan. Komentosiltayhteistyö ei ole itsenäinen vastuun peruste, vaan tilannekehys, jossa kunkin toimijan velvollisuuksia ja mahdollista huolimattomuutta arvioidaan. Arviointi kohdistuu siihen, täyttikö kukin toimija omat velvollisuutensa.

Päällikön osalta lähtökohta on jo selvä. Hänen velvollisuutensa seurata aluksen kulkua ja kantaa kokonaisvastuu turvallisuudesta säilyy luotsin läsnäolosta huolimatta (STCW A-VIII/2, osa 4-1, kohta 49).

STCW A-VIII/2

Luotsin monitorointivelvollisuus perustuu suoraan lakiin. Edellä 5.2:ssa kuvattu velvollisuus valvoa aluksen ohjailuun ja käsittelyyn liittyviä toimenpiteitä (LL 18 §) ei ole passiivinen. Laki velvoittaa luotsin paitsi valvomaan myös esittämään luotsaussuunnitelman sekä muut turvallisen kulun kannalta tarpeelliset tiedot ja ohjeet, ilmoittamaan havainnoistaan VTS-palveluntarjoajalle ja arvioimaan luotsauksen turvallisuutta koko sen ajan (LL 18 ja 23 §). Valvonta edellyttää siten, että luotsi käyttää asiantuntemustaan aktiivisesti turvallisuuden hyväksi eikä vain reagoi kysyttäessä. Hänen on seurattava aluksen kulkua suhteessa antamiinsa neuvoihin ja havaittaviin olosuhteisiin ja reagoitava, jos hän havaitsee tai hänen olisi pitänyt havaita selvän poikkeaman turvallisesta kulusta.

Aktiivinen valvonta ja monitorointi

LL 18 §

Olennainen rajanveto liittyy passiivisuuteen. Pelkkä se, ettei luotsi puutu tilanteeseen, ei vielä merkitse huolimattomuutta. Kyse voi olla huolimattomuudesta vain, jos vaaran havaitseminen oli luotsin asiantuntemuksen perusteella realistista ja jos hänellä oli tosiasiallinen mahdollisuus vaikuttaa tilanteeseen⁶⁶. Arviointi kohdistuu tilanteeseen sellaisena kuin se tapahtumahetkellä oli, ei jälkikäteiseen tietoon lopputuloksesta.

Passiivisuuden rajat

Viestinnällä on yhteistyössä keskeinen merkitys. Arvioinnissa ei ole merkitystä vain tehdyillä ratkaisuilla vaan myös sillä, miten havainnot, arviot ja epävarmuudet tuotiin esiin. Tästä kertovat Onnettomuustutkintakeskuksen tutkintaselostuk-

⁶⁶ Ståhlberg – Karhu 2020, s. 112; vaikutusmahdollisuuden vaatimuksesta rikosvastuun puolella ks. 7.6.

set, joissa toistuvat havainnot puutteellisesta tiedonvaihdesta komentosillalla⁶⁷. Selostukset eivät ratkaise vastuukysymyksiä, vaan kuvaavat onnettomuuksien kulkua ja taustaa, mutta ne osoittavat, mitä ammattimaisessa toiminnassa pidetään turvallisuuden kannalta olennaisena.

Vaiti ohjaileva luotsi

OTKES C2/2009M

LL 17 ja 18 §

Yksi tällainen tekijä on nykykäytäntöön liittyvä tapa, joka ansaitsee oikeudellista huomiota. Luotsi ohjailee alusta itse ja antaa ruori- ja konekäskyt mutta kertoo päällikölle tai vahtipäällikölle vain vähän siitä, mitä tekee. Sama ilmiö on tunnistettu onnettomuustutkinnassa⁶⁸. Sama rajanveto sisältyy Liikenteen turvallisuusviraston vuoden 2014 tulkintaan, jonka mukaan itse ohjailu ei ole kiellettyä, mutta sen edellytyksenä on päällystön lupa ja jatkuva tiedonkulku (ks. 4.4). Tapa ei ole yhdentekevä, vaikka se tuntuisi vain käytännölliseltä. Kun luotsi ohjailee vaiti, päällikkö ei pysty seuraamaan aluksen kulkua eikä täyttämään ohjailuvastuutaan, joka säilyy hänellä koko luotsauksen ajan (LL 17 §). Samalla luotsi laiminlyö velvollisuutensa antaa päällikölle tarpeelliset tiedot ja ohjeet ja valvoa ohjailua (LL 18 §). Yhteistyö ei siis ole pelkkä hyvä tapa vaan laissa säädetty velvollisuus.

IMO A.960(23)

Tarkemmin yhteistyön sisältö on kuvattu Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) suosituksessa, joka koskee luotsauksen menettelyjä ja luotsin ja komentosillan välistä työnjakoa (pääöslauselma A.960(23)). Sen mukaan luotsin ja päällikön on vaihdettava tietoja koko luotsauksen ajan. Päällikön ja vahtipäällikön on tuettava luotsia ja varmistettava, että luotsin toimintaa seurataan jatkuvasti. Samat menettelyt näkyvät aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmässä ja luotsausyhtiön toimintakäsikirjassa (LL 13 §). Hyvä merimiestaito on se mittapuu, jota vasten luotsin toimintaa lopulta arvioidaan.

Tästä seuraa kaksi asiaa. Ensinnäkin luotsin vastuu ei rajoitu pelkkään neuvon antamiseen. Kun hän tosiasiaassa päättää nopeudesta, reitistä ja paikanmäärittämisestä, hän vastaa myös siitä, kuinka huolellisesti hän ne tekee (ks. 4.5). Tämä ei silti siirrä ohjailuvastuuta luotsille, sillä päällikkö vastaa aluksensa ohjailusta myös silloin, kun luotsi tosiasiaassa ohjailee (LL 17 §). Toiseksi arvostelun kohteena ei ole yksittäinen virhe vaan tapa toimia, ja vaikka selvää navigointivirhettä ei osoitettaisi, vaikeneminen voi koitua luotsin vahingoksi, koska se on estänyt muita huomaamasta ja korjaamasta vaaran ajoissa⁶⁹. Vastuu on kuitenkin molemminpuolinen, sillä myös päällikkö, joka vain seuraa vierestä, laiminlyö

⁶⁷ Norros ym. 1998, s. 66–67, jossa tutkituista luotsauksista useassa yhteisen tilannekäsityksen muodostumisen edellytykset olivat puutteelliset komentosillan tiedonvaihdon vajeiden vuoksi.

⁶⁸ Onnettomuustutkintakeskus C2/2009M.

⁶⁹ KKO 1996:20, jossa luotsin virkavelvollisuuden rikkomiseen kuului, ettei hän ollut huomauttanut vahtipäällikölle tutkahäiriöstä ja epävarmuudesta; ks. myös *Salamis* (Turun HO 11.2.1986, ND 1987 s. 238).

valvontavelvollisuutensa⁷⁰. Vaikeneminen ei myöskään ole itsenäisenä tekona rangaistavaa⁷¹. Se on kuitenkin vastoin koko luotsauksen tarkoitusta, sillä luotsi on aluksella nimenomaan jakaakseen tietonsa ja asiantuntemuksensa päällikön käyttöön (LL 3 §:n 12 kohta, ks. 5.2). Siksi vaikeneminen on ammatillisesti moitittavaa ja heikentää ennen muuta luotsin omaa asemaa, jos tapahtumia arvioidaan jälkikäteen.

Komentosiltayhteistyö ei siis siirrä vastuuta toimijalta toiselle. Monitorointi ja viestintä ovat se rajapinta, jossa päällikön ja luotsin erilliset vastuut käytännössä kohtaavat ja jossa mahdollinen huolimattomuus useimmiten arvioidaan.

5.4 Päällikön puuttumiskynnys luotsauksen aikana

Päällikkö säilyttää kokonaisvastuun aluksen turvallisesta kulusta myös luotsauksen aikana (LL 17 §, ML 6:9 §), ja hänen on seurattava sekä luotsin toimia että aluksen kulkua koko luotsauksen ajan. Hän saa luottaa luotsin paikallistuntemukseen, mutta luottamus ei saa olla sokeaa. Aluksen paikka on tarvittaessa varmistettava myös muilla keinoilla, eikä päällikkö voi jäädä passiiviseksi havaitessaan luotsin ohjeen johtavan vaaralliseen tilanteeseen⁷².

Luottamus ei saa olla sokeaa

KKO 1996:20
Baltic Progress

Epävarmuus tilanteesta velvoittaa

Västanvik (Vaasan HO)

Jo epävarmuus aluksen turvallisesta kulusta velvoittaa päällikön tai vahtipäällikön nostamaan valmiuttaan. Västanvikissa päällikön osuus vahingosta perustui siihen, että hän oli laiminlyönyt valvoa aluksen navigointia⁷³. Velvollisuus puuttua itse luotsin ratkaisuun syntyy, kun ammattitaitoisen päällikön olisi pitänyt ymmärtää turvallisen kulun olevan vaarantumassa.

Luottamuksen rajat

Oikeuskirjallisuudessa päällikön puuttumiskynnystä on tarkasteltu osana velvollisuutta valvoa luotsin toimintaa⁷⁴. Päällikön ei edellytetä kykenevän arvioimaan luotsin paikallistuntemuksen yksityiskohtia, mutta hänen on kyettävä hahmottamaan aluksen kulun kokonaiskehitys ja tunnistamaan ilmeinen poikkeama hyväksyttävästä turvallisuustasosta. Laissa ei ole päällikön puuttumiskynnystä koskevaa yksityiskohtaista sääntelyä, vaan arviointi jää tapauskohtaiseksi, koska

⁷⁰ Salamis, ks. 4.5.

⁷¹ RL 3:1 §:ssä säädetyn rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen mukaan rikokseen syylliseksi saa katsoa vain sellaisen teon perusteella, joka tekohtekellä on laissa nimenomaan säädetty rangaistavaksi. Mikään rangaistussäännös ei koske vaikenemista sellaisenaan.

⁷² Baltic Progress, ks. 4.5.

⁷³ Västanvik, ks. 4.5.

⁷⁴ Kurki 2014, s. 75 (ks. edellä).

merenkulun tilanteet vaihtelevat⁷⁵. Sama rajanveto näkyy kotimaisessa oikeuskäytännössä. Kun jäänmurtaja Urho ajoi karille Sköldvikin väylällä, päällikön katsottiin voineen luottaa siihen, että luotsi tunsii väylän syvyysolosuhteet. Päällikkö oli silti laiminlyönyt hyvän merimiestaidon, koska hän ei ollut seurannut luotsin navigointia riittävän tarkasti havaitakseen, että alus kulki ainakin neljän minuutin ajan väylän väärällä puolella⁷⁶.



Kaavio 4 — Kieltäytymisoikeudesta kieltäytymisvelvollisuuteen

5.5 Luotsin puuttumiskynnys: milloin asiantuntijarooli muuttuu velvollisuudeksi

Luotsin velvollisuus puuttua aluksen toimintaan ei perustu hänen asemaansa asiantuntijana sinänsä vaan nimenomaiseen lakisääteiseen turvallisuusvelvollisuuteen. LL 23 §:n mukaan luotsin on kieltäydyttävä luotsauksesta tai keskeytettävä luotsaus, jos hän ammattitaitoonsa perustuen luotsausta aloittaessaan tai luotsauksen aikana havaitsee, että matkan aloittaminen tai jatkaminen ilmeisesti vaarantaisi luotsattavan aluksen, siinä olevien ihmisten, muun vesiliikenteen tai ympäristön turvallisuutta eikä hinaajan käyttäminen ole mahdollista tai olennaisesti parantaisi turvallisuutta. Säännös erottaa luotsin puuttumiskynnyksen päällikön puuttumiskynnyksestä sekä sisällöllisesti että oikeudellisesti.

⁷⁵ Kurki 2014, s. 75.

⁷⁶ Helsingin RO 4.10.1982, n:o SX 81/179 (ND 1982 s. 142, Urho), selostettu Kurki 2014, s. 75.

Luotsin puuttumiskynnys ei liity ensisijaisesti siihen, tekeekö päällikkö virheen, vaan siihen, ovatko turvallisen luotsauksen edellytykset kokonaisuutena menetetty. Kyse ei nykylaissa ole harkinnanvaraisesta oikeudesta vaan velvollisuudesta. Vielä luotsauslain (940/2003) 11 §:ssä kieltäytyminen oli muotoiltu luotsin oikeudeksi, ja siirtymä velvollisuudeksi toteutettiin vuoden 2023 kokonaisuudistuksessa. Sen perustelujen mukaan riittävän velvoittava säännös on tarpeen, jottei luotsausta jatketaisi tarpeettomalla riskillä tilanteissa, joissa aluksen ominaisuudet tai sääolosuhteet tosiasiallisesti edellyttäisivät keskeyttämistä⁷⁷. Tämä merkitsee, että luotsin passiivisuus voi tietyissä tilanteissa muodostua oikeudellisesti merkitykselliseksi laiminlyönniksi.

HE 293/2022 vp

Luotsin arvio perustuu paikallistuntemukseen, ammattitaitoon ja tilanteen kokonaisarvioon, ei yksittäiseen navigointiratkaisuun. Laki ei sido arviota määrättyihin tilanteisiin, ja esityöt kuvaavat vaarantavia seikkoja vain esimerkein, sillä turvallisuuden vaarantumisen muodot voivat olla hyvin erilaisia⁷⁸. Sitä, missä tämä kynnys täsmälleen kulkee, ei ole arvioitu julkaistussa oikeuskäytännössä.

Kynnys jätetty tietoisesti avoimeksi

Luotsin kieltäytymis- ja keskeyttämisvelvollisuus on poikkeuksellinen juuri siksi, että se syrjäyttää normaalin asiantuntijaroolin. Luotsi ei tällöin enää toimi pelkästään neuvonantajana vaan lakisääteisen turvallisuusnormin toteuttajana. Hänen velvollisuutensa ei ole sopeutua päällikön päätöksiin, vaan tarvittaessa estää luotsauksen jatkaminen, vaikka se olisi operatiivisesti tai taloudellisesti hankalaa tai päällikön oman mielipiteen vastaista.

Luotsin velvollisuus on myös erotettava luotsausyhtiön omasta oikeudesta kieltäytyä luotsauksesta tai keskeyttää se (LL 14 §, ks. 8.6). Yhtiöllä on oikeus, jota se käyttää oman arvionsa mukaan, kun taas luotsin velvollisuus on henkilökohtainen, ammattitaitoon kytketty ja sitoo häntä myös silloin, kun yhtiö ei ole kieltäytynyt. Aikataulu ja työnantajan toiveet voivat käytännössä painaa jatkamisen suuntaan, mutta ne eivät muuta vastuun perustetta.

Yhtiön oikeus, luotsin velvollisuus

Luotsin puuttumiskynnyksen arviointi on kuitenkin tiukasti sidoksissa siihen tietoon ja niihin olosuhteisiin, jotka olivat luotsin käytettävissä arviointihetkellä. Lain sanamuoto ja esityöt rajaavat velvollisuuden luotsin tosiasiallisiin havaintoihin. Velvollisuus syntyy vain, kun luotsi tosiasiallisesti havaitsee vaarantavan seikan ja arvioi vaaran ammattitaitoonsa perustuen ilmeiseksi, eikä esimerkiksi piilevä laitevika synnytä velvollisuutta, vaikka se tosiasiallisesti olisikin vaarantanut aluksen kulkua⁷⁹. Luotsilta ei siten edellytetä riskittömyyttä tai erehtymättömyyttä

Vain havaittu vaara velvoittaa

⁷⁷ HE 293/2022 vp, s. 80.

⁷⁸ HE 293/2022 vp, s. 80 (ks. edellä).

⁷⁹ HE 293/2022 vp, s. 80 (ks. edellä).

tä vaan ammattimaisesti perusteltua arviota tilanteessa, jossa turvallisuus näyttää olevan vaarassa. Jälkikäteinen tieto tai onnettomuuden toteutuminen ei yksinään määritä sitä, olisiko luotsin pitänyt keskeyttää luotsaus, sillä vaaran astetta arvioidaan sen perusteella, mikä oli tapahtumahetkellä tunnettavissa, eikä toteutunut vahinko sellaisenaan osoita kielletyn riskin ottamista⁸⁰.

Kynnyksen kaksi osaa

Sanaa ”vaarantaisi” luetaan tässä sen tavanomaisessa merkityksessä, jonka esityöt konkretisoivat. Hallituksen esityksen mukaan velvollisuus rajautuu tilanteisiin, joissa luotsi arvioi ammattitaitoonsa perustuen vaaran todennäköiseksi eikä vaaratilanteen syntymiseltä pystytä välttymään käytettävissä olevin tavanomaisin keinoin⁸¹. Kynnyksellä on siten kaksi osaa, vaaran todennäköisyys ja sen torjumattomuus. Sana ”ilmeinen” korostaa, että vaaran on oltava selvästi havaittavissa, joten kynnyks ei täyty etäisestä tai pelkästään teoriassa mahdollisesta vaarasta. Esitöissä mainitaan esimerkkeinä aluksen vakavat tekniset tai merikelpoisuuteen liittyvät puutteet sekä sää- ja väyläolosuhteet⁸².

HE 293/2022 vp

Luotsin puuttumiskynnyks on korkea mutta ylityttyään velvoittava. Välittömissä hätätilanteissa luotsin on kieltäytymisvelvollisuuden estämättä avustettava alusta turvasatamaan pääsemisessä (LL 23 §:n 2 momentti). Kun havaittu turvallisuuden vaarantuminen ylittää lain kynnyksen, luotsilla ei ole oikeutta jatkaa luotsausta vedoten päällikön päätösvaltaan tai omaan asiantuntijarooliinsa.

Kun havaittu turvallisuuden vaarantuminen ylittää lain kynnyksen, luotsilla ei ole oikeutta jatkaa luotsausta vedoten päällikön päätösvaltaan tai omaan asiantuntijarooliinsa.

Jatkumo, ei jyrkkä kynnyks

Oikeudesta velvollisuuteen siirtyminen on silti jatkumo eikä yksi jyrkkä kynnyks. Lainsäätäjä kuvasi muutosta luotsin vastuun täsmentämisenä, ja velvollisuus syntyy esitöiden mukaan ”asiallisesti vastaavin perustein” kuin vanha 11 §:n oikeus⁸³. Velvollisuuden alapuolelle jää siksi vyöhyke, jolla luotsin ammattitaitoinen harkinta toimii. Havaitessaan turvallisuudessa poikkeamia luotsi voi ryhtyä varotoimiin, kuten säätää nopeutta, pyytää hinaajaa tai muuttaa reittiä, ja hyvän merimiestaidon nojalla tarvittaessa pidättäytyä luotsauksesta jo ennen kuin laissa tarkoitettu velvollisuus on kiteytynyt. Tämä harkinta muuttuu velvollisuudeksi, kun LL 23 §:n edellytykset täyttyvät⁸⁴. Käytännössä tämä merkitsee, ettei luotsin

LiVM 27/2022 vp

⁸⁰ Kurki 2014, s. 94.

⁸¹ HE 293/2022 vp, s. 80 (ks. edellä).

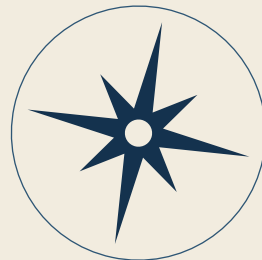
⁸² HE 293/2022 vp, s. 80 (ks. edellä).

⁸³ HE 293/2022 vp, s. 79; LiVM 27/2022 vp.

⁸⁴ Vaahtikari 2021, s. 71.

tarvitse odottaa vaaran muuttumista ilmeiseksi voidakseen toimia turvallisuuden hyväksi. Ilmeisen vaaran kynnyksen ylittyttyä toiminta kuitenkin lakkaa olemasta harkinnanvaraista.

Näin luotsin vastuu säilyy osana realistista ja toimivaa turvallisuusjärjestelmää eikä muutu jälkikäteen rakennettavaksi riskinvälttelyvelvollisuudeksi.



Luku 6

Siviilioikeudellinen vastuu ja vastuun kanavointi

Kun luotsattava alus aiheuttaa vahingon, korvauksen maksaa lähes aina laivanisäntä, jolle vastuu myös luotsin virheestä on merilaissa kanavoitu. Luku selvittää, millä poikkeuksellisilla edellytyksillä maksajaksi voi päätyä luotsi itse.

6.1 Vahingonkorvausvastuun peruseriaatteet merenkulussa

Kun luotsattava alus osuu kariin, laituriin tai merimerkkiin, vahinko on usein suuri ja luotsin toiminta yksi osa tapahtumien kulkua. Luotsille keskeinen kysymys on tällöin konkreettinen. Kuka maksaa vahingon, ja millä edellytyksillä maksajaksi voi joutua luotsi itse? Tähän luku vastaa vaihe vaiheelta, mutta pääsisältö voidaan sanoa heti. Vahingon maksaa lähes aina laivanisäntä. Luotsi voi päätyä maksajaksi lähinnä silloin, kun varustamo vaatii korvausta aluksen omasta vahingosta tai perii maksamaansa takaisin, ja silloinkin maksettava määrä rajataan kohtuusharkinnassa. Nämä tilanteet on kuitenkin tunnettava täsmällisesti, sillä juuri ne osoittavat, missä luotsin oma taloudellinen riski alkaa.

Tuottamuvastuu

VahL 2:1 §

Lähtökohta on vahingonkorvauslain yleissäännös, jonka mukaan se, joka tahallisesti tai tuottamuksesta aiheuttaa toiselle vahingon, on velvollinen korvaamaan sen (VahL 2:1 §). Säännöksestä luetaan vakiintuneesti kolme edellytystä, joiden kaikkien on täytyttävä ennen kuin korvausvelvollisuus syntyy: vahinko, syy-yhteys ja tuottamus⁸⁵. Nämä kolme porrasta ovat luvun kulkukaava, ja luotsin asema näyttää erilaiselta jokaisella. Vahinko on merenkulussa harvoin epäselvä, ja juuri sen suuruus selittää, miksi vastuujärjestelmä on rakennettu niin kuin se on. Syy-yhteys jakautuu tavallisesti monelle tekijälle, koska onnettomuus on harvoin yhden ihmisen virhe, ja tuomioistuin erittelee kunkin osuuden erikseen. Tuottamus on luotsin kannalta tärkein: se ei ole virhe sinänsä vaan huolellisuusvelvoitteen rikkominen, ja sen mittapuuna on ammattistandardi, luotsin kohdalla hyvä merimiestaito. Tähän huolellisuusarvioon teos palaa läpi luvun ja koko kirjan, sillä sama arvio ratkaisee myös rikos- ja hallintovastuun. Kukin porras avataan tarkemmin seuraavissa alaluvuissa.

Ankara vastuu ei koske luotsia

ML 10:3 §

Tällaista tuottamukseen perustuvaa vastuuta kutsutaan tuottamuvastuuksi, ja se on vahingonkorvausoikeuden pääsääntö. Siitä on erotettava ankara vastuu, josta käytetään myös nimitystä tuottamukseton vastuu ja jossa korvausvelvollisuus syntyy, vaikka tahallisuutta tai tuottamusta ei ole⁸⁶. Ankaraa vastuuta sovelletaan, kun laki niin säätää tai kun toiminta on erityisen vaarallista, jolloin sen harjoittaja vastaa toiminnalle tyypillisistä vahingoista oikeuskäytännön nojalla⁸⁷. Merenkulussa tällainen lakiin perustuva ankara vastuu koskee esimerkiksi öljyvahinkoa, josta aluksen omistaja vastaa silloinkin, kun hän itse tai kukaan hänen vastuul-

⁸⁵ Ståhlberg – Karhu 2020, jakso 14.9.1.

⁸⁶ Ståhlberg – Karhu 2020, s. 151.

⁸⁷ Ståhlberg – Karhu 2020, s. 191.

laan toimiva ei ole aiheuttanut vahinkoa (ML 10:3 §). Kummassakin tilanteessa ankara vastuu kohdistuu toiminnan harjoittajaan, merenkulussa aluksen omistajaan, ei luotsiin. Luotsi jää siksi vahingonkorvauksen pääsäännön piiriin, ja hänen siviilioikeudellinen vastuunsa voi perustua vain hänen omaan tuottamukseensa.

Jos korvausvastuun edellytykset täyttyvät, yleinen vahingonkorvausoikeus johtaisi siihen, että tekijä maksaisi aiheuttamansa vahingon. Merenkulussa näin ei kuitenkaan pääsääntöisesti käy, koska kysymys maksajasta on ratkaistu etukäteen lailla. Merilaki (674/1994) kohdistaa vastuun aluksen käytöstä aiheutuneista vahingoista laivanisäntään myös silloin, kun virheen on tehnyt luotsi, ja tekee luotsin oman vastuun toissijaiseksi. Tällä järjestelyllä on omat merioikeudelliset perusteensa, jotka selittävät myös sen rajat, ja niistä seuraava alaluku alkaa. Luotsin siviilivastuu ratkeaa siis merioikeudellisessa järjestelmässä, ei yleisessä vahingonkorvausoikeudessa.

Korvauksen kulkua seurataan tästä eteenpäin samassa järjestyksessä kuin vaatimus käytännössä etenee: laivanisännän ensisijainen vastuu (6.2), luotsin oma asema kanavointijärjestelmässä (6.3), luotsausyhtiön ja valtion asema (6.4), tilanteet joissa järjestelmä ei suojaa luotsia (6.5–6.6) ja lopuksi kokonaisuuden merkitys luotsin arjessa (6.7).

6.2 Isännänvastuu merilaissa (ML 7:1 §) järjestelmän ytimenä

Merenkulun vastuujärjestelmän ydin on ML 7:1 §. Sen mukaan laivanisäntä on, jollei laissa toisin säädetä, vastuussa vahingosta, jonka aluksen päällikkö, laivaväki, luotsi tai muu laivaväkeen kuulumaton henkilö, joka laivanisännän tai päällikön toimeksiannosta työskentelee aluksen lukuun, on toimessa tekemällään virheelä tai laiminlyönnillä aiheuttanut. Luotsi mainitaan pykälässä nimenomaisesti. Laivanisäntä vastaa siis luotsin virheestä samalla tavalla kuin oman miehistönsä virheistä, vaikka luotsi ei ole hänen työntekijänsä, hän ei ole voinut valita tätä ja luotsin käyttäminen on hänelle pakollista.

Laivanisännän ensisijaisuus

ML 7:1 §

Pykälän toinen virke sisältää luotsin kannalta luvun tärkeimmän yksittäisen säännöksen. Jos myös vahingon aiheuttaja on laivanisännän ohella vastuussa vahingosta, hän vastaa vain siitä määrästä, jota ei voida saada laivanisännältä. Korkein oikeus on todennut säännöksen tarkoituksen suoraan. Sen tehtävänä on parantaa luotsin vahingonkorvausoikeudellista asemaa kanavoimalla vastuu luotsin muille kuin laivanisännälle aiheuttamista vahingoista niin, että se kohdistuu ensisi-

jaisena laivanisäntään⁸⁸. Ratkaisu koski tuolloin voimassa ollutta merilain 11 §:n 1 momenttia (295/1984), jota nykyinen ML 7:1 § asiallisesti vastaa⁸⁹. Käytännössä tämä merkitsee, että vahingonkärsijän on haettava korvauksensa laivanisännältä, ja luotsiin voidaan kohdistaa vaatimus vain siltä osin kuin isännältä ei korvausta saada. Luotsin omaa vastuuta ei siis ole poistettu, vaan se on tehty toissijaiseksi.

Kanavoinnin perusteet

Järjestelmällä on merioikeudelliset perusteensa, ja ne selittävät myös sen rajat. Ensinnäkin laivanisäntä harjoittaa merenkulkua elinkeinona ja saa siitä hyödyn. Karilleajon riski on tämän elinkeinon riski, ei aluksella muutaman tunnin työskentelevän neuvonantajan⁹⁰. Toiseksi laivanisäntä hallitsee sitä kokonaisuutta, josta vahingot syntyvät. Hän päättää aluksesta, sen kunnosta, miehityksestä ja käytöstä, kun taas luotsi tulee alukseen yhdeksi matkaksi voimatta vaikuttaa mihinkään näistä. Kolmanneksi, ja käytännössä tärkeimpänä, isännänvastuu kytkeytyy merenkulun kansainväliseen vastuunrajoitus- ja vakuutusjärjestelmään. Vastuunrajoitus tarkoittaa, että laivanisännän korvausvastuulle on laissa yläraja. Vastuu yhdestä onnettomuudesta ei voi kasvaa rajattomasti, vaan sille on määritelty enimmäismäärä (merilain 9 luku). Vastaavasti alukset on säännönmukaisesti vakuutettu sekä omien vahinkojen että vastuuriskien varalta. Suuret vahinkoriskit ja alusten säännönmukainen vakuuttaminen ovat tämän vastuun keskittämisen taustalla. Vakuutuksilla ja vakuutusmahdollisuuksilla on pohjoismaisessa oikeuskirjallisuudessa lisäksi katsottu olevan merkitystä vastuun sovittelussa⁹¹. Vahinko ei siten jää kenenkään yksityishenkilön kannettavaksi, vaan se ohjautuu järjestelmään, joka on rakennettu tällaisia vahinkoja varten.

ML 9 luku

Sama rakenne palvelee vahingonkärsijää. Laituri- tai turvalaitevahingon kärsineen ei tarvitse selvittää, kenen virheestä komentosillalla vahinko johtui. Hänelä on aina osoitettavissa vastuutaho, joka on tunnistettavissa, maksukykyinen ja vakuutettu. Lainsäätäjä on vahvistanut tämän lähtökohdan myös luotsausta koskevassa lainvalmistelussa, jonka mukaan laivanisäntä vastaa merilain mukaan ensisijaisesti aluksen toiminnasta aiheutuneista vahingoista niin matkustajille, lastinomistajille kuin ulkopuolisillekin⁹².

HE 214/2010 vp

Syylisyyssosuudet

Laivanisännän vastuu luotsin osuudesta edellyttää ML 7:1 §:n mukaan, että vahinko on luotsin toimestaan tekemän virheen tai laiminlyönnin aiheuttama. Isännänvastuu ei siten ole ankaraa vastuuta, vaikka korvauksen maksaa laivanisäntä.

⁸⁸ Baltic Progress, ks. 4.5.

⁸⁹ HE 62/1994 vp, s. 25.

⁹⁰ Falkanger – Bull – Brautaset 2017, s. 190–192; vastuukaton ja vakuutusjärjestelmän kytkennästä HE 214/2010 vp, s. 6 ja 10.

⁹¹ Wetterstein 1999, s. 206–208.

⁹² HE 214/2010 vp, s. 6.

Onko luotsin toiminta tällainen virhe, ratkeaa huolellisuusarviolla, jonka mittapuuna on hyvä merimiestaito ja odotukset ammattilaiselta. Myöhemmin tuomioistuimien arvioi kunkin komentosillalla toimineen syyllisyyssosueiden erikseen silloinkin, kun maksajana on isäntä. Kanavointi ratkaisee sen, kuka maksaa. Se ei poista eikä laimenna sen arvioimista, kuka teki virheen. Tämä erottelu moitearvion ja maksuvelvollisuuden välillä kantaa läpi koko luvun.

ML 7:1 §

Kanavointi ratkaisee sen, kuka maksaa. Se ei poista eikä laimenna sen arvioimista, kuka teki virheen.

Kanavoinnin laukaisee mikä tahansa luotsin tuottamus, myös lievä huolimattomuus. Tässä ei punnita virheen moitittavuutta vaan ainoastaan sitä, oliko kyse virheestä. Moitittavuuden aste tulee ratkaisevaksi vasta luotsin omaa vastuuta arvioitaessa, jolloin tavallinenkin tuottamus jää kohtuusharkinnan suojaan ja suojarakenteiden murtuminen edellyttää vähintään törkeää huolimattomuutta (6.5–6.6).

Lieväkin tuottamus laukaisee

ML 7:1 §:n 2 momentti täydentää kokonaisuuden. Korvauksen maksanut laivanisäntä voi vaatia suorittamaansa määrää vahingon aiheuttajalta tämän omaa korvausvastuuta koskevien perusteiden mukaan. Se, mitä nämä perusteet luotsin kohdalla tarkoittavat ja kuinka todellinen tällainen takautumisriski luotsille on, käsitellään seuraavissa alaluvuissa. Sitä ennen on kuitenkin vastattava kysymykseen, miksi luotsi, joka ei ole miehistön jäsen eikä laivanisännän työntekijä, ylipäättään kuuluu isännänvastuun piiriin, ja mitä hänen toissijainen vastuunsa tarkalleen ottaen merkitsee (6.3).

Takautumisen mahdollisuus

ML 7:1 §:n 2 mom.

6.3 Luotsin asema vastuun kanavointijärjestelmässä

Luotsi isännänvastuun piirissä

Luotsi ei ole aluksen miehistön jäsen eikä laivanisännän työntekijä, ja silti hän kuuluu isännänvastuun piiriin. Tämä ei ole tulkintakysymys vaan lainsäätäjän nimenomainen valinta. ML 7:1 § luettelee luotsin niiden henkilöiden joukossa, joiden virheestä laivanisäntä vastaa, ja kattaa lisäksi jokaisen, joka laivanisännän tai päällikön toimeksiannosta työskentelee aluksen lukuun. Ratkaisevaa ei siis ole palvelussuhde vaan se, että luotsi työskentelee aluksen lukuun sen matkan hyväksi. Kun edellisessä alaluvussa todettu kanavointivirke lisättiin merilakiin vuoden

Muutoslaki 295/1984

1984 muutoslailla (295/1984) nimenomaan luotsin aseman parantamiseksi, lain-säättäjä samalla vahvisti, että luotsin paikka kanavointijärjestelmässä on aluksen sisäpuolella. Muutoin luotsi on alukseen nähden ulkopuolinen toimija, kuten lu-vussa 3 on kuvattu. Hänen virheensä on aluksen virhe, josta vastaa ensisijaisesti aluksen isäntä.

Toissijainen vastuu

Toissijaisuus on kuitenkin ymmärrettävä täsmällisesti. Kanavointi ei tarkoita, että vastuu siirtyisi luotsilta lopullisesti pois, vaan se järjestää vain maksamisen jär-jestyksen. Vahingonkärsijän on ensin haettava korvaus laivanisännältä, ja luotsi vastaa vain siitä määrästä, jota isännältä ei voida saada (ML 7:1 §). Vahingon-korvausoikeuden yleisesityksissä tämä on vakiintuneesti luonnehdittu toissijaisuu-deksi, ei vastuuvapaudeksi. Työntekijän vastuu on tavallista tuottamustavastuuta lievempää ja toissijaista isännän vastuuseen nähden, ja isäntä voi maksettuaan vaa-tia suorittamansa määrän luotsilta tämän omien korvausvastuuperusteiden mukaan (ML 7:1 §:n 2 momentti)⁹³. Takautumisessakin luotsin maksettavaksi tuleva määrä ratkeaa siis samassa kohtuullistamisharkinnassa kuin suorassa vaatimuk- sessa (ks. 6.5). Tämän toissijaisuuden mekanismi oli esillä ratkaisussa KKO 1999:107, jossa navigointivirheellään kuolemaan johtaneen yhteentörmäyksen ai- heuttaneeseen aluksen päällikköön kohdistetut korvausvaatimukset oli hovioikeu- dessa hylätty ennenaikaisina, koska vahingonaiheuttaja vastaa vain siitä, mitä laivanisännältä ei saada. Korkein oikeus kuitenkin palautti asian, koska kanavoin- tia ei saa soveltaa kuulematta asianosaisia siitä, kuka on laivanisäntä. Ratkaisu osoittaa mekanismin ja sen menettelyllisen edellytyksen, ei toteutunutta sovelta- mista. Tapauksessa oli kyse päälliköstä, mutta sama ML 7:1 §:n mekanismi koskee luotsia. Käytännössä ero on luotsille silti ratkaiseva. Tavallisessa kauppa-me- renkulussa laivanisäntä on lähes aina maksukykyinen ja vakuutettu, joten luotsin toissijainen vastuu jää toteutumatta. Kyse on kuitenkin empiirisestä oletuksesta, ei ehdottomasta säännöstä, ja sen pettämiseen palataan alaluvussa 6.5.

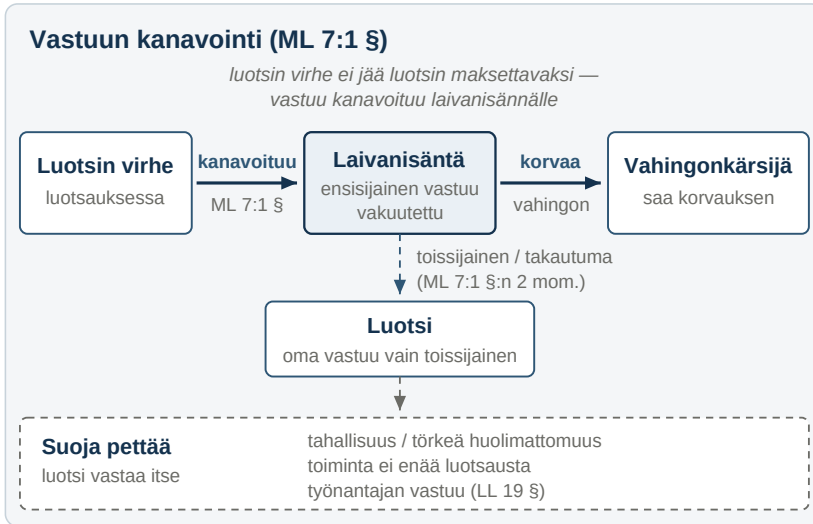
KKO 1999:107

Kanavoinnin raja: passiivinen identifikaatio

Kanavoinnilla on kuitenkin yksi sisäänrakennettu edellytys, joka on tullut suo- malaisessa oikeuskäytännössä näkyviin. Luotsin vastuu voidaan kanavoida lai- vanisännälle vain, jos myös laivanisäntä on vastuussa samasta vahingosta. Tämän rajan osoittaa Baltic Progress (KKO 1996:20), jonka tosiseikat on kuvattu alalu- vussa 4.5. Aluksen ajaessa karille vaurioitui valtion omistama reunamerkki, ja 845 000 markan vahingosta luotsin osuudeksi katsottiin kolme viidesosaa ja aluksen

KKO 1996:20
Baltic Progress

⁹³ Ståhlberg – Karhu 2020, jakso 12.5; Hemmo 2005, s. 73.



Kaavio 5 — Vastuun kanavointi laivanisännälle

vahtipäällikön kaksi viidesosaa. Onnettomuus ei siis ollut yksin luotsin syytä, sillä myös aluksen oma vahtipäällikkö oli laiminlyönyt aluksen sijainnin seurannan.

Korvausvastuun kannalta ratkaisevaa oli se, kuka vahingon kärsi. Reunamerkin omisti valtio, jonka palveluksessa luotsi tuolloin oli. Saman onnettomuuden kaksi osuutta päätyivät tämän vuoksi eri lopputulokseen. Vahtipäällikön kahden viidesosan osuudesta laivanisäntä vastasi tavalliseen tapaan. Vahtipäällikkö kuului aluksen omaan miehistöön, joten hänen virheensä oli aluksen virhe, josta isännänvastuu kohdistui laivanisäntään. Laivanisäntä velvoitettiin korvaamaan valtiolle tämä osuus, 338 000 markkaa.

Luotsin kolmen viidesosan osuus ratkesi toisin, koska luotsi oli valtion omassa palveluksessa ollut virkamies. Korkein oikeus katsoi, että vahingonkärsijänä ollut valtio oli samastettava omaan luotsiinsa. Kyse on niin sanotusta passiivisesta identifikaatiosta, joka on myötävaikutusajattelun erityismuoto (VahL 6:1 §)⁹⁴. Kun vahingon on osaltaan aiheuttanut vahingonkärsijän oma työntekijä tai virkamies, kärsijää kohdellaan kuin hän olisi itse myötävaikuttanut vahinkoon, ja hänelle tuleva korvaus alenee tämän osuuden verran. Valtio ei siksi voinut periä luotsin osuutta laivanisännältä, koska laivanisäntä ei ollut isännänvastuunsa perusteella vastuussa siitä vahingosta, jonka valtion oma luotsi oli aiheuttanut valtiolle itselleen. Ja kun isäntä ei tästä osuudesta vastannut, luotsin omalla vastuulla ei ollut mitään, mihin kanavoitua. Luotsi vastasi kolmen viidesosan osuudestaan henkilökoh-

VahL 6:1 §

⁹⁴ Wetterstein 1999, s. 210–211; Aminoff 2011, s. 187–190.

taisesti, mutta vain nimellisesti, sillä hänen laskennallinen osuutensa soviteltiin vahingonkorvauslain 4 luvun nojalla murto-osaan. Tähän sovittelumekanismiin ja sen lukuihin palataan alaluvussa 6.5.

Vakiintunut suomalainen linja

ND-2004-56
Amsteldiep

ND 1968 s. 279
Tweelingen (Norja)

Luotsauksen yhtiöittämisen jälkeinen tila

Baltic Progress -ratkaisu opettaa siis kaksi asiaa samanaikaisesti. Yhtäältä se vahvistaa kanavoinnin pääsäännön ja sen tarkoituksen. Toisaalta se osoittaa, että suoja pettää juuri siellä, missä vahingonkärsijä ja luotsin oma tausta kytkeytyvät toisiinsa. Sama passiivisen identifikaation linja on jatkunut alemmassa oikeuskäytännössä. Helsingin käräjäoikeus hylkäsi vuonna 2004 valtion turvalaitevahinkoa koskeneen kanteen varustamoja vastaan vastaavalla perusteella⁹⁵. Linja ei ole yksittäistapaus. Pohjoismaisessa oikeuskirjallisuudessa siihen luetaan jo ms Schippersgracht⁹⁶, jossa periaatetta sovellettiin valtion öljyvahinkokorvaukseen, sekä ms Heidi P⁹⁷. Kyse on siten vakiintuneesta, vuosikymmenten linjasta⁹⁸. Norjan korkein oikeus on ratkaissut vastaavan asetelman toisin. Tapauksessa Tweelingen alus vaurioitti valtion lennätinkaapelia ankkuroidessaan valtionluotsien ohjeiden mukaisesti, ja varustamo joutui vastaamaan luotsin virheestä myös silloin, kun vahingonkärsijänä oli valtio itse⁹⁹. Suomalaiselle linjalle ei oikeuskirjallisuuden mukaan löydy vastinetta muiden Pohjoismaiden käytännöstä¹⁰⁰.

Tämä linja on kuitenkin suhteutettava nykyjärjestelmään, jossa sen perusta on tullut epävarmaksi. Baltic Progressissa valtio oli yhtä aikaa luotsin työnantaja ja vahingonkärsijä, ja juuri tämä kaksoisrooli teki passiivisen identifikaation mahdolliseksi. Vuoden 2011 yhtiöittämisessä roolit erkanivat. Luotsi on nykyään Finnipilot Pilotage Oy:n työntekijä, kun taas väylät ja turvalaitteet ovat valtion omaisuutta, ja vaikka valtio omistaa Finnipilotin, ne ovat erillisiä oikeushenkilöitä. Koska turvalaitteen omistaja ei enää ole luotsin työnantaja, passiivisen identifikaation työsuhteeseen kytketty peruste voi murtua¹⁰¹. Tällöin valtio voisi periä koko vahingon laivanisännältä, ja luotsin osuuskin kanavoituisi normaalisti isännälle. Toiseen suuntaan voidaan kuitenkin esittää, että identifikaation taustaperiaate säilyy. Sen tarkoituksena voidaan ajatella olevan estää valtiota hyötymästä oman järjestelmänsä luotsin virheestä, eikä tämä peruste katoa sillä, että valtio on organisoinut yhä monopolinaan pitämänsä luotsauksen yhtiömuotoon. Oikeustila on tältä

⁹⁵ Helsingin KO 12.3.2004, ND-2004-56 (Amsteldiep, suomalainen ratkaisu).

⁹⁶ Turun hovioikeus 3.6.1983 (Turun raastuvanoikeus 2.5.1982), julkaistu ND 1984 s. 39 (ms Schippersgracht, suomalainen ratkaisu).

⁹⁷ Turun raastuvanoikeus ja Turun hovioikeus, julkaistu ND 1990 s. 81 (ms Heidi P, suomalainen ratkaisu).

⁹⁸ Wetterstein 1999, s. 210–211.

⁹⁹ Norjan Høyesterett ND 1968 s. 279 (Tweelingen).

¹⁰⁰ Wetterstein 1999, s. 211–212.

¹⁰¹ Aminoff 2011, s. 187–191.

osin epäselvä, eikä yhtiöittämisen jälkeiseltä ajalta ole julkaistua oikeuskäytäntöä, joten kysymystä ei voida pitää ratkaistuna. Luotsin kannalta olisi edullisempaa, ettei passiivista identifikaatiota sovellettaisi, sillä silloin myös valtion vaatimus kohdistuisi ensisijaisesti laivanisäntään ja kanavoinnin suoja säilyisi. Baltic Progress säilyttää kuitenkin arvonsa kanavoinnin rajan osoittajana. Kanavointi toimii vain, kun myös laivanisäntä on vastuussa samasta vahingosta.

Luotsin kerroksellinen asema ja maksukykyoletus

Luotsin asema kanavointijärjestelmässä on lopulta kerroksellinen, ja kerrokset on erotettava toisistaan. Suhteessa ulkopuolisiin vahingonkärsijöihin, kuten lastinmistajaan, laiturin omistajaan tai toiseen alukseen, luotsia suojaa merilain 7:1:n kanavointi, joka tekee hänen vastuustaan toissijaisen. Suhteessa laivanisäntään itseensä tilanne on toinen. Isäntä ei voi olla ensisijainen vastuutaho omalle vaatimukselleen, joten kanavointi ei suojaa luotsia isännän omilta korvausvaatimuksilta. Niitä vastaan luotsin turva on työntekijän korvausvastuun kohtuullistaminen, jota käsitellään alaluvussa 6.5. Ja suhteessa omaan työnantajaansa luotsausyhtiöön luotsin asema määräytyy työsuhteen perusteella. Työsopimuslain (55/2001, jäljempänä TSL) mukaan työntekijä korvaa työnantajalleen työssään aiheuttamansa vahingon vahingonkorvauslain 4 luvun 1 §:n perusteiden mukaan (TSL 12:1 §:n 3 momentti), joten kohtuusharkinta on tässäkin sama. Sekä hänen oma työnantajansa että valtio on siis rajattu järjestelmän maksajien joukosta pois.

VahL 4:1 § ja TSL
12:1 §

Kanavoinnin ensisijainen tehtävä on turvata vahingonkärsijä, joka saa vastuulekseen maksukykyisen ja vakuutetun laivanisännän. Luotsille se antaa maksujärjestykseen perustuvan suojan, joka ei ole lopullinen, sillä isäntä voi maksettuaan vaatia suorittamansa luotsilta takaisin (ML 7:1 §:n 2 momentti). Luotsin kestävä suoja on korvauksen kohtuullistaminen, johon jokainen vaatimusreitti viime kädessä päättyy (6.5). Kanavoinnin antama suoja lepää lisäksi oletuksella, että luotsattavan aluksen isäntä on maksukykyinen ja vakuutettu. Käytännössä oletus on pitänyt hyvin, mutta se ei ole ehdoton. Niin sanotun varjolaivaston alukset, joiden omistus on hämärä ja vakuutus usein arvoton, koettelevat sitä juuri Suomenlahdella. Tilanteita, joissa maksukykyoletus pettää, ja sitä, kuinka pitkälle luotsin suoja niissä kantaa, käsitellään alaluvussa 6.5.

Maksukykyoletus ja
varjolaivasto

6.4 Finnpilotin vastuu ja valtion suoran luotsausvastuun rajautuminen

Luotsi on Finnpilot Pilotage Oy:n työntekijä, ja luotsaus on julkinen hallintotehtävä. Olisi siksi luontevaa ajatella, että luotsin virheestä maksaisi joko hänen työnantajansa tavallisen isännänvastuun mukaisesti tai valtio, jonka lukuun tehtävää hoidetaan. Lainsäätäjä on kuitenkin vastannut molempiin kysymyksiin pääsääntönsä tasolla kieltävästi, ja juuri tämä kaksoisrajaus selittää, miksi laivanisännän ensisijaisuus on luotsille niin tärkeä.

Vastuukatto

LL 19–20 §

ML 9:4 §

HE 214/2010 vp

Luotsausyhtiön vastuu on järjestetty LL 19 ja 20 §:ssä tavalla, joka poikkeaa jyrkästi tavallisesta työnantajan isännänvastuusta. Yhtiö on velvollinen korvaamaan luotsauksessa aiheutetun vahingon vain, jos vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyi (LL 19 §), ja silloinkin enintään 100 000 euroa vahinkotapahtumaa kohden. Jos määrä ei riitä kaikille korvaukseen oikeutetuille, se jaetaan saamisten suuruuden mukaisessa suhteessa (LL 20 §). Sama sanamuoto esiintyy merilaissa toisessa tehtävässä. ML 9:4 §:n mukaan laivanisäntä menettää oikeutensa vastuunrajoitukseen, jos hän on itse aiheuttanut vahingon näin moitittavalla tavalla. Luotsausyhtiöllä asetelma on päinvastainen. Se, mikä laivanisännällä ankaroittaa vastuuta, on luotsausyhtiöllä ehto sille, että vastuuta ylipäättään syntyy. Käytännössä luotsin tavallinen huolimattomuusvirhe ei siis synnytä hänen työnantajalleen minkäänlaista korvausvastuuta, vaan vastuu alkaa vasta tästä korotetusta kynnyksestä, jonka sisältöön palataan alaluvussa 6.6. Sääntely on peräisin vuoden 2010 muutoslaista (1050/2010), ja vuoden 2023 kokonaisuudistus säilytti sen asiallisesti muuttumattomana¹⁰². Esitöissä järjestelyä perustellaan laivanisännän ensisijaisuudella. Luotsausyhtiön vastuulla on merkitystä lähinnä laivanisännän takautumisvaatimusten kannalta, ja katon mitoituksessa on otettu huomioon vahinkoriskien suuruus suhteessa luotsausmaksuihin sekä vakuutusten kustannukset¹⁰³. Vastuulla on myös perustuslaillinen alaraja. Lainsäätäjä ei pitänyt PL 124 §:n kannalta asianmukaisena, että julkista hallintotehtävää hoitava yhtiö jäisi kokonaan vaille korvausvastuuta, joten vastuun ”ydinalue” oli säilytettävä, käytännössä rajaamalla vastuu tahallisuuteen ja törkeään huolimattomuuteen¹⁰⁴. Samalla lainsäätäjä totesi nimenomaisesti, ettei luotsin omaa korvausvastuuta ollut tarkoitus laajentaa¹⁰⁵.

Luotsin suoja tulee vieraalta isännältä

102 HE 293/2022 vp, s. 79.

103 HE 214/2010 vp, s. 10.

104 HE 214/2010 vp, s. 13.

105 HE 214/2010 vp, s. 6.

Luotsin kannalta tästä seuraa järjestelmän ehkä yllättävin piirre. Luotsin suoja ulkopuolisia vahingonkärsijöitä vastaan ei tule hänen omalta työnantajaltaan, vaan vieraalta isännältä. Tavallisen työntekijän vastuu kanavoituu hänen työnantajalleen. Luotsin vastuu kanavoituu ML 7:1 §:n nojalla luotsattavan aluksen isännälle, kun taas oman työnantajan vastuu on rajattu kvalifioituun kynnykseen ja 100 000 euroon. LL 19 §:n 3 momentti täydentää kuvaa toisella ulottuvuudella. Se ulottaa luotsiin rikosoikeudellisen virkavastuun (ks. 3.3 ja luku 7) mutta toteaa samalla, että vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaissa. Virkavastuusäännös koskee siten vain rikosoikeudellista vastuuta, ja siviilioikeudellisesti luotsin asema työntekijänä määräytyy vahingonkorvauslain 4 luvun mukaan.

LL 19 §:n 3 mom.

Valtion osalta vastaus oli vuosikymmenten ajan kirjoitettu suoraan lakiin. VahL:n alkuperäiseen 3:7 §:ään sisältyi erityissäännös, jonka mukaan valtio ei vastaa luotsauksessa aiheutetusta vahingosta. Säännöksen ankaruus testattiin ratkaisussa KKO 1995:61. Tapauksessa ms Saronikos II ajoi kesäkuussa 1989 karille matkalla Haminaan, kun sitä luotsannut Loviisan luotsiaseman luotsi oli vahvasti päihtynyt. Hänen verensä alkoholipitoisuus oli karilleajohetkellä vähintään 2,02 promillea. Varustamo vaati valtiolta yli miljoonan dollarin korvauksia ja vetosi siihen, ettei vastuuvapaus voinut kattaa näin räikeää tilannetta. Korkein oikeus totesi, ettei vastuunrajoituksesta ollut säädetty mitään poikkeusta, ei myöskään luotsin päihtymyksen varalta, eikä valtio vastannut vahingosta. Ratkaisu sisältää kuitenkin myös tärkeän rajauksen. Toimivan luotsilaitoksen ylläpitäminen on valtiolle kuuluvaa julkisen vallan käyttöä, jota vastuuvapaus ei koskenut, vaan se koski vain itse luotsausta. Valtio olisi siis voinut joutua vastuuseen luotsausjärjestelmän, esimerkiksi luotsien työkunnan valvonnan, pettämisestä. Tuossa tapauksessa valvonnan katsottiin täyttäneen kohtuulliset vaatimukset.

Valtion vastuuvapaus

KKO 1995:61
Saronikos II

Tämä jälkimmäinen haara, valtion vastuu luotsausjärjestelmän pettämisestä eikä yksittäisestä luotsauksesta, jäi KKO 1995:61:ssä toteamuksen tasolle, koska valvonnan katsottiin olleen riittävää. Kyse ei silti ole pelkästä teoreettisesta mahdollisuudesta. Norjan korkein oikeus tuomitsi jo 1970-luvulla valtion vastuuseen luotsausorganisaation menettelystä, kun alukselle ei luotsiaseman alimiehityksen vuoksi saatu pätevää luotsia vaan pelkkä paikallisopas eikä puutteesta ilmoitettu alukselle, vaikka sillä oli oikeus saada tästä tieto¹⁰⁶. Ratkaisu on vanha eikä sido suomalaista tuomioistuinta, ja koska valtioiden näkemys omasta vastuustaan on vaihdellut, sitä on luettava rakenteellisen erottelun havainnollistuksena eikä nykytilan mittapuuna. Saman rajanvedon vahvistaa pohjoismainen oikeuskirjallisuus. Valtio ei vastaa itse luotsauksesta, mutta luotsaustoiminnan järjestäminen ja yllä-

Valtion järjestelmä-
vastuu

Rt-1972-431
Stella Altair (Norja)

¹⁰⁶ Norjan Høyesterett Rt-1972-431, julkaistu myös ND 1972 s. 93 (Stella Altair).

pito voivat kuulua sen vastuun piiriin, eikä ilmaisun ”luotsauksessa” ole katsottu kattavan tilannetta, jossa luotsi ei säännösten vastaisesti ole asemapaikallaan tai laiminlyö lähteä kutsuttaessa¹⁰⁷.

Väylänpitäjän vastuu

VahL 3:7 § kumottiin vuonna 2010 (laki 1051/2010) samassa yhteydessä, jossa luotsausyhtiön rajattu vastuu säädettiin. Valtion erityinen vastuuvapaus kävi tarpeettomaksi, kun luotsausta ei enää harjoittanut valtio vaan yhtiö, mutta vastuun painopiste ei muuttunut, ja vanha lopputulos toteutuu nyt yhtiörakenteen ja luotsauslain 19–20 §:n kautta¹⁰⁸. Itse luotsauksesta on erotettava valtion vastuu väylänpitäjänä, joka koskee väyliä ja turvalaitteiden puutteita riippumatta luotsausvastuun järjestelyistä. Sen osoittaa KKO 1981-II-79, jossa säiliöalus Pronto ajoi karille muun muassa siksi, että väylän loisto näytti virheellisesti, ja korkein oikeus jakoi vahingon niin, että valtio kantoi kaksi kolmasosaa ja alus yhden kolmasosan. Luotsin virheestä valtio ei siis maksa, mutta väylän pidon virheestä voi maksaa. Sama erottelu tunnetaan muissa Pohjoismaissa, joskin valtion vastuun kynnys turvalaitteista vaihtelee. Ruotsissa valtio on tuomittu vastuuseen luotsilaitoksen väärin asettamasta merimerkistä¹⁰⁹, kun taas Norjassa vastuu edellyttää merkittävää poikkeamaa tavoitellusta turvallisuustasosta¹¹⁰.

KKO 1981-II-79
Pronto

Pohjoismainen linja

Valtion vetäytyminen luotsausvahingoista ei ole suomalainen erikoisuus vaan johdonmukainen pohjoismainen linja. Ruotsissa valtio ja kunta on nimenomaisesti vapautettu vastuusta luotsauksessa tehdystä virheestä (skadeståndslag 3:9), ja Norjassa luotsi katsotaan isännänvastuuta sovellettaessa luotsattavan aluksen palveluksessa olevaksi, jolloin vastuu ohjautuu varustamolle eikä valtiolle (havne- og farvannsloven § 23). Sama linja sisältyi myös Norjan ja Tanskan aiempiin luotsauslakeihin¹¹¹. Taustalla ovat vahinkoriskien suuruus ja alusten säännönmukainen vakuuttaminen. Jo 1930-luvun ruotsalaisessa oikeuskäytännössä kiinnitettiin huomiota siihen, ettei valtio voi luotsausmaksujen vähäisyyden vuoksi ottaa kantaakseen merenkulun suurvahinkojen riskiä¹¹², ja saman linjan tuore vahvistus on Norjasta, jossa ms Rocknesin kaaduttua Vattlestraumenissa vuonna 2004 valtio vapautettiin lopullisesti ja luotsin neuvontavirheet jäivät varustamopuolen kannettaviksi¹¹³. Luotsin kannalta pääsääntö on selvä. Luotsauksessa aiheutetun vahingon maksaa ensisijaisesti laivanisäntä ja rajatusti luotsausyhtiö, kun taas val-

NJA 1937 s. 629
Nathalia (Ruotsi)

Rocknes (Norja)

¹⁰⁷ Wetterstein 1999, s. 191–193 ja 210; HE 187/1973 vp, s. 21.

¹⁰⁸ HE 214/2010 vp, s. 11.

¹⁰⁹ Ruotsin korkein oikeus NJA 1936 s. 141; Beckman 1950, s. 263–265.

¹¹⁰ Norjan Høyesterett Rt-1970-1154 (Tirranna).

¹¹¹ Wetterstein 1999, s. 210 alaviite 37.

¹¹² Ruotsin korkein oikeus NJA 1937 s. 629 (Nathalia); ks. myös Beckman 1950, s. 264.

¹¹³ Norjan hovioikeustason ratkaisu (lagmannsrett) LB-2009-163221, jonka Norjan korkein oikeus jätti pysyväksi epäämällä valitusluvan (HR-2011-1027-U), ms Rocknes.

tio ja luotsi itse jäävät maksajan roolista pääsääntöisesti pois. Jäljelle jää kysymys, milloin tämä rakenne pottää, ja siihen siirrytään nyt.

6.5 Milloin kanavointi ei suojaa luotsia

Edelliset alaluvut ovat osoittaneet, kuka luotsin virheestä maksaa. Tämä alaluku kysyy päinvastaista. Missä tilanteissa maksajaksi voi sittenkin päätyä luotsi itse? Realistisia reittejä on kaksi, ja ne erotetaan tässä toisistaan ennen harvinaisempia erikoistilanteita ja luotsin oman menettelyn merkitystä.

Kaksi realistista reittiä luotsin vastuuseen

Ensimmäinen reitti syntyy laivanisännän omasta vahingosta. Jos luotsattava alus itse vaurioituu, esimerkiksi ajaa karille ja saa pohjavaurion, vahinko kohdistuu laivanisäntään itseensä. ML 7:1 §:n kanavointi ei tällöin suoja luotsia, koska isäntä ei voi olla ensisijainen vastuutaho omalle vahingolleen. Kanavoitavaa, kolmannelle kuuluvaa vaatimusta ei ole, vaan isäntä voi kohdistaa vaatimuksen suoraan luotsiin, joka vastaa isännälle aiheuttamastaan vahingosta omaa korvausvastuutaan koskevien perusteiden mukaan (ML 7:1 §:n 2 momentti). Vaatimuksen esittäjänä voi tällöin olla laivanisännän vakuutusyhtiö, joka on korvannut aluksen oman vahingon ja perii suoritustaan luotsilta. Jos vakuutussopimukseen sovelletaan Suomen lakia, siirtymiselle on korkea kynnys, sillä vakuutetun oikeus siirtyy vakuutuksenantajalle vain, jos vahinko on aiheutettu tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta (vakuutussopimuslain (543/1994) 75 §:n 1 momentti). Alusten kaskovakuutukset ovat kuitenkin käytännössä usein norjalaisia tai englantilaisia, jolloin oikeuden siirtyminen määräytyy vakuutussopimukseen sovellettavan lain mukaan¹¹⁴. Luotsin kannalta ratkaisevaa on, että vakuutusyhtiölle voi siirtyä enintään laivanisännän oma oikeus luotsia kohtaan, ja tämän oikeuden sisältö määräytyy edelleen Suomen lain mukaan. Vaatimuksen määrä ratkeaa siten joka tapauksessa jäljempänä kuvatuin tavoin työntekijää suojaavien sääntöjen mukaan.

Asetelma tuntuu luotsin kannalta raskaimmalta juuri tässä reitissä, sillä alus ja sen seisonta-aika ovat kalliita. Vertailukohta on aluksen päällikkö, mutta asemat eivät ole samat, sillä päällikkö on laivanisännän oma työntekijä ja luotsi ei. Päällikkö vastaa työnantajalleen aiheuttamastaan vahingosta työsopimuslain kautta, joka viittaa vahingonkorvauslain työntekijäperusteisiin (TSL 12:1 §:n 3 momentti).

Isännän oma vahinko

ML 7:1 §

¹¹⁴ Rooma II -asetus (EY) N:o 864/2007, 19 artikla.

Luotsi ei ole työsuhteessa laivanisäntään, joten isännän vaatimus häntä kohtaan arvioidaan suoraan vahingonkorvauslain työntekijäsäännöksen nojalla (VahL 4:1 §). Juridiset reitit ovat siis eri, vaikka molemmat päätyvät vahingonkorvauslain 4 luvun 1 §:n mukaiseen kohtuullistamisharkintaan. Se, onko reiteillä korvausmäärien kannalta käytännössä eroa, ei ole tiedossa. Vaatimusta ei voi käytännössä ohjata myöskään luotsausyhtiöön, sillä yhtiön vastuu alkaa vasta törkeästä huolimattomuudesta ja on rajattu määrältään (LL 19 ja 20 §, ks. 6.4)¹¹⁵.

Takautuminen eli regressi

ML 7:1 §:n 2 mom.

Toinen reitti on takautuminen eli regressi. Se eroaa ensimmäisestä siinä, kenelle vahinko alun perin syntyi. Tässä vahingon kärsii kolmas osapuoli, esimerkiksi sataman tai toisen aluksen omistaja. ML 7:1 § kanavoi tämän vahingon ensin laivanisäntään, joka korvaa sen, ja vasta sitten isäntä voi vaatia maksamaan takaisin luotsilta tämän omaa korvausvastuuta koskevien perusteiden mukaan (ML 7:1 §:n 2 momentti). Ensimmäisessä reitissä vahinko on siis isännän oma ja vaatimus kohdistuu suoraan luotsiin, kun taas toisessa vahinko on kolmannen, jonka isäntä maksaa ensin ja perii vasta sitten osuutensa luotsilta. Myös takautumisessa todellisena vaatijana voi olla laivanisännän vakuutusyhtiö, joka korvattuaan vahingon astuu isännän sijaan.

Korvauksen kohtuullistaminen ja vastuuvapaus pilaantumisvahingoissa

Kohtuullistaminen on luotsin oman talouden kannalta järjestelmän tärkein suoja. Molemmissa edellä kuvatuissa reiteissä luotsin maksettavaksi tuleva määrä ratkeaa korvauksen kohtuullistamisella. Luotsin vastuu arvioidaan työntekijää koskevien vahingonkorvauslain sääntöjen mukaan, joiden ydin on, ettei työntekijä maksa täyttä vahinkoa vaan määrän, joka harkitaan kohtuulliseksi. Tässä harkinnassa otetaan huomioon vahingon suuruus, teon laatu, vahingon aiheuttajan asema, vahingon kärsineen tarve sekä muut olosuhteet, ja jos luotsin viaksi jää vain lievä tuottamus, korvausta ei tuomita lainkaan. Täysi korvaus tulee kyseeseen vain tahallisesti aiheutetusta vahingosta (VahL 4:1 §). Työntekijän vastuu on näin tavallista tuottamuvastuuta lievempää, eikä täyden korvauksen periaate ole siinä pääsääntö¹¹⁶. Suoja on työntekijän hyväksi pakottava (VahL 7:1 §).

VahL 4:1 §

¹¹⁵ LL 19 §:n 3 momentin mukaan luotsin vahingonkorvausvastuusta säädetään vahingonkorvauslaisa, eikä luotsauslaissa ole säännöstä, joka ohjaisi luotsiin kohdistuvan vaatimuksen luotsausyhtiöön. HE 214/2010 vp, s. 10–11: esityksellä ei ollut tarkoitus laajentaa luotsin omaa korvausvastuuta, joka määräytyy vahingonkorvauslain ja merilain mukaan, ja luotsausyhtiön vastuulla on merkitystä lähinnä laivanisännän takautumisvaatimusten kannalta. Jos vahinko on aiheutettu törkeästä huolimattomuudesta, varustamo voi vaatia luotsausyhtiöltä enintään 100 000 euroa (LL 19 ja 20 §).

¹¹⁶ Hemmo 2005, s. 73–74; Ståhlberg – Karhu 2020, jakso 12.5.2.

Kohtuullistaminen ei kuitenkaan ole automaattista, vaan työntekijän vastuu riippuu ennen kaikkea teon moitittavuudesta¹¹⁷. Luotsin huolellisuutta arvioidaan sen mukaan, mitä ammattitaitoiselta luotsilta voidaan edellyttää, joten hänen taloudellinen suojansa nojaa ennen muuta kohtuullisen korvauksen harkintaan eikä oletukseen, että hänen virheensä luokiteltaisiin lieväksi.

Kohtuullistamisen käytännön merkitystä valaisevat parhaiten esimerkit, joissa maksettu määrä on tiedossa. Ratkaisussa KKO 2012:105 työntekijän asemassa ollut työnjohtaja joutui henkilökohtaiseen vastuuseen, koska työnantajayhtiö oli mennyt konkurssiin eikä siltä saatu korvausta. Korkein oikeus arvioi aiheutuneen vahingon kokonaismääräksi noin 20 700 euroa mutta sovitteli korvauksen vahingonkärsijän oman myötävaikutuksen ja työntekijää suojaavan VahL 4:1 §:n nojalla 4 000 euroon, ottaen huomioon laiminlyönnin ja huolimattomuuden asteen sekä työnjohtajan aseman ja ansiotason. Tapaus ei vastaa rakenteeltaan luotsin asetelmaa, jossa työnantajan ja isännän roolit ovat eri tahoilla, mutta se osoittaa kohtuullistamisen mittaluokan.

Sovittelu käytännössä

KKO 2012:105

Sama mekanismi näkyy Baltic Progressissa (ks. 4.5). Reunamerkillä aiheutuneen vahingon kokonaismäärä oli 845 000 markkaa, ja kun luotsin syyksi luettiin kolme viidesosaa onnettomuuteen johtaneista tekijöistä, hänen laskennallinen täysi osuutensa oli 507 000 markkaa. Tähän määrään ei kuitenkaan päädytty, vaan vahingonkorvauslain 4 luvun 1 §:n 1 momentin ja 2 §:n nojalla tuomioistuimien harkitsi luotsin kohtuulliseksi henkilökohtaiseksi korvausvastuuksi 15 000 markkaa, toisin sanoen noin kolme prosenttia hänen laskennallisesta osuudestaan ja vajaat kaksi prosenttia koko vahingosta. Kohtuullista määrää mitoittaessaan tuomioistuimien punnitsi vahingon suuruutta, luotsin syyksi luetun menettelyn laatua, hänen asemaansa vahingon aiheuttajana, vahingonkärsineen valtion tarvetta ja onnettomuuteen liittyneen riskin suuruutta (VahL 4:1 §:n 1 momentti ja 4:2 §)¹¹⁸.

KKO 1996:20
Baltic Progress

Kumpikaan tuomio ei jättänyt vahinkoa kokonaan korvaamatta, mutta molemmissa maksettava määrä supistui murto-osaan täydestä vahingosta. Baltic Progressissa tuomioistuin totesi nimenomaisesti, ettei luotsin tuottamusta pidetty niin lievänä, että hän olisi vapautunut vastuusta kokonaan. Kohtuullistaminen ei siis merkitse täyttää vapautusta vaan maksettavan määrän rajaamista, ja juuri tähän luotsin taloudellinen suoja siviilipuolella nojaa.

Näiden ratkaisujen jälkeen on syytä vastata kysymykseen, jonka suuret merivahingot väistämättä herättävät. Mitä tapahtuu, jos vahinko on miljoonia? Vahingonkorvauslaissa ei ole säännöstä, joka sitoisi työntekijän maksettavaksi tuomittavan

¹¹⁷ Ståhlberg – Karhu 2020, jakso 12.5.2.

¹¹⁸ Saarnilehto ym., Varallisuus oikeus, jakso IV.5.

määrän vahingon loppusummaan tai tiettyyn osuuteen siitä, vaan tuomittavaksi tulee määrä, joka harkitaan kohtuulliseksi (VahL 4:1 §). Tämä on tarkoitettukin niin. Lainvalmistelussa harkittiin kiinteän ylärajan asettamista työntekijän korvausvastuulle tuottamustapauksissa, ja vaikka siitä luovuttiin, hallituksen esitys asetti tulkintaohjeen, jonka mukaan työntekijän ja hänen perheensä toimeentulomahdollisuudet ja elinolosuhteet on otettava erityisesti huomioon eikä korvauksen määrä saa nousta työntekijän ansiotuloihin nähden kohtuuttomaksi¹¹⁹. Mittapuu on siis tekijän ansiotaso, ei vahingon koko. Oikeuskirjallisuudessa sama on sanottu niin, että työssä voi vähäisestäkin huolimattomuudesta syntyä vahinkoja, jotka ylittävät moninkertaisesti työntekijän maksukyvyyn, eikä täysi korvaus ole lähtökohta, vaan vastuu rajautuu aina kohtuulliseen määrään¹²⁰.

KKO 1982-II-168

Julkaistut ratkaisut näyttävät, mihin tämä on käytännössä johtanut. Veturinkuljettaja, joka oli ajanut erikoispikajunaa vaihteisiin lähes kolminkertaisella nopeudella, veloitettiin korvaamaan valtiolle noin 190 000 markan vahingosta 7 000 markkaa, vaikka tuottamusta ei pidetty lievänä (KKO 1982-II-168). Samaan tapaan edellä selostetuissa ratkaisuissa luotsin maksettavaksi jäi 15 000 markkaa 507 000 markan laskennallisesta osuudesta ja työnjohtajan 4 000 euroa harkinnassa, jossa painotettiin laiminlyönnin astetta sekä asemaa ja ansiotasoa. Kohtuus-harkinnan osuus voi kuitenkin nousta korkeaksikin. Rakennustarkastaja, jonka tuottamusta ei pidetty lievänä, veloitettiin korvaamaan kolme neljäsosaa aiheutuneesta vahingosta, joskin määrältään pienessä asiassa ja vasta toissijaisesti kuntatyönantajansa jälkeen (KKO 1998:9). Ja kun rakennusliikkeen työpäällikkö oli tehnyt tarjouslaskennassa virheitä ja jättänyt kertomatta niistä työnantajalleen, hovioikeus katsoi hänen aiheuttamakseen vahingoksi vähintään noin 300 000 euroa työnantajan väittäessä kokonaisvahingoksi yli 1,3:a miljoonaa euroa ja harkitsi kohtuulliseksi korvaukseksi 70 000 euroa, äänestyksen vähemmistön päättyessä 15 000 euroon (Helsingin hovioikeus 16.3.2016, HelHO:2016:5). Julkaistuissa ratkaisuissa asteikko kulkee siis nolasta kymmeniintuhansiin. Lievä tuottamus ei tuota korvausvelvollisuutta lainkaan, tavallinen virhe on johtanut tuhansien ja vakava tai työnantajalta salattu laiminlyönti kymmenientuhansien määrään, ja vasta tahallisuudesta tuomitaan lähtökohtaisesti täysi korvaus (VahL 4:1 §)¹²¹.

KKO 1998:9

HelHO:2016:5

Vertailu vanhempaan oikeuteen näyttää, mistä nykyinen suoja on tullut ja mihin se nojaa. Ennen vahingonkorvauslakia luotsin maksettavaksi saattoi jäädä pääosa varustamon vahingosta, kuten Germaniassa, jossa luotsi tuomittiin korvaamaan

¹¹⁹ HE 187/1973 vp, s. 21.

¹²⁰ Ståhlberg – Karhu 2020, jaksot 12.5.2 ja 17.1.4; Saarnilehto ym., Varallisuus oikeus, jakso IV.5.

¹²¹ Kohtuullistamiskäytännöstä kootusti Ståhlberg – Karhu 2020, jakso 17.1.4.

kaksi kolmasosaa aluksen vahingoista (KKO 1960-II-86, ks. 6.7). Vahingonkorvauslain työntekijäsäännökset katkaisivat tämän linjan, ja sama perusratkaisu on tehty muissakin Pohjoismaissa. Ruotsissa työntekijä vastaa työssä aiheuttamastaan vahingosta vain, jos siihen on erityisiä syitä (synnerliga skäl, skadeståndslag 4:1), ja Norjassa luotsin henkilökohtainen vastuu on kytketty työntekijän vastuun lievennyssäännökseen (havne- og farvannssloven § 23, skadeserstatningsloven § 2-3). Tarkkaa määrää ei silti voi luvata ennalta. Harkinta on tapauskohtaista, ratkaisuja on vähän, eikä vahingonkorvauslain ajalta ole julkaistua ratkaisua, jossa luotsi olisi ollut henkilökohtaisesti vastaajana miljoonavahingossa. Julkaistu käytäntö osoittaa kuitenkin, ettei työntekijän maksettavaksi ole tuottamuksen perusteella tuomittu suurvahingon koko määrää, vaan tuomittu määrä on mitoitettu kohtuusharkinnassa erikseen.

Suurin osa luotsauksen vakavimmista vahingoista jää kuitenkin kokonaan kohtuullistamisharkinnan ulkopuolelle, koska niissä luotsi ei ole lainkaan korvausvelvollinen. Aluksesta pääsevän öljyn aiheuttamissa öljyvahingoissa ja aluksen polttoaineen aiheuttamissa pilaantumisvahingoissa merilaki rajaa luotsin kokonaan niiden henkilöiden ulkopuolelle, joilta korvausta voidaan vaatia (ML 10:4 § ja 10 a:4 §). Tämä vastuuvapaus on voimassa riippumatta siitä, kuka vahingon kärsii tai sitä vaatii, eikä kyse ole kohtuusharkinnasta vaan ehdottomasta kiellosta. Luotsiin voidaan tällaisessa vahingossa kohdistaa takautumisvaatimus vain, jos hän on aiheuttanut sen tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen sellaisen vahingon todennäköiseksi, ja silloinkin maksettava määrä määräytyy työntekijää suojaavien säännösten mukaan (ML 10:4 §:n 3 momentti ja 10 a:4 §:n 3 momentti). Sama vastuuvapaus on säädetty myös vaarallisten ja haitallisten aineiden aiheuttamien vahinkojen varalta merilain 11 luvussa (ML 11:4 §). Luku on lisätty lakiin jo vuonna 2019 (laki 1401/2019), mutta se tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella vasta, kun kansainvälinen HNS-yleissopimus tulee voimaan 29.11.2027. Juuri suurimmissa riskeissä, joissa vahingot voivat nousta satoihin miljooniin, luotsin lakisääteinen suoja on siten vahimmillaan. Henkilökohtaisen vastuun käytännön kysymys koskee tämän vuoksi muita kuin pilaantumisvahinkoja, kuten yhteentörmäyksiä ja vahinkoja laiturille, turvalaitteille ja muille kiinteille rakenteille.

Pilaantumisvahingot

ML 10:4 §

Spekulatiiviset erikoistilanteet

Näiden reittien lisäksi luotsin vastuuseen liittyy kaksi harvinaisempaa erikoistilannetta. Ne ovat enemmän teoreettisia kuin käytännössä todennäköisiä, ja molempiin liittyy avoimia oikeuskysymyksiä. Kumpikaan ei kuitenkaan avaa luotsille edellä kuvattua laajempaa vastuuta. Erikoistilanteet vaikuttavat siihen, kuka vaa-

timuksen esittää ja missä järjestyksessä, mutta luotsin maksettavaksi tuleva määrä harkitaan niissäkin työntekijää suojaavan VahL 4:1 §:n mukaan. Ensimmäinen on passiivinen identifikaatio. Jos vahingonkärsijä identifioidaan luotsiin, laivanisäntä ei vastaa luotsin osuudesta eikä kanavoitavaa vastuuta synny¹²². Kuten 6.3:ssa todettiin, tämän tilanteen oikeustila on yhtiöittämisen jälkeen epäselvä, koska luotsin työnantaja Finnpilot ja vahingonkärsijänä oleva valtio ovat eri oikeushenkilöitä. Riskiä on kuitenkin suhteutettava siihen, ettei oikeuskirjallisuudesta näytä löytyvän tapausta, jossa passiivinen identifikaatio olisi ulottunut oikeushenkilöltä sen omistavaan tahoon ja siten voisi toteutua nykyisellä luotsausyhtiömallilla.

Toinen erikoistilanne on luotsin toissijaisen vastuun toteutuminen laivanisännän maksukyvyttömyydessä. ML 7:1 § asettaa luotsin vastuuseen vain siitä määrästä, jota ei voida saada laivanisännältä. Vastaavan kanavointisäännöksen tulkinnassa on katsottu, että korvauksen periminen tekijältä edellyttää selvitystä siitä, ettei korvausta saada ensisijaiselta vastuutaholta esimerkiksi maksukyvyttömyyden vuoksi¹²³. Luotsausvahingossa vahingonkärsijän käytettävissä on lisäksi alukseen kohdistuva meripanttioikeus, sillä alus itse on saatavan vakuutena (ML 3:2 §). Pelkkä väite isännän varattomuudesta ei siten vielä avaa luotsin toissijaista vastuuta, vaan vasta se, ettei korvausta näitäkään reittejä käyttäen saada. Silloinkin luotsin maksettavaksi tuleva määrä jää edellä kuvatun kohtuusharkinnan varaan. Luotsi on tässä tilanteessa rakenteellisesti tavallista työntekijää alttiimpi, koska hänen suojansa ei tule omalta työnantajalta vaan luotsattavan aluksen vieraalta isännältä (6.4), johon maksukyvyttömyyden riski kohdistuu. Riski on noussut esiin 6.3:ssa kuvatun varjolaivaston myötä, jos jokin tällainen alus joudutaan ohjaamaan suomalaiseen satamaan. Yleisen vahingonkorvausoikeuden puolella työntekijä on pantu henkilökohtaiseen maksuvastuuseen juuri työnantajan maksukyvyttömyyden vuoksi, kuten edellä käsitellyssä ratkaisussa KKO 2012:105 työnantajayhtiön konkurssin jälkeen. Luotsia koskevaa vastaavaa julkaistua tapausta ei sen sijaan ole, eikä kysymystä ole tiettävästi käsitelty oikeuskirjallisuudessa, joten varjolaivaston tuoma riski on toistaiseksi analyyttisesti johdettu, ei oikeuskäytännöllä todennettu. Sen perusteellinen arviointi edellyttäisi omaa selvitystään.

Luotsin oma menettely

Viimeinen ja luotsin kannalta tärkein tilanne on hänen oma menettelynsä, koska se on ainoa, johon hän voi itse vaikuttaa. Kanavointi rakentuu sen varaan, että luotsi on tehnyt virheensä luotsin toimessa, sillä ML 7:1 § koskee vahinkoa, jonka luotsi

¹²² Baltic Progress, ks. 4.5.

¹²³ Saarnilehto ym., Varallisuus oikeus, jakso IV.5.

on toimessa tekemällään virheellä tai laiminlyönnillä aiheuttanut. Jos toiminta ei ole enää tunnistettavissa luotsaukseksi, kanavoinnin peruste poistuu, mutta tämän käytännön merkitys on kapea. Työssä aiheutetun vahingon käsitettä tulkitaan pikemminkin väljästi kuin suppeasti, ja se kattaa varsinaisten työtehtävien lisäksi muunkin toiminnan, johon työntekijä osallistuu työsuhteestaan johtuvasta syystä (KKO 2019:42, kohdat 32–35). Luotsauksen aikana aluksella tehty menettely jää siten lähtökohtaisesti työssä aiheutettuna työntekijää suojaavan kohtuusharkinnan piiriin (VahL 4:1 §; KKO 2019:42, kohta 30). Suoja väistyy vasta, jos menettely tapahtuu pelkästään luotsin omassa intressissä eikä sillä ole enää yhteyttä työhön (KKO 2019:42, kohta 41)¹²⁴. Suojarakenteet väistyvät laajasti myös silloin, kun luotsi aiheuttaa vahingon tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen vahingon todennäköiseksi. Nämä suojat ovat silti ensi sijassa vahingonkärsijän suoja (ks. alaluku 6.3), ja luotsia ne suojaavat välillisesti. Luotsin oma raja kulkee vahingonkorvauslaissa. Tahallisessa teossa täysi korvaus on pääsääntö (VahL 4:1 §:n 2 momentti), pilaantumisvahinkojen takautumissuoja poistuu ja työnantajankin vastuu voi LL 19 §:n nojalla syntyä. Reiteistä yksiselitteisin on luotsaaminen päihtyneenä, sillä päihtymys on aina itse aiheutettu ja sen vaarat ovat jokaisen tiedossa. Oppaan painopistealue on kuitenkin LL 23 §:n kieltäytymis- ja keskeyttämisvelvollisuuden tietoinen laiminlyönti, koska velvollisuus on uusi ja koska laiminlyönti voi syntyä keskellä tavallista ammatillista harkintaa. Luotsauksen jatkaminen, vaikka luotsi on havainnut matkan jatkamisen ilmeisesti vaarantavan turvallisuutta, ei ole enää epäonnistunutta navigointiharkintaa vaan lakisääteisen turvallisuusvelvoitteen rikkomista (ks. alaluku 5.5).

KKO 2019:42

VahL 4:1 §:n 2 mom.

LL 23 §

Kokonaiskuva on selvä. Käytännössä todennäköisin tilanne, jossa luotsi joutuu itse maksajaksi, on laivanisännän tai tämän vakuutusyhtiön vaatimus aluksen omasta vahingosta tai takautumisena, ja silloinkin maksettava määrä jää kohtuusharkinnan rajaamaksi. Pilaantumisvahingoissa luotsi on suojattu, jollei hän ole aiheuttanut vahinkoa tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta tietäen sitä todennäköiseksi. Passiivinen identifikaatio ja maksukyvyttömyystilanteet ovat teoreettisempia kuin todennäköisiä. Vain luotsin oma tahallinen tai törkeän huolimaton menettely sivuuttaa suojarakenteet laajasti, ja sen kynnyistä tarkastellaan seuraavaksi.

¹²⁴ Ståhlberg – Karhu 2020, jakso 10.2.1.5, jossa työssä aiheutetun vahingon käsite ja ratkaisu KKO 2019:42 selostetaan; esitöiden tulkintaohje soveltaa säännöstä pikemminkin väljästi kuin suppeasti HE 187/1973 vp, s. 16.

6.6 Tahallisuus ja törkeä huolimattomuus luotsin toiminnassa

Törkeys ja tieto vaaditaan yhdessä

Edellisessä alaluvussa tahallisuus ja törkeä huolimattomuus osoittautuivat siksi rajaksi, jonka takana luotsin suojarakenteet väistyvät. Maksajaksi luotsi voi joutua jo tavallisessa huolimattomuudessa, mutta silloin määrän rajaa kohtuusharkinta. Täysi korvaus tulee kyseeseen vain, jos teko on tahallinen; törkeässäkin huolimattomuudessa maksettavaa rajaa yhä kohtuusharkinta. Kohtuusharkinta ei silti ole vakio. Oikeuskirjallisuuden mukaan korvausten mitoittamisessa tuottamuksen asteelle annetaan painoa, ja törkeällä huolimattomuudella aiheutetuista vahingoista tulisi tuomita suhteellisesti suurempia korvauksia kuin tavallisen huolimattomuuden tapauksissa¹²⁵. Päihtyneenä luotsaamisen kaltaisessa tietoisessa riskinotossa suojan teho siten ohenee olennaisesti, vaikka suoja ei muodollisesti poistu. Siksi on tiedettävä täsmällisesti, missä raja kulkee. Tämä korotettu kynnys on muotoiltu samoin sanoin kaikissa tämän luvun kannalta keskeisissä säännöksissä: vastuunrajoitusoikeuden menettää se, jonka näytetään itse aiheuttaneen vahingon ”tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta tietäen, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyisi” (ML 9:4 §), ja sama muotoilu määrittää öljyvahinkojen takautumisoi-
keuden (ML 10:4 §:n 3 momentti) sekä luotsausyhtiön vastuun syntymisen (LL 19 §). Muotoilu on peräisin kansainvälisistä merioikeudellisista yleissopimuksista. ML 9:4 § perustuu merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta tehdyn vuoden 1976 yleissopimuksen (SopS 82/1986) 4 artiklaan, jonka mukaan vastuussa oleva ei saa rajoittaa vastuutaan, jos hän on itse aiheuttanut menetyksen ”joko tahallaan tai huolimattomuuttaan ja tietäen, että seurauksena luultavasti olisi tällainen menetys”¹²⁶. Suomen laissa sama kynnys on kirjoitettu törkeän huolimattomuuden ja tietoisuuden yhdistelmäksi, ja siinä on kaksi osaa: menettelyn on oltava törkeän huolimattontaa, ja tekijän on lisäksi täytynyt tietää, että sellainen vahinko todennäköisesti syntyy. Ulkopuolisen silmin vakavakaan varomattomuus ei siis yksin riitä, vaan luotsin on täytynyt itse ymmärtää, että vahinko todennäköisesti syntyy.

Tahallisuus tarkoittaa, että vahingon aiheuttaminen on ollut tarkoitettua tai ainakin hyväksyttyä. Luotsauksen kaltaisessa turvallisuustehtävässä tällainen tilanne on hyvin epätodennäköinen, eikä siihen ole tässä tarpeen syventyä. Käytännössä merkityksellinen kysymys on, milloin huolimattomuus muuttuu törkeäksi.

Törkeä huolimattomuus

¹²⁵ Saarnilehto ym., Varallisuus oikeus, jakso IV.5; Ståhlberg – Karhu 2020, jakso 12.5.2.

¹²⁶ HE 214/2010 vp, s. 4.

Korkeimman oikeuden kuljetusoikeudellinen käytäntö osoittaa, kuinka korkealle rima on asetettu. Havainnollisin ratkaisu on KKO 2005:77. Siinä oli kysymys yli neljän miljoonan markan arvoisesta minkinnahkalastista, jota kuljettanut auto anastettiin Milanon lähistöllä, alueella, jonka suuresta varkausriskistä kuljettaja oli tietoinen. Kuljettaja oli jättänyt ajonestolaitteettoman autonsa vartioimattomalle pysäköintialueelle ja mennyt puoleksitoista tunniksi ravintolaan. Korkein oikeus piti menettelyä huolimattomana mutta ei törkeän huolimattomana: kynnys edellyttää vakiintuneen käytännön mukaan ”erittäin vakavaa varomattomuutta, joka on lähellä tahallisuutta ja siten osoittaa häikäilemättömyyttä ja piittaamatonta suhtautumista”, ja arvioinnissa kiinnitetään huomiota yhtäältä tekijän tietoisuuteen vahinkoriskistä ja suhtautumiseen siihen, toisaalta siihen, mitä ammattitaitoiselta ja huolelliselta toimijalta voidaan edellyttää¹²⁷. Ratkaisu koski tiekuljetusta, mutta se osoittaa, kuinka korkealle kvalifioituneen kynnyksen rima kuljetusoikeudessa asetetaan: tietoinen riski ei vielä riitä, vaan vaaditaan piittaamatonta riskinottoa, jossa vahingon syntyminen on ollut tekijälle todennäköistä. Merioikeuden muotoilu (ML 9:4 §, LL 19 §) on tästäkin nimenomaisempi, koska se kirjoittaa tietoisuusvaatimuksen suoraan säännökseen.

KKO 2005:77

Saman kynnyksen sisältö ilmenee tuoreesta pohjoismaisesta merioikeudellisesta ratkaisusta. Ruotsin korkeimman oikeuden Baltic Cable -ratkaisussa¹²⁸ aluksen ankkuri vaurioitti merenpohjassa kulkenutta suurjännitekaapelia, ja kaapelin omistaja vaati varustamolta täyttä korvausta vedoten siihen, että vahinko oli aiheutettu törkeällä huolimattomuudella. Korkein oikeus luonnehti törkeää huolimattomuutta menettelyksi, joka on lähellä tahallista tekoa ja osoittaa huomattavaa piittaamattomuutta tai välinpitämättömyyttä ja aiheuttaa tuntuvan vahingon vaaran. Tällainen menettely edellyttää yleensä tietoista riskinottoa, eikä kynnyksen tässä tapauksessa katsottu ylittyneen. Ratkaisu on pohjoismainen vertailukohta, joka nojaa samaan kansainväliseen sopimus pohjaan kuin Suomen merilaki, eikä sido Suomen tuomioistuimia.

HD T 6909-22
Baltic Cable (Ruotsi)

Luotsin työhön käännettynä tämä merkitsee, että törkeän huolimattomuuden alue alkaa kaukana tavallisen ammattityön virheistä. Väärin arvioitu käännöspiste, epäonnistunut tutkatulkinta, liian myöhään aloitettu käänнос tai virheellinen nopeusharkinta ovat tuottamusarvioinnin asioita. Ne voivat synnyttää laivanisännän vastuun, vaikuttaa syyllisyyssosuuksiin ja johtaa myös luotsin omaan, kohutuusharkinnalla rajattuun korvausvastuuseen (ks. 6.5), mutta ne eivät ole lähellä tahallisuutta olevaa häikäilemättömyyttä, vaikka lopputulos olisi vakava. Kyn-

*Kaukana tavallisesta
ammattivirheestä*

¹²⁷ Näin jo KKO 1995:71 ja KKO 2001:17, joiden linjan KKO 2005:77 vahvisti.

¹²⁸ Ruotsin korkein oikeus (HD) 14.11.2023, T 6909-22, julkaistu ND-2023-20 (Baltic Cable).

nyksen ylittymistä voitaisiin sen sijaan joutua arvioimaan tilanteissa, joissa luotsi tietoisesti ottaa riskin, jonka toteutumista hän pitää todennäköisenä. Tyypillisiä merkkejä ovat luotsauksen jatkaminen luotsauslain 23 §:n vastaisesti havaitusta ilmeisestä vaarasta huolimatta sekä luotsaaminen vahvasti päihtyneenä, jollaisesta tosiseikastosta ratkaisussa KKO 1995:61 oli kysymys. Tuossa asiassa arvioitavana oli tosin valtion vastuu eikä luotsin oma siviilivastuu. Sitä, miten luotsauslain 23 §:n mukainen kieltäytymisvelvollisuus vaikuttaa tuottamusarvointiin, käsitellään tarkemmin alaluvussa 7.6 (Tuottamuskynnys kieltäytymisvelvollisuuden kohdalla). Arvointi on aina tapauskohtaista kokonaisarviointia, ja se tehdään tässäkin toimintahetken tietojen perusteella. Jälkikäteen ilmeiseksi osoittautunut vaara ei tee riskinotosta tietoista.

Vastuuasema työntekijänä

VahL 6:2 §

Yleisen vahingonkorvausoikeuden puolella raja on asetettu vielä tiukemmaksi. Tavallisen työntekijän vastuun kanavointi työnantajalle murtuu korkeimman oikeuden käytännössä vain tahallisuudella, ei törkeälläkään huolimattomuudella (VahL 6:2 §)¹²⁹. Merioikeuden korotettu kynnyks on oma, kansainvälisiin sopimuksiin perustuva järjestelmänsä, eikä sitä pidä sekoittaa yleisen vahingonkorvausoikeuden sääntöihin. Molemmat kuitenkin toteuttavat samaa peruslinjaa, jossa työtään tekevää ihmistä suojataan pitkälle siltä, että vastuu kaatuisi täysimääräisenä hänen omaan talouteensa. Törkeysarvioinnin lähemmät opit ovat yhteiset rikosoikeuden kanssa, jossa törkeän tuottamuksen arvointi on kokonaisarvostelua (RL 3:7 §:n 2 momentti). Tähän palataan luvussa 7.

Johtopäätös on luotsin kannalta selkeä. Tahallisuus ja törkeä huolimattomuus kuvaavat luotsin työn ääripäätä, tietoista ja piittaamatonta riskinottoa, jonka tunnusmerkit täyttyvät vasta kaukana tavanomaisen ammattivirheen tuolla puolen. Käytännön riski kynnyksen ylittymisestä on pieni, joskaan ei täysin olematon, ja jos se toteutuisi, kyse olisi todennäköisimmin lakisääteisen turvallisuusvelvoitteen tietoisesta sivuuttamisesta.

6.7 Käytännön merkitys luotsin kannalta

Luvun alussa esitettyyn kysymykseen voidaan nyt vastata kokonaisuudessaan. Kun luotsin virhe johtaa vahinkoon, vahingonkärsijälle maksaa laivanisäntä, jonka vastuu on vakuutettu ja määrältään rajoitettu osana kansainvälistä merioikeudellista järjestelmää. Luotsausyhtiö maksaa vain, jos vahinko on aiheutettu tahallaan tai

¹²⁹ Ståhlberg – Karhu 2020, jossa murtoperusteina KKO 2009:32 ja KKO 2015:57; ks. myös Hemmo 2005, s. 73 työntekijän vastuun toissijaisuudesta.

törkeästä huolimattomuudesta tietäen vahingon todennäköiseksi, ja silloinkin enintään 100 000 euroa. Valtio ei maksa luotsin virheestä lainkaan, vaikka voi vastata väylänpitäjänä väylän ja turvalaitteiden puutteista. Luotsi itse voi joutua maksajaksi ennen kaikkea silloin, kun laivanisäntä esittää vaatimuksen aluksen omasta vahingosta tai vaatii maksamaansa takaisin. Harvinaisempia reittejä ovat vahingonkärsijän samastaminen luotsiin ja laivanisännän maksukyvyttömyys. Kaikissa näissä maksettavaksi tuleva määrä harkitaan kohtuuden mukaan, ja vasta luotsin oma tahallinen menettely johtaa täyteen korvaukseen.

Kohtuusharkinnan merkitystä valaisee suomalaisen oikeuskäytännön kaari. Korkein oikeus on kolmesti tuominnut luotsin henkilökohtaiseen korvausvastuuseen, ja tuomittua määrää on joka kerta alennettu, eri vuosikymmeninä eri perustein. Sama kuva toistuu tiedossa olevissa hovioikeusratkaisuissa, sillä Salamikses-
sa ja Västanvikissa luotsin osuudeksi vahingoista katsottiin puolet¹³⁰ ja ms Heidi P:ssä osuus jäi sitäkin pienemmäksi (ND 1990 s. 81, ks. 6.3).

Korvausvastuu käytännössä

Ratkaisussa KKO 1945-II-195 luotsi veloitettiin korvaamaan karilleajovahinko, mutta korvausta alennettiin, koska vahingon syy ei ollut yksin luotsin¹³¹. Ratkaisussa KKO 1960-II-86 saksalainen ms Germania ajoi karille Ledskärin luona joulukuussa 1950, ja kun aluksen päällikkö-omistaja vaati korvausta luotsilta itseltään, hovioikeus tuomitsi täyden korvauksen, mutta korkein oikeus alensi sen kahteen kolmasosaan aluksen perämiehen oman myötävaikutuksen vuoksi.

KKO 1945-II-195

KKO 1960-II-86

Kolmas ja tuorein on Baltic Progress, jossa luotsin laskennallinen osuus soviteltiin kohtuuserustein murto-osaan (luvat alaluvussa 6.5). Kaksi vanhinta ratkaisua ovat ajalta ennen vahingonkorvauslakia, eikä nykytilaa voida kuvata suoraan niiden varassa, mutta ne osoittavat yhdessä pitkän ja johdonmukaisen linjan, jonka nykyinen väline on vahingonkorvauslain 4 luvun kohtuussäännöstö. Julkaistussa oikeuskäytännössä ei ole yhtään korkeimman oikeuden ratkaisua, jossa luotsin henkilökohtainen korvausvastuu olisi jäännyt täysimääräiseksi.

Mitä tästä seuraa luotsin arjessa? Ensinnäkin henkilökohtaisen korvausvastuun pelko ei ole asiallinen peruste ylivarovaiselle luotsaukselle. Järjestelmä on nimenomaan rakennettu niin, ettei luotsin tarvitse navigoida oma talous panoksena, ja kuten edellä on todettu, lainsäätäjä on tietoisesti pitänyt tästä kiinni jokaisessa uudistuksessa. Toiseksi ammattimainen toiminta on silti ratkaisevaa, koska luotsin tuottamus arvioidaan jokaisessa järjestelmän portaassa. Sama huolellisuusarvio, joka siviilipuolella määrittää maksajan, syyllisyysosuudet ja luotsin oman kohtuullisen korvausmäärän, on rikosoikeudellisen ja hallinnollisen vastuun

¹³⁰ Salamis ja Västanvik, ks. 4.5.

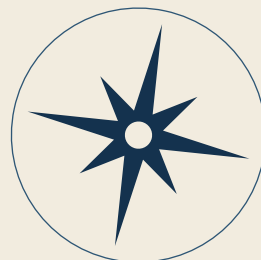
¹³¹ ks. Andersson 1959, s. 107.

LL 18 §

ydin. Huolellinen toiminta on luotsin tosiasiallinen suoja kaikissa vastuulajeissa, ja tätä suojaa vahvistaa sen jälkikäteinen todennettavuus, jota luotsauslain 18 §:n mukainen luotsaussuunnitelma ja ilmoitusvelvollisuudet osaltaan palvelevat. Kolmanneksi ainoa reitti, jolla siviilioikeudellinen suojarakenne voi laajasti pettää, kulkee tietoisien riskinoton kautta. Luotsauslain 23 §:n kieltäytymis- ja keskeyttämisvelvollisuuden noudattaminen ei siten ole vain hallinnollinen velvoite, vaan samalla luotsin oman vastuuaseman kulmakivi.

Painopiste on muissa vastuulajeissa

Lopuksi on syytä asettaa tämän luvun tulos oikeisiin mittasuhteisiin. Siviilioikeudellinen vastuu on luotsin vastuulajeista se, jossa järjestelmä suojaa häntä vahvimmin, sillä kanavointi, kohtuusharkinta ja sovittelukäytäntö asettuvat luotsin ja taloudellisen vastuun väliin. Rikosoikeudellisessa ja hallinnollisessa vastuussa vastaavaa väliporrasta ei ole, vaan syyte ja seuraamus kohdistuvat aina henkilökohteisesti siihen, joka teon tai laiminlyönnin on tehnyt. Luotsin vastuun painopiste ei siksi käytännössä ole vahingonkorvauksissa vaan seuraavien lukujen aiheissa, rikosoikeudellisessa vastuussa, jota luotsin osalta vielä terävöittää rikosoikeudellinen virkavastuu, ja hallinnollisessa vastuussa, joka voi kohdistua luotsin oikeuteen toimia luotsina. Näihin vastuulajeihin siirrytään seuraavissa luvuissa.



Luku 7

Rikosoikeudellinen vastuu luot-sauksessa

Rikosvastuu kohdistuu luotsiin henkilökohtaisesti, eikä sitä pehmen-nä kanavoinnin kaltainen väliporras. Rangaistavuuden kynnyks on silti korkea, sillä epäonnistunut ammatillinen harkinta ei sellaisenaan ole rikos.

7.1 Rikosoikeudellisen vastuun yleiset edellytykset luotsin toiminnassa

Rikosoikeudellinen vastuu eroaa siviilioikeudellisesta yhdessä ratkaisevassa suhteessa. Vahingonkorvausvastuuta pehmentävät kanavointi, kohtuusharkinta ja vakuutus, mutta syyte ja rangaistus kohdistuvat aina henkilökohtaisesti siihen, jonka teosta tai laiminlyönnistä on kysymys, eikä rikosvastuuta voi siirtää toiselle¹³². Juuri siksi luotsin on tärkeää ymmärtää rikosvastuun luonne oikein. Rikosvastuun rajat kootaan alalukuun 7.7.

Rikosoikeus on viimesijainen järjestelmä¹³³. Sitä sovelletaan vain, kun teko on laissa säädetty rangaistavaksi ja täyttää kaikki kyseisen rikoksen tunnusmerkit. Näitä edellytyksiä kannattaa lähestyä portaittain, samaan tapaan kuin siviilivastuun tuottamusarviota edellisessä luvussa. Jokainen porras on itsenäinen suodatin, mutta kaikki portaat eivät koske kaikkia rikoksia, sillä osa rikoksista edellyttää seurausta ja osa ei.

Laillisuusperiaate

RL 3:1 §

Ensimmäinen porras on rangaistussäännös. Laillisuusperiaatteen mukaan rikoksesta saa tuomita vain teosta, joka tekohetkellä on laissa säädetty rangaistavaksi (RL 3:1 §). Luotsauslaki ei sisällä yhtään rangaistussäännöstä, joten luotsauslain velvoitteen rikkominen ei sellaisenaan ole rikos, vaan rikosvastuu edellyttää aina muun lain rangaistussäännöstä¹³⁴. Se, voiko velvoitteen laiminlyönti ylittää tulla rangaistavaksi, on oma kysymyksensä, johon palataan alaluvuissa 7.3 ja 7.6.

Teko tai laiminlyönti

Toinen porras on teko tai laiminlyönti. Rangaistusvastuu edellyttää inhimillistä tekoa, ja laiminlyönti rinnastetaan tekoon vain laissa säädetyin edellytyksin (RL 3:3 §). Luotsin kannalta tämä on tärkeä porras, sillä moitittavaksi väitetty menettely on tyypillisesti juuri tekemättä jättämistä: varoitusta ei anneta, paikkaa ei varmisteta, luotsausta ei keskeytetä. Laiminlyöntivastuun edellytyksiä käsitellään alaluvussa 7.6.

Syy-yhteys seurausrikkoksissa

Kolmas porras on syy-yhteys, ja se koskee vain seurausrikoksia. Useimmat luotsin kannalta merkitykselliset rikokset ovat tällaisia, jolloin rangaistava seuraus, kuten toisen kuolema tai vamma, on voitava lukea juuri arvioitavan henkilön teon tai laiminlyönnin aiheuttamaksi¹³⁵. Kommentosilta on monitoimijaympäristö, jossa luotsin ohella toimivat päällikkö ja vahtipäällikkö. Rikosoikeudellinen moite ar-

¹³² Tapani – Tolvanen – Hyttinen 2025, jakso I.2.6.

¹³³ Tapani – Tolvanen – Hyttinen 2025, jakso I.3.4.

¹³⁴ HE 293/2022 vp, s. 23, jonka mukaan luotsausrikkomuksesta luovuttiin ja sakon sijaan siirryttiin hallinnolliseen seuraamusmaksuun rikosoikeuden viimesijaisuuden vuoksi.

¹³⁵ Tapani – Tolvanen – Hyttinen 2025, jakso III.3.1.

vioidaan silti kunkin kohdalla erikseen, ja se edellyttää, että juuri hänellä on ollut mahdollisuus toimia toisin¹³⁶. Samasta tapahtumasta voi siten seurata vastuu useammalle kuin yhdelle, mutta kunkin vastuu ratkeaa hänen omasta menettelystään. Seurauksesta riippumattomissa rikoksissa, kuten vesiliikennejuopumuksessa (RL 23:5 §), tätä porrasta ei arvioida lainkaan.

Neljäs porras on syyksiluettavuus eli vähintään tuottamus (RL 3:5 §). Luotsin toiminnassa kysymykseen tulevat käytännössä vain tuottamukselliset tekomuo-dot, sillä tahallisuus edellyttäisi vahingon tarkoittamista tai pitämistä varmana tai varsin todennäköisenä (RL 3:6 §), ja tällainen tilanne on luotsin työssä hyvin epätodennäköinen. Tämä on portaista ratkaisevin, koska juuri tuottamuksessa rikosoikeudellinen arviointi ja luotsin ammattitaito kohtaavat. Tuottamuskyynnystä ja hyvän merimiestaidon merkitystä tarkastellaan alaluvussa 7.4.

Syyksiluettavuus eli tuottamus

Epäonnistunut harkinta ei ole rikos, vaikka sen seuraukset olisivat vakavat.

Se, että rikosvastuu edellyttää useamman erillisen portaan ylittämistä, selittää, miksi tavallinen ammatillinen virhearvio ja rangaistava teko ovat eri asioita. Epäonnistunut harkinta ei ole rikos, vaikka sen seuraukset olisivat vakavat. Porrasmalli jäsentää ennen kaikkea sitä, milloin luotsin ammatillinen ratkaisu voi täyttää rikoksen. Suorat, seurauksesta riippumattomat rikokset ovat sen sijaan rangaistavia omilla ehdoillaan.

7.2 Luotsi rikosoikeudellisena toimijana: virkamies, työntekijä vai asiantuntija?

Rikosoikeudellisen arvioinnin kannalta on ensin selvítettävä, millaisena toimijana laki luotsin näkee, sillä toimijan asema vaikuttaa siihen, mitkä rikosnimikkeet voivat ylipäättään tulla kysymykseen. Luotsi on tässä suhteessa erityisasemassa, joka ei istu puhtaasti mihinkään tavanomaiseen kategoriaan. Hän ei ole virkamies, mutta hoitaa julkista hallintotehtävää. Hän on yksityisen yhtiön työntekijä, mutta hänen tehtävänsä on lakisääteinen turvallisuustehtävä. Toiminnaltaan hän on asiantuntija ja neuvonantaja. Hänen neuvontansa ei ole päätösvaltaa, lukuun ottamatta LL 23 §:n velvollisuutta kieltäytyä luotsauksesta tai keskeyttää se (ks. luvut 3 ja 5).

¹³⁶ Tapani – Tolvanen – Hyttinen 2025, jakso I.2.6.

Tästä asemasta seuraa kaksi rikosoikeudellista vastuureittiä. Jos luotsin toiminnasta aiheutuu vahinko, häntä voidaan syyttää samoista rikoksista kuin ketä tahansa, esimerkiksi kuolemantuottamuksesta, vammantuottamuksesta tai liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Tämän rinnalle tulee virkavastuu. Vaikka luotsi on yksityisen Finnpilot Pilotage Oy:n työntekijä, häneen sovelletaan rikosoikeudellista virkavastuuta koskevia säännöksiä hänen suorittaessaan laissa yhtiön vastuulle säädettyjä tehtäviä (LL 19 §:n 3 momentti). Säännös on tyypillinen esimerkki PL 124 §:n mukaisesta julkisen hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle. Kun julkinen tehtävä siirretään yhtiölle, tehtävää hoitavan vastuu turvataan ulottamalla häneen virkavastuu, vaikka hän ei ole virkasuhteessa¹³⁷.

LL 19 §:n 3 mom.

Ei jäännä, vaan erillisen lauseke

Tämä järjestely on suhteellisen uusi, ja sen tausta selittää, miksi virkavastuu yli-päättään tarvitsee oman säännöksensä. Luotsit olivat valtion virkamiehiä vuoteen 2004 saakka. Silloin luotsauksen palvelutuotanto siirrettiin Merenkululaitokselta erilliselle liikelaitokselle ja henkilöstö virkasuhteesta työ sopimussuhteeseen, ja vuonna 2011 työnantajaksi tuli osakeyhtiö¹³⁸. Niin kauan kuin luotsi oli virkamies, virkavastuu seurasi suoraan hänen asemastaan eikä erillistä säännöstä tarvittu, eikä vuoden 1998 luotsauslaissa (90/1998) sellaista ollutkaan. Virkavastuun ulottamislauseke otettiin vuoden 2004 alusta voimaan tulleeseen luotsauslakiin (940/2003 8 §; HE 39/2003 vp, s. 6) eli samaan uudistukseen, jossa luotsit siirtyivät pois virkasuhteesta. Lausekkeen tehtävä on pitää rikosoikeudellinen virkavastuu voimassa, vaikka luotsi ei enää ole virkamies. Nykyinen virkavastuu ei siis ole jäännä vanhasta virka-asemasta vaan tämän erillisen lausekkeen tuote.

Vähäinen teko ei riitä
RL 40:9–10 §

Virkavastuun kautta luotsi voi joutua vastaamaan virkavelvollisuuden rikkomisesta tai sen tuottamuksellisesta muodosta (RL 40:9 § ja 40:10 §), vaikka hän ei ole virkamies. Virkavelvollisuuden rikkomiseen syyllistyy se, joka virkaansa toimittaessaan tahallaan rikkoo virkatoiminnassa noudatettaviin säännöksiin tai määräyksiin perustuvan virkavelvollisuutensa, ja rangaistuksena on sakkoa tai enintään vuosi vankeutta (RL 40:9 §). Tuottamuksellisessa muodossa rikkomisen tapahtuu huolimattomuudesta, ja rangaistuksena on varoitus tai sakko (RL 40:10 §). Luotsin kannalta keskeinen tekemuoto on tuottamuksellinen, sillä moitittavaksi tuleva menettely on tyypillisesti virhearvio. Tahallinen muoto voisi tulla arvioitavaksi lähinnä silloin, jos luotsi sivuuttaisi tietoisesti selvän velvollisuutensa. Kumpikaan tekemuoto ei edellytä vahinkoseurausta, mutta kummassakin on

¹³⁷ HE 293/2022 vp, s. 129, jonka mukaan oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen on PL 124 §:n yhteydessä vakiintuneesti katsottu edellyttävän, että asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla.

¹³⁸ HE 39/2003 vp, s. 3; HE 38/2003 vp, s. 37; HE 130/2010 vp, s. 1. Vaiheet on kuvattu tarkemmin alaluvussa 2.4.

sama luotsia suojaava raja. Teosta ei rangaista, jos se on haitallisuutensa ja vahingollisuutensa sekä muiden tekoon liittyvien seikkojen perusteella kokonaisuutena arvostellen vähäinen. Huolimattomuus arvioidaan virkarikoksissakin samalla tavalla kuin muissa rikoksissa, joten velvollisuuden rikkominen ja rangaistava tuottamus ovat eri asioita myös tässä (ks. alaluku 7.4, jossa tätä havainnollistaa virkavelvollisuusasia KKO 2018:58). Lainsäätäjä on todennut vastaavan, alusliikenteen ohjaukseen liittyvän virkavastuusäännöksen tarkoittavan juuri rikoslain 40 luvun virkarikoksia¹³⁹.

Virkavastuu ei kuitenkaan tarkoita, että luotsi joutuisi vastuuseen mistä tahansa virheestä. Rangaistava virkavelvollisuuden rikkominen edellyttää, että rikottu velvollisuus on määritelty riittävän täsmällisesti. Velvollisuus voi perustua yleiseenkin säännökseen, kunhan sen sisältö on toiminnan luonteen kannalta riittävän selvä¹⁴⁰. Se, kuinka pitkälle virkavastuu ulottuu luotsin omiin luotsausratkaisuihin, on osin avoin kysymys.

Molemmissa reiteissä raja on kuitenkin sama. Tavanomainen virhearvio ei riitä, vaan menettelyn on ylitettävä tuottamuksen kynnyks (ks. alaluku 7.4).

Velvollisuuden oltava täsmällinen

KKO 2008:95

7.3 Rangaistusvastuun syntyminen luotsauksessa: rikoslain ja erityislainsäädännön kytkentä

Luotsin rikosvastuun rakenne on kerroksellinen, ja kerrokset on pidettävä erillään, jotta vastuun synty hahmottuu oikein. Luotsauslaki ja merilaki asettavat luotsille velvollisuuksia, mutta ne eroavat siinä, sisältävätkö ne myös rangaistussäännöksen. Luotsauslaissa ei ole yhtään rangaistussäännöstä (7.1), kun taas merilaissa on oma rangaistussäännöksensä hyvän merimiestäidon laiminlyönnistä. Lisäksi rikoslaissa on tekoja, jotka ovat luotsin kohdalla rangaistavia suoraan, ilman että ne kytkeytyvät luotsauslain velvollisuuksiin.

Luotsauslain velvollisuudet konkretisoivat ensiksi mainitun. Laki velvoittaa luotsin esimerkiksi laatimaan luotsaussuunnitelman, vaihtamaan tiedot päällikön kanssa ja kieltäytymään luotsauksesta tai keskeyttämään sen, jos matkan jatkaminen ilmeisesti vaarantaisi turvallisuutta (LL 18 § ja 23 §). Nämä ovat sitovia velvollisuuksia, mutta niiden rikkominen tulee rikosoikeudellisesti merkitykselliseksi vain välillisesti. Jos laiminlyönti johtaa rikoslaissa rangaistuun seuraukseen,

¹³⁹ HE 34/2018 vp, s. 65.

¹⁴⁰ KKO 2008:95, kohta 6.

RL 21:8 ja 21:10 §

kuten toisen kuolemaan tai vammaan, luotsauslain velvollisuus ja hyvä merimiestaito määrittävät sen huolellisuusvelvollisuuden, jonka rikkominen voidaan lukea tuottamukseksi (ks. alaluku 7.4). Tällöin rikos on seurausrikos, kuten kuolemantuottamus tai vammantuottamus (RL 21:8 § ja 21:10 §), eikä luotsauslain velvollisuus ole rikoksen tunnusmerkistö vaan sen tuottamusarvioinnin mittapuu. Toinen, suoremmin luotsauslain velvollisuuteen kytkeytyvä mahdollisuus on virkavastuu, johon palataan alaluvussa 7.6 (Virkavastuun ulottuvuus luotsausratkaisuun).

Suoraan rangaistavat teot

ML 20:2 §

Luotsin kannalta keskeisiä suoraan rangaistavia, luotsauslaista riippumattomia tekoja on kaksi. Ensimmäinen on merilain oma rangaistussäännös hyvän merimiestaidon laiminlyönnistä merionnettomuuden estämiseksi (ML 20:2 §). Se koskee muun muassa sitä, joka aluksessa suorittaa meriturvallisuuden kannalta olennaista tehtävää, ja luotsi voi kuulua tähän tekijäpiiriin. Säännöksen käytännön merkitystä tarkastellaan alaluvussa 7.4. Toinen on rikoslain liikenneturvallisuuden vaarantaminen (RL 23:1 §), jonka tekomuoto on merenkulun sääntöjen rikkominen. Siitä voidaan tuomita se, joka aluksen ohjailusta vastatessaan tai sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä rikkoo vesiliikennelakiä (782/2019, jäljempänä VLL) tai meriteiden sääntöjä tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Tämä on vaarantamisrikos, joka ei edellytä vahinkoseurausta. Säännöstä ei kuitenkaan sovelleta, jos menettely on omiaan aiheuttamaan ainoastaan vähäisen vaaran (RL 23:1 §:n 3 momentti). Kummassakaan rangaistavuus ei kytkeydy luotsauslain velvollisuuden rikkomiseen vaan suoraan kyseisen säännöksen tunnusmerkistöön, eikä se täyty pelkän aseman perusteella.

RL 23:1 §

Arviointipolku

Kun luotsin ammatillista ratkaisua arvioidaan rikosoikeudellisesti, alaluvun 7.1 portaavat muuttuvat käytännön arviointipoluksi eli neljäksi kysymykseksi. Ensin kysytään, oliko luotsilla oikeudellinen velvollisuus toimia tietyllä tavalla, esimerkiksi varoittaa, varmistaa paikka, keskeyttää tai noudattaa meriteiden sääntöjä. Toiseksi kysytään, oliko hänellä tosiasiallinen mahdollisuus toimia velvollisuuden edellyttämällä tavalla niissä olosuhteissa, jotka tapahtumahetkellä vallitsivat. Kolmanneksi, jos kyseinen rikos edellyttää seurausta, kysytään, syntyikö oikeudellisesti merkityksellinen seuraus ja oliko se syy-yhteydessä luotsin tekoon tai laiminlyöntiin. Neljänneksi kysytään, ylittikö luotsin menettely tuottamuskyynnyksen, eli olisiko huolellinen ja ammattitaitoinen luotsi samassa tilanteessa toiminut toisin¹⁴¹. Tämä polku ei kuitenkaan kata kaikkia rikoksia, sillä vesiliikennejuopu-

¹⁴¹ Toimintamahdollisuudesta Tapani – Tolvanen – Hyttinen 2025, jakso III.6.4, syy-yhteydestä jakso III.3.1 ja tuottamuskyynnyksestä s. 359.

muksen kaltaiset suorat rikokset ovat rangaistavia jo teon perusteella¹⁴².

Luotsin kohdalla arviointipolkuun liittyy vielä yksi erityiskysymys. Koska luotsin moitittavaksi väitetty menettely on tyypillisesti tekemättä jättämistä, on arvioitava, onko luotsilla sellainen oikeudellinen asema, jonka perusteella häntä voidaan rangaista nimenomaan tekemättä jättämisestä. Tätä kysymystä, vastuuasemaa, käsitellään alaluvussa 7.6, jossa kieltäytymis- ja keskeyttämisvelvollisuuden rikosoikeudellinen merkitys analysoidaan yksityiskohtaisesti.

7.4 Tuottamuskynnys ja hyvä merimiestaito rikosoikeudessa

Hyvällä merimiestaidolla on rikosoikeudessa kaksi eri roolia, jotka on syytä pitää erillään. Ensimmäisessä roolissa se on luotsin huolellisuuden keskeinen mittapuu, kun arvioidaan, oliko hänen menettelynsä tuottamuksellista jossakin seurausrikoksessa, kuten kuolemantuottamuksessa tai liikenneturvallisuuden vaarantamisessa (ks. alaluku 4.5). Se ei ole ainoa mittapuu, sillä luotsin velvollisuudet täsmentyvät myös laista ja kirjoitetuista säännöistä, kuten luotsauslaista ja kansainvälisistä meriteiden säännöistä, mutta hyvä merimiestaito on se yleinen standardi, jota vasten huolellisuutta kokonaisuutena punnitaan¹⁴³. Tässä ensimmäisessä roolissa hyvä merimiestaito ei itse ole rangaistussäännös. Se kertoo, mitä huolellinen luotsi olisi tehnyt, kun taas rangaistavuus seuraa jostakin muusta säännöksestä, esimerkiksi kuolemantuottamuksesta. Toisessa roolissa asetelma on toinen, sillä merilaissa hyvän merimiestaidon laiminlyönti on oman rangaistussäännöksen nojalla itsessään rangaistava teko. Tähän säännökseen palataan jäljempänä tässä alaluvussa.

Ensimmäisessä roolissa ratkaisevaa on, että rikosoikeudellinen tuottamus on tiukempi vaatimus kuin arkikielen huolimattomuus. Menettely on rikoslain mukaan huolimaton vain, jos tekijä rikkoo olosuhteiden edellyttämää ja häneltä vaadittavaa huolellisuusvelvollisuutta, vaikka hän olisi kyennyt sitä noudattamaan (RL 3:7 §:n 1 momentti). Oikeuskirjallisuudessa huolellisuusvelvollisuuden rikkominen ymmärretään kielletyn riskin ottamisena, jonka vastakohtana on sallittu riski. Sallitun riskin rajoissa tehty ratkaisu ei perusta vastuuta, vaikka siitä seu-

Kielletty riski

RL 3:7 §

¹⁴² RL 23:5 §, joka ei edellytä vahinkoseurausta. Ammattimaisessa vesiliikenteessä 2 momentin tekemuoto täyttyy jo alennetun promillerajan ylittyessä.

¹⁴³ Kurki 2014, s. 8, jonka mukaan hyvää merimiestaitoa on pidetty käyttäytymisstandardina, joka edellyttää muun muassa harkintaa ja huolellisuutta.

raisi vahinko¹⁴⁴. Luotsin kohdalla tämä tarkoittaa, että vastuu edellyttää riskiä, jota huolellisen luotsin ei olisi tapahtumahetkellä pitänyt ottaa. Harkittu ratkaisu, jonka huolellinen luotsi olisi voinut samassa tilanteessa tehdä, ei ylitä tuottamus-kynnystä, vaikka se jälkikäteen osoittautuisi vääräksi (ks. alaluku 4.6).

Velvollisuuden rikko-
minen ei riitä

KKO 2018:58

Korkein oikeus on noudattanut tätä rajausta myös silloin, kun toimijalla on ollut korostunut ammatillinen vastuu. Ratkaisussa KKO 2018:58 kaksi kärjäjätuomaria oli osastonsa johtajina jättänyt järjestämättä ulkomaalaisten säilöönottoasioiden lainmukaisen käsittelyn. Heidän katsottiin rikkoneen virkavelvollisuutensa (koh- ta 35), mutta syytteet hylättiin, koska menettelyä ei voitu pitää huolimattomana, kun kärjαιοikeudessa vakiintunutta ja yleisesti hyväksyttyä käytäntöä ei ollut ai- hetta epäillä (kohdat 49–52). Velvollisuuden rikkomisen sinänsä ja rangaistava tuottamus ovat siis eri asioita.

OTKES M2017-02
ym.

Sama erottelu näkyy merenkulun onnettomuustutkinnassa. Useissa Onnetto- muustutkintakeskuksen tutkimissa tapauksissa aluksen ohjailukyky menetettiin teknisen vian vuoksi eikä tapaus johtanut rikosvastuuseen, vaikka aineelliset va- hingot olivat huomattavia. Tällaisia olivat M/S Amorellan pohjakosketus potkurin lapakulmien säätöjärjestelmän vian vuoksi, M/S Skarvenin karilleajo ruoripotku- rin ohjausautomaation anturivian vuoksi ja M/L Sternan törmäys korjauksessa kiinni jääneen jarruvivun vuoksi¹⁴⁵. Koska turvallisuustutkinta ei ota kantaa syy- lisyyteen, kyse on tapahtumatyyppin ja lopputuloksen välisestä yhteydestä, joka on kuitenkin johdonmukainen sen kanssa, että rangaistava tuottamus edellyttää aluksen kuljettajan omaan menettelyyn palautuvaa kielletyn riskin ottamista.

Hyvän merimiestaidon
laiminlyönti

ML 20:2 §

Hyvän merimiestaidon toinen rooli liittyy merilain omaan rangaistussäännök- seen. Sen mukaan rangaistaan sitä, joka laiminlyö, mitä hyvänä merimiehenä on hänen velvollisuutenaan merionnettomuuden estämiseksi (ML 20:2 §). Säännös on tekijäpiiriltään rajattu erikoisrikos. Se kohdistuu suoraan aluksen päällikköön, konepäällikköön, perämieheen ja konemestariin, mutta myös muuhun, joka aluk- sessa suorittaa meriturvallisuuden kannalta olennaisesti merkityksellistä tehtävää. Luotsia ei ole nimetty, mutta hänen tehtävänsä on luonteeltaan juuri tällainen, joten hän voi kuulua tähän jälkimmäiseen ryhmään. Ruotsissa, jossa tekijäpiiriä ei ole laissa rajattu, virkatehtävänsä hoitavat luotsit on oikeuskäytännössä luettu siihen mukaan. Suomessa kysymystä ei ole oikeuskäytännössä ratkaistu¹⁴⁶.

Rangaistavuus ei edellytä, että merionnettomuus tosiasiaassa tapahtuu, sillä mai-

144 Tapani – Tolvanen – Hyttinen 2025, s. 359.

145 Onnettomuustutkintakeskus M2020-02, M2019-01 ja M2017-02; lopputulokset Helke 2022, s. 84–86.

146 Kurki 2014, s. 126–127.

ninta merionnettomuuden estämisestä kuvaa velvollisuuden tarkoitusta eikä vaadittua seurausta. Säännöstä on luettu vaarantamisrikoksena, jossa rangaistavaa on menettely, joka on omiaan johtamaan merionnettomuuteen riippumatta siitä, sattuuko onnettomuus. Muodollinen poikkeama ohjeesta ei silti vielä riitä. Ratkaisevaa on, oliko menettely tapahtumahetken olosuhteissa omiaan johtamaan merionnettomuuteen, ja arvio tehdään sen perusteella, mikä tilanteessa oli tunnettavissa¹⁴⁷.

Säännöksen syyksiluettavuus on lisäksi epäselvä. Rikoslain pääsäännön mukaan rikoslain ulkopuolinen teko, josta voi seurata yli kuusi kuukautta vankeutta, on rangaistava vain tahallisenä, jollei tuottamusta ole erikseen säädetty rangaistavaksi (RL 3:5 §:n 2 ja 3 momentti), eikä ML 20:2 § mainitse syyksiluettavuuden astetta lainkaan. Muodollisesti hyvän merimiestaidon laiminlyönti olisi siten rangaistava vain tahallisenä, jolloin säännöksen ulkopuolelle jäisivät juuri tavanomaiset huolimattomuustilanteet, joissa sillä olisi käytännön merkitystä. Oikeuskirjallisuudessa on kuitenkin katsottu säännöksen sanamuodon ja syntyhistorian puoltavan myös huolimattoman menettelyn kuulumista sen piiriin, ja oikeuskäytännössä huolimattomuus on vuoden 2004 jälkeenkin riittänyt vastuun perusteeksi¹⁴⁸. Päällikön kohdalla tuottamusvastuulle antaa lisätukea se, että hänen velvollisuudellaan kuljettaa alusta hyvän merimiestaidon mukaisesti (ML 6:9 §) on oma sakkotasoinen rangaistussäännöksensä (ML 20:1 §:n 5 momentti), johon rikoslain tahallisuusvaatimus ei ulotu¹⁴⁹. Muiden tekijäryhmien osalta, joihin luotsi kuului, kysymys on avoimempi¹⁵⁰. Rangaistavuutta rajaa myös säännöksen oma toissijaisuuslauseke, jonka mukaan sitä sovelletaan vain, jollei teosta muualla säädetä ankarampaa rangaistusta. Jos laiminlyönnistä seuraa kuolema tai vamma, sovellettaviksi tulevat ankarammat seurausrikokset. Jos seurausta ei synny, sama menettely voi tulla arvioituksi liikenneturvallisuuden vaarantamisena, jossa tuottamus on nimenomaisesti säädetty rangaistavaksi ja jonka tekijäpiiriin luotsi kuuluu ilman tulkintakysymystä (RL 23:1 §, ks. alaluku 7.3). Nämä epävarmuudet ja rajaukset yhdessä supistavat säännöksen käytännön soveltamisalan luotsin kohdalla kapeaksi.

Käytännössä luotsin rikosvastuu on Suomessa toteutunut muuta tietä kuin tämän säännöksen kautta. Julkaistussa oikeuskäytännössä ei ole luotsin tuomio-

Merimiestaito pykälän käytännön merkitys

¹⁴⁷ Kurki 2014, s. 94–95.

¹⁴⁸ Kurki 2014, s. 158–159 ja 161. Vanhan merilain (167/1939) 231 §:ssä tuottamus oli nimenomaisesti mainittu.

¹⁴⁹ Kurki 2014, s. 160. Rangaistussäännöksen sijainti merikelpoisuutta koskevassa 20:1 §:ssä periytyy vuoden 1939 merilain 230 §:n 5 momentista, ja HE 62/1994 vp:n mukaan 20 luvun 1 ja 2 § vastaavat asiasisällöltään vuoden 1939 lain 230 ja 231 §:ää (Kurki 2014, s. 42 ja 53).

¹⁵⁰ Kurki 2014, s. 12.

ta merilain 20:2:n nojalla. Niissä harvoissa tapauksissa, joissa luotsin toiminta on johtanut rikosvastuuseen, peruste on löytynyt virkavelvollisuuden rikkomisesta ja yleisistä tuottamus- ja liikenne rikoksista. Salamiksessa ja Västanvikissa, jotka on kuvattu alaluvussa 4.5, luotsi tuomittiin varomattomuudesta tehdystä virkavirheestä, ja Saronikos II:n karilleajossa luotsin menettelyä arvioitiin tapahtuma-aikaisten vesiliikennejuopumusta ja päihtymystä virantoimituksessa koskevien säännösten valossa¹⁵¹. Salamis ja Västanvik annettiin kuitenkin aikana, jolloin luotsi oli valtion virkamies, joten virkavirhe tavoitti hänet suoraan virka-asemansa perusteella. Nykyluotsiin, joka on osakeyhtiön työntekijä, näitä tuomioita ei voi lukea suorina ennakkoina, sillä virkavastuu ulottuu häneen vain erillisen lausekkeen kautta (ks. alaluku 7.2). Näitä virkavastuun ja muiden rikosnimikkeiden reittejä tarkastellaan lähemmin alaluvuissa 7.5 ja 7.6.

Hyvän merimiestaidon rangaistussäännöstä on Suomessa sovellettu aluksen päällystöön, ei luotsiin. Esimerkiksi tapauksessa, jossa alus törmäsi laituriin Herttoniemessä, tuomittiin aluksen päällikkö vanhan merilain (167/1939) vastaavan säännöksen nojalla sakkoon. Aluksella ollut luotsi oli antanut asianmukaisen neuvon aluksen kiinnittämisestä, mutta päällikkö oli sivuuttanut sen¹⁵². Tapaus havainnollistaa saman asetelman, joka tekijäpiirin tarkastelusta jo ilmeni. Säännös voi sanamuotonsa puolesta ulottua luotsiin, mutta käytännössä sen nojalla on tuomittu aluksen päällystöä.

Hyvä merimiestaito määrittää kummassakin roolissa sen, mitä huolelliselta luotsilta vaaditaan, mutta kumpikaan rooli ei tee yksittäisestä virhearviosta rikosta. Huolellisuuden mittapuuna se vaikuttaa vain tuottamuskyvyn kautta.

7.5 Luotsiin mahdollisesti soveltuvat rikosnimikkeet

Luotsin toimintaan voi eri tilanteissa soveltua useita rikosnimikkeitä. Ne käsitellään seuraavassa rikoslajeittain siten, että lähimpänä luotsin tavanomaista työtä olivat liikenne- ja päihderikokset tulevat ensin. Kaikkia nimikkeitä yhdistää korkea soveltamiskynnys, johon palataan alaluvun lopussa.

¹⁵¹ KKO 1995:61 (Saronikos II, ks. 6.4). Ratkaisussa selostetun mukaan hovioikeus arvioi luotsin menettelyä tapahtuma-aikaisten säännösten valossa: rikoslain 23 luvun 6 §:n 2 momentin vesiliikennejuopumus koski luotsia 1,5 promillen rajalla, ja rikoslain 40 luvun 19 b §:n (321/83) mukaan päihtyneenä virkatehtävää suorittanut virkamies tuomittiin päihtymyksestä virantoimituksessa.

¹⁵² Helsingin raastuvanoikeus 7.11.1989, ND 1989 s. 156 (ms Eden, suomalainen ratkaisu).

Liikenne- ja päihderikokset

Luotsin keskeisin liikennetrikos on liikenneturvallisuuden vaarantaminen (RL 23:1 §), joka on esitelty alaluvussa 7.3. Säännös tavoittaa luotsin siksi, että sen tekijäpiiriin kuuluu ohjailusta vastaavan lisäksi se, joka toimii aluksen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä (RL 23:1 §:n 2 momentin 1 kohta). Varsinainen ohjailuvastuu säilyy silti päälliköllä (LL 17 §). Kun ohjailua hoitaa vahdissa oleva vahtipäällikkö, hän on vastuussa aluksen ohjailusta ja kuuluu tekijäpiiriin samalla perusteella kuin päällikkö. Saman meriteiden sääntöjen rikkomisen rikosoikeudellinen arviointi porrastuu sen mukaan, kuinka suuri vaara teosta aiheutuu, ja luotsin ja päällikön vastuu eroaa juuri siinä, mille portaalle kumpikin voi joutua. Pelkkä sääntörikkomus ilman vaaraa on vesiliikennetrikos, josta seuraa sakko (VLL 120 §), ja se kohdistuu siihen, jonka velvollisuutena on noudattaa sääntöjä alusta ohjatessaan, eli päällikköön. Luotsi ei siten joudu vastuuseen pelkän vaarattoman virheen perusteella. Hänen vastuunsa alkaa vasta, kun teosta aiheutuu todellinen vaara toisen turvallisuudelle, jolloin kyseeseen tulee liikenneturvallisuuden vaarantaminen, ja jos hän tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta rikkoo meriteiden sääntöjä niin, että teko on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toisen hengelle tai terveydelle, sen törkeä tekomuoto (RL 23:2 §).

VLL 120 §

RL 23:1 §

Päihderikoksista huomionarvoisin on vesiliikennejuopumus (RL 23:5 §), joka koskee luotsia suoraan. Ammattimaisessa vesiliikenteessä turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä toimivaan sovelletaan alennettua 0,5 promillen rajaa tavanomaisen 1,0 promillen sijasta (RL 23:5 §:n 2 momentti).

Alennettu promilleraja luotsille

RL 23:5 §

Henkeen ja terveyteen kohdistuvat rikokset

Jos luotsin menettelystä aiheutuu henkilövahinko, kyseeseen tulevat seurausrikokset, joissa luotsin tuottamus arvioidaan hyvää merimiestaitoa vasten alaluvuissa 7.3 ja 7.4 kuvatulla tavalla. Seurauksen mukaan todennäköisin nimike on kuolemantuottamus tai vammantuottamus, törkeissä tapauksissa niiden törkeä tekomuoto (RL 21:8 § ja 21:10 §, törkeinä 21:9 § ja 21:11 §).

RL 21:8 §

Ketjun havainnollistaa tapaus KKO 1999:107, jossa aluksen päällikkö oli alusta ohjatessaan laiminlyönyt tutkan seurannan ja paikanmäärittäksen, tehnyt sen vuoksi väärän väistöliikkeen ja törmännyt vastaantulijaan. Toinen henkilö kuoli ja toinen vammautui, ja päällikkö tuomittiin kuolemantuottamuksesta, vammantuottamuksesta, hyvän merimiestaidon laiminlyönnistä ja yhteentörmäyksen estämiseksi annettujen sääntöjen rikkomisesta. Kyse oli päälliköstä, mutta kuolemantuottamusta ja vammantuottamusta ei ole rajattu tiettyyn tekijäpiiriin (RL 21:8 §

KKO 1999:107

ja RL 21:10 §). Sama seurausrikosrakenne voi siksi koskea luotsia, jos vastaava huolimattomuus liittyy hänen ohjeeseensa.

Jos vakava vaara syntyy mutta kukaan ei loukkaannu, kysymykseen voisi periaatteessa tulla vaaran aiheuttaminen (RL 21:13 §), joka on kuitenkin toissijainen ja edellyttää tahallisuutta tai törkeää huolimattomuutta, joten sillä on harvoin itsestä merkitystä.

RL 21:15 §

Pelastustoimen laiminlyönti (RL 21:15 §) on luonteeltaan toisenlainen. Se velvoittaa rangaistuksen uhalla auttamaan hengenvaarassa olevaa, ja velvollisuus koskee jokaista, siis myös luotsia, eikä se erottele aluksella toimivia rooleittain. Ainoa rooliin liittyvä jousto tulee kohtuuservioinnista, eli siitä, mitä apua luotsilta hänen mahdollisuutensa ja tilanteen luonne huomioon ottaen voidaan kohtuudella edellyttää. Aluksen päälliköllä on tämän yleisen velvollisuuden lisäksi merenkulun oma korostettu auttamisvelvollisuus (ML 6:11 §), jota rajoittaa vain oman aluksen tai laivaväen vakava vaara.

ML 6:11 §

Ympäristörikkokset

Karilleajoon voi liittyä myös ympäristövastuu. Sen ankarimmat muodot, ympäristön turmeleminen ja sen törkeä tekemuoto (RL 48:1 § ja 48:2 §), edellyttävät tahallisuutta tai törkeää huolimattomuutta. Kuten alaluvussa 6.6 todettiin, törkeä huolimattomuus on luotsin toiminnassa ääripää, joka edellyttää tietoista ja piittaamatonta riskinottoa, eikä sitä voi päätellä pelkästä vahingon vakavuudesta. Luotsin kannalta lähempänä on tuottamuksellinen ympäristön turmeleminen (RL 48:4 §), joka ulottaa rangaistavuuden tavalliseen huolimattomuuteen, mutta vain silloin, kun aiheutettu vahinko tai sen vaara on erityisen suuri. Vastuu kohdennetaan siihen, jonka velvollisuuksien vastaisesta teosta tai laiminlyönnistä on kysymys, ja se voi olla myös luotsi (RL 48:7 §).

RL 48:4 §

Asteikon lievimmässä päässä toistuu sama jako kuin meriteiden sääntöjen kohdalla. Ympäristörikkomus (RL 48:3 §) ulottaa rangaistavuuden myös vesikulku-neuvon käyttämisestä koskevien yleisten velvollisuuksien rikkomiseen, kun teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa ympäristölle (VLL 5 §), mutta vesiliikenne-rikoksen tavoin tämä tekemuoto rajautuu alusta ohjaavaan päällikköön eikä tavoita luotsia. Julkaistussa oikeuskäytännössä ei ole luotsia koskevaa ympäristörikostuomiota (ks. jäljempänä Virkavastuu ja soveltamiskynns).

Yleisvaaralliset ja omaisuusrikokset

Selvästi epätodennäköisimpiä ovat yleisvaaralliset ja omaisuusrikokset. Tuottamukseen perustuu niistä yleisvaaran tuottamus (RL 34:7 §), josta rangaistaan, kun rikoslain 34 luvun tarkoittama yleinen vaara syntyy tekijän huolimattomuudesta. Luotsiin se voi osua, jos hänen huolimaton ohjailunsa aiheuttaa tällaisen vaaran. Tunnusmerkistö kattaa myös sen, että omaisuutta vahingoittamalla aiheutetaan vakava vaara energiahuollolle tai muulle yhteiskunnan tärkeälle toiminnolle (RL 34:1 §:n 2 momentti), joten esimerkiksi merenalaisen kaapelin katkaiseminen tavalla, joka vaarantaa laajalti sähkön- tai tietoliikenteen saannin, voisi tulla arvioitavaksi tätä kautta. Kysymys on kuitenkin tulkinnasta, jota ei ole oikeuskäytännössä ratkaistu. Tahalliset teot jäävät tämän tuottamusarvion ulkopuolelle. Kaapelin tai muun omaisuuden tahallinen vahingoittaminen olisi vahingonteko tai sen törkeä tekemuoto (RL 35:1 § ja 35:2 §) ja väylän tai turvalaitteen tahallinen vahingoittaminen liikennetuhotyö, jos teko on omiaan aiheuttamaan yleistä hengen tai terveyden vaaraa liikenteessä (RL 34:2 §), ja nämä edellyttävät kaikki tahallisuutta. Pelkkä omaisuuden vahingoittaminen huolimattomuudesta ei siten ole rikos, sillä vahingonteko on rangaistava vain tahallaan tehtynä¹⁵³ eikä rikoslaissa ole tuottamuksellista vahingontekoa (RL 3:5 §). Luotsauksessa vahingossa vaurioitunut laiturei, poiju tai kaapeli on ensisijaisesti siviilioikeudellinen korvauskysymys, ja rikosvastuu edellyttää, että huolimattomuudesta aiheutuu erikseen rangaistavaksi säädetty seuraus, kuten edellä mainittu yleinen vaara.

RL 34:7 §

RL 35:1 §

Virkavastuu ja soveltamiskynnys

Edellä käsiteltyjen yleisten nimikkeiden rinnalla, ja luotsin kannalta keskeisimpänä, on virkavastuu, joka ulottuu luotsiin LL 19 §:n 3 momentin nojalla (ks. alaluku 7.2). Se eroaa muista tämän alaluvun nimikkeistä kahdella tavalla. Virkavelvollisuuden rikkominen ja sen tuottamuksellinen muoto (RL 40:9 § ja 40:10 §) eivät edellytä vahinkoseurausta eivätkä vaaraa, ja ne kytkeytyvät suoraan luotsauslain velvollisuuksiin, kun useimmat edellä käsitellyt nimikkeet edellyttävät seurausta tai vähäistä suurempaa vaaraa. Nimikkeiden ulottuvuus luotsin omaan luotsausratkaisuun on kuitenkin avoin kysymys, jota tarkastellaan alaluvussa 7.6 (Virkavastuun ulottuvuus luotsausratkaisuun).

Kaikkien edellä käsiteltyjen nimikkeiden soveltamiskynnys on korkea. Useimmat niistä edellyttävät joko vähäistä suurempaa vaaraa tai vakavaa seurausta, ja

¹⁵³ Lappi-Seppälä ym. 2022, RL 35:1 §.

KKO 1962-II-89

tuottamuksellisissa tekemuodoissa vaaditaan lisäksi tuottamuskynnyksen ylittyminen (ks. alaluku 7.4). Julkaistussa oikeuskäytännössä ei ole vakiintunutta luotsia koskevaa rikoskäytäntöä näiden nimikkeiden osalta, ja luotsin toiminnan harvat rikosvastuutapaukset ovat toteutuneet muuta tietä, virkavelvollisuuden rikkomisen ja vesiliikennejuopumuksen kautta (ks. alaluku 7.4). Vanhemmassa oikeuskäytännössä luotseja koskenut syyte on niin ikään hylätty¹⁵⁴.

7.6 Kieltäytymis- ja keskeyttämisvelvollisuus rikosoikeudellisessa valossa

LL 23 §

LL 23 §:n kieltäytymis- ja keskeyttämisvelvollisuus on tämän oppaan kantava teema, ja se ansaitsee oman rikosoikeudellisen tarkastelunsa. Velvollisuuden sisältö ja kynnys on käsitelty aluvussa 5.5. Rikosoikeudellisen arvioinnin kannalta ratkaiseva on velvollisuuden tarkka muotoilu, koska rangaistavuuden mahdollinen ala rakentuu juuri sen varaan. Velvollisuus syntyy vain luotsin ammattitaitoonsa perustuen havaitsemasta ilmeisestä vaarasta, ja esimerkiksi hinaajaehto rajaa velvollisuuden alaa ja siten myös sitä, mitä sen rikkomisesta voisi rikosoikeudessa seurata. Hätätilanteita varten velvollisuuteen liittyy poikkeus, joka koskee aluksen saattamista turvaan.

Lähtökohta: luotsauslaki ei sisällä rikosvastuusäännöksiä

RL 3:1 §

Rikosoikeudellisen arvioinnin on lähdettävä laillisuusperiaatteesta. Rikoslaisissa rangaistavuus edellyttää nimenomaista, tekohetkellä voimassa ollutta rangaistusäännöstä (RL 3:1 §; PL 8 §). Kuten alaluvuissa 7.1 ja 7.3 todettiin, luotsauslaissa ei ole rangaistussäännöksiä, ja tästä seuraa, että LL 23 §:n velvollisuuden rikkominen ei sellaisenaan ole rikos. Luotsi, joka jättää kieltäytymättä tai keskeyttämättä, ei syyllisty ”luotsausrikokseen”, koska sellaista rikosnimikettä ei ole. Tämä ei tarkoita, että velvollisuus olisi merkityksetön. LL 23 §:n velvollisuus on aito ja sitova. Sen laiminlyönnistä voi seurata hallinnollisia toimia (ks. luku 8), ja laiminlyönti voi olla osa rikosoikeudellista arviota, kuten jäljempänä käy ilmi. Velvollisuus itsessään ei silti ole rikosnormi.

¹⁵⁴ KKO 1962-II-89, jossa luotsipiiripäällikköä ja kahta luotsia vastaan väylän turvaamisen laiminlyönnistä ajettu syyte ei menestynyt.

Rikosoikeudellinen laiminlyöntivastuu ja luotsin vastuuasema

Kieltäytymättä tai keskeyttämättä jättäminen on laiminlyönti, eikä laiminlyönti ole rikoslaissa rangaistava itsestään. Se on rangaistava vain kahdessa tilanteessa¹⁵⁵. Ensimmäinen on se, että jokin rikossäännös nimenomaan kriminalisoi laiminlyöntin. Merenkulussa tällainen säännös on hyvän merimiestaidon laiminlyönti (ML 20:2 §), jota käsiteltiin alaluvussa 7.4. Sen kautta myös LL 23 §:n vastainen luotsauksen jatkaminen voisi periaatteessa tulla arvioituksi. Luotsin asiantuntijarooli meriturvallisuuudessa perustaa velvollisuuden toimia merionnettomuuden estämiseksi, ja aluksessa toimiva luotsi voi kuulua säännöksen tekijäpiiriin¹⁵⁶. Reitti on kuitenkin jäänyt vaille käytännön merkitystä, sillä sekä tekijäpiiri että syyksiluettavuus on alaluvussa 7.4 todettu epävarmoiksi, eikä luotsia ole julkaistussa oikeuskäytännössä tuomittu sen nojalla.

ML 20:2 §

Toinen tilanne on se, että tekijä jättää estämättä tunnusmerkistön mukaisen seurauksen, kuten kuoleman tai vamman, vaikka hänellä on erityinen oikeudellinen velvollisuus estää se. Tätä kutsutaan epävarsinaiseksi laiminlyöntirikokseksi, ja sitä koskevat tiukat ehdot. Vastuu edellyttää neljää asiaa yhtä aikaa: rangaistussäännöstä, jota laiminlyönti rikkoo, erityistä oikeudellista velvollisuutta estää seuraus, tosiasiallista mahdollisuutta toimia sekä syy-yhteyttä laiminlyöntiin ja seurauksen välillä¹⁵⁷. Henkilön, jolla on tällainen erityinen velvollisuus, sanotaan olevan vastuuasemassa. Vastuuaseman käsitettä ei käytetä lakitekstissä, mutta se on Fränden sanoin ”rikosoikeudellisessa kirjallisuudessa niin vakiintunut, että sen käyttö on ongelmaton”¹⁵⁸. RL 3:3 §:n 2 momentti luettelee perusteet, joista velvollisuus voi syntyä. Niitä ovat virka, toimi tai asema, tekijän ja uhrin suhde, tehtävän vastaanottaminen tai sopimus, tekijän oma vaaraa aiheuttanut toiminta sekä näihin rinnastettava syy.

RL 3:3 §

Kuuluuko luotsin asema näiden perusteiden joukkoon, on tulkinnanvaraista. Vakiintunutta vastausta ei ole. Julkaistussa oikeuskäytännössä kysymystä ei ole ratkaistu, eikä sitä voi ratkaista suuntaan tai toiseen ilman ennakkoratkaisua. Luotsin vastuuasemaa voidaan perustella sillä, että hän hoitaa lakisääteistä turvallisuustehtävää ja että LL 23 § asettaa hänelle nimenomaisen velvollisuuden estää matkan jatkamisesta aiheutuva vaara. Toisaalta vastuuasemaa vastaan puhuu se,

Vastuuasema on ratkaisematta

¹⁵⁵ RL 3:3 §. Säännös määrittää laiminlyöntin rangaistavuuden edellytykset ja on siksi lähtökohta arvioitaessa, voiko kieltäytymättä tai keskeyttämättä jättäminen ylipäättään olla rikos.

¹⁵⁶ Vaahtikari 2021, s. 66–67 ja 69.

¹⁵⁷ Toimintamahdollisuudesta ja syy-yhteydestä ks. Tapani – Tolvanen – Hyttinen 2025, jaksot III.6.4 ja III.3.2.

¹⁵⁸ Frände 2008, s. 241.

ettei luotsilla ole aluksella päätösvaltaa. Hän on neuvonantaja, ja päällikkö säilyttää komennon (ks. luvut 3 ja 5). Vastuuaseman ehdot ovat lakitekstissä tiukat, ja asema on perusteltava aina tapauskohtaisesti¹⁵⁹.

Virkavastuun ulottuvuus luotsausratkaisuun

Alaluvussa 7.5 luetelluista nimikkeistä virkavastuu, eli virkavelvollisuuden rikkominen, ansaitsee erillisen tarkastelun, koska siihen liittyy kysymys, jota ei ole ratkaistu ja joka on luotsin kannalta tärkein. Voiko luotsia rangaista virkamiehen tavoin siitä, miten hän luotsasi, ennen kaikkea siitä, ettei hän kieltäytynyt tai keskeyttänyt, vaikka LL 23 § olisi sitä vaatinut? Tässäkään asiassa varmaa vastausta ei ole, eikä sellaista voi tällä hetkellä antaa. Kysymystä ei ole vain jätetty selvittämättä, vaan se on oikeudellisesti aidosti ratkaisematta.

KKO 2002:51

Virkavelvollisuuden rikkominen ei kerro, mitkä teot ovat rangaistavia. Se saa sisältönsä vasta niistä velvollisuuksista, jotka laki luotsille muualla asettaa¹⁶⁰. Tämä avoimuus on tietoinen. Kun virkarikossäännökset laadittiin, lainsäätäjä toteusi suoraan, ettei niitä voitu kirjoittaa niin tarkasti, että syyllisyys voitaisiin todeta muita sääntöjä katsomatta¹⁶¹. LL 23 §:n kieltäytymisvelvollisuus on tällainen muualta tuleva velvollisuus, ja se perustuu luotsin ammattitaitoiseen arvioon ilmeisestä vaarasta. Siksi jää epäselväksi, voiko LL 23 §:n laiminlyönti ylipäättään olla virkavelvollisuuden rikkominen.

Selvyysvaatimus ei
KKO 2023:17
esta vastuuta

Tällä avoimuudella on kuitenkin laillisuusperiaatteesta johtuva raja. Korkein oikeus on ratkaisussa KKO 2023:17 edellyttänyt, että velvollisuuden sisältö on selvästi määriteltävissä ja sen soveltaminen ennakoitavissa¹⁶². Raja on silti matala, sillä samassa ratkaisussa yleisluonteisten hallintolain säännösten katsottiin täyttävän vaatimuksen eikä niiden avoimuus estänyt rikosvastuuta. Ratkaisu koski kunnallisia luottamushenkilöitä eikä ole luotsia koskeva ennakkopäätös, mutta sen selvyysvaatimus koskee virkavelvollisuuden rikkomista yleisesti. Luotsin kannalta se ei sulje virkavastuuta pois LL 23 §:n kaltaisen avoimen velvollisuuden kohdalla, vaan edellyttää vain, että velvollisuus on selvästi johdettavissa, ei että se olisi täsmällisesti lueteltu.

Epävarmuutta lisää se, ettei luotsi ole virkamies. Hän kuuluu virkavastuun piiriin vain siksi, että luotsauslaki erikseen niin sanoo, eikä laki kerro, mihin luotsin

¹⁵⁹ Frände 2008, s. 240.

¹⁶⁰ KKO 2002:51; Lappi-Seppälä ym. 2022, RL 40:9.

¹⁶¹ HE 58/1988 vp, s. 64–65.

¹⁶² KKO 2023:17, kohta 15.

tehtäviin tämä vastuu ulottuu¹⁶³. Kun luotsi luotsaa, hän neuvoo ja päällikkö päättää, kuten edellä todettiin. Siksi jää avoimeksi, kuuluuko luotsausratkaisu virkavastuun piiriin lainkaan.

Yhdessä luotsin tehtävässä asetelma on toinen. Luotsin on ilmoitettava VTS-palveluntarjoajalle havainnoistaan, joilla on merkitystä turvallisuudelle, ympäristönsuojelulle tai meri- ja tullivalvonnalle, sekä luotsattavan aluksen vahingoista Liikenne- ja viestintävirastolle (LL 18 §:n 2 momentti). Tämä velvollisuus palvelee suoraan viranomaisvalvontaa, ja sitä täyttäessään luotsi toimii valtion valvonnan apuna. Siksi sen laiminlyönti sopii virkavelvollisuuden rikkomisen alle luontevammin kuin luotsauksen aikainen ammatillinen ratkaisu. Ilmoitusvelvollisuuskään ei ole sisällöltään yksiselitteinen, sillä siitä, mikä havainto on valvonnan kannalta merkityksellinen, voidaan kiistellä. Erottava tekijä on se, kenelle velvollisuus on suunnattu. Ilmoitukset palvelevat valvontaa, kun taas kieltäytyminen on osa itse luotsausta.

Ilmoitusvelvollisuus

LL 18 §:n 2 mom.

Koska vakiintunutta käytäntöä ei ole, kukaan ei voi sanoa, missä raja kulkee. Yhtä vähän kukaan voi luvata luotsille, että hän on tämän vastuun ulkopuolella, tai väittää, että hän on sen piirissä aina kun jokin menee pieleen. Avoimuus ei ole pelkästään tämän oppaan tulkinta, sillä oikeusministeriössä parhaillaan arvioitavan virkavastuusääntelyn lausuntopalautteessa on pidetty tulkinnanvaraisina juuri samoja kysymyksiä, jotka tässä nousivat esiin, nimittäin virkavastuun aineellista perustetta ja yksityisen yhtiön työntekijään ulottuvan virkavastuun rajoja¹⁶⁴.

OM 2024:31

Tuottamuskyynnys kieltäytymisvelvollisuuden kohdalla

Vaikka luotsin vastuuasema poikkeustilanteessa katsottaisiin olevan, rangaistavuus edellyttäisi vielä tuottamuskyynnyksen ylittymistä. Mitä tuottamus rikosoikeudessa tarkoittaa ja miksi sen kynnyks on arkihuolimattomuutta tiukempi, käsiteltiin alaluvussa 7.4. Kieltäytymis- ja keskeyttämisvelvollisuuden kohdalla ratkaisevaa on, mitä luotsi tapahtumahetkellä havaitsi tai mitä hänen olisi pitänyt havaita, ei se, mikä jälkikäteen osoittautui vaaralliseksi. Esitöiden mukaan velvollisuus kytkeytyy luotsin ammattitaitoon perustuvaan arvioon ilmeisestä vaarantumisesta, eivätkä piilevät viat tai vasta jälkikäteen ilmenneet vaarat synnytä velvollisuutta toimia toisin¹⁶⁵. Tuottamusarviota lieventää lisäksi LL 23 §:n oma rakenne, sillä velvollisuus laukeaa vain ilmeisen vaaran tilanteessa ja vain, jos hinaajan käyttö ei

HE 293/2022 vp

¹⁶³ LL 19 §:n 3 momentti, jonka mukaan virkavastuu koskee luotsausyhtiön palveluksessa olevaa henkilöä hänen suorittaessaan laissa luotsausyhtiön vastuulle säädettyjä tehtäviä. Ks. alaluku 7.2.

¹⁶⁴ Oikeusministeriön lausuntotiivistelmä 2024:31 (Hoffrén).

¹⁶⁵ HE 293/2022 vp, s. 80.

ole mahdollista tai ei olennaisesti parantaisi turvallisuutta. LL 23 §:n rakenteesta seuraa samalla, että näytetty rikkomus on tyypillisesti tietoinen, koska velvollisuus syntyy vasta luotsin havainnosta. Jos havaintoa ei voida näyttää, painopiste siirtyy sen arviointiin, olisiko huolellisen luotsin pitänyt vaara havaita ja syntyikö velvollisuutta lainkaan.

Käytännön johtopäätös luotsin kannalta

LL 23 §:n kieltäytymis- ja keskeyttämisvelvollisuus on ensisijaisesti turvallisuusnormi, ei rikosoikeudellinen seuraamusjärjestelmä. Velvollisuuden rikkominen ei ole oma rikoksensa. Jos siitä seuraa rikosvastuu, vastuu rakentuu samoista edellytyksistä kuin muissakin rikoksissa, eli tarvitaan rangaistussäännös, tosiasiallinen toimintamahdollisuus, syy-yhteys ja tuottamuskynnyksen ylittyminen sekä laiminlyönnissä lisäksi vastuuasema. Edellytykset eivät ole poikkeuksellisia, mutta luotsin kohdalla kaksi niistä täyttyy harvoin. Vastuuaseman olemassaolo on edellä todettu epävarmaksi, ja rangaistava tuottamus edellyttää enemmän kuin tavanomaisen virhearvion. Tämä ei silti tee velvollisuudesta merkityksetöntä. Jos luotsi sivuuttaa velvollisuutensa tietoisesti, hänen siviilioikeudelliset suojarakenteensa voivat murtua (ks. alaluku 6.5). Velvollisuuden noudattaminen suojaa luotsia samanaikaisesti useassa vastuulajissa.

7.7 Rikosoikeudellisen vastuun rajat luotsin toiminnassa

Edelliset alaluvut ovat kuvanneet, milloin luotsin toiminta voi täyttää rikoksen tunnusmerkistön. Tämä alaluku kokoaa vastakysymyksen: miksi valtaosa luotsin virheistä ei ole rikosoikeudellisesti relevantteja. Vastaus on kolmessa rakenteellisessa rajassa ja niitä täydentävässä järjestelmätason syyssä, jotka kaikki seuraavat suoraan jo esitetystä mutta jotka on hyödyllistä koota yhteen.

Ensimmäinen raja on laillisuusperiaate. Koska luotsauslaki ei sisällä rangaistussäännöksiä, luotsin velvollisuuden rikkominen on rangaistavaa vain, jos teko vastaa erikseen jotakin laissa säädettyä tunnusmerkistöä (RL 3:1 §). Tämä rajaa jo lähtökohtaisesti pois suuren osan tilanteista, joissa luotsin toimintaa moititaan ammatillisesti mutta joissa mikään tunnusmerkistö ei täyty.

Toinen raja on tuottamus ja ammattistandardi. Kuten alaluvussa 7.4 todettiin, rangaistava tuottamus edellyttää, että luotsi on ottanut riskin, jota huolellisen

Raja 1: laillisuusperiaate

Raja 2: tuottamuskynnyys

luotsin ei olisi tapahtumahetkellä pitänyt ottaa¹⁶⁶. Huono lopputulos ei ole rikosoikeudellinen huolimattomuus, eikä tavanomainen ammatillinen virhearvio ylitä tuottamuskynnystä. Törkeän tuottamuksen, joka voisi joissakin nimikkeissä ankaroittaa arviota, kynnys on vielä korkeampi: se ratkaistaan kokonaisarvostelulla, jossa otetaan huomioon rikotun huolellisuusvelvollisuuden merkittävyys, vaarannettujen etujen tärkeys, loukkauksen todennäköisyys, riskinoton tietoisuus ja muut olosuhteet (RL 3:7 §:n 2 momentti). Siviilivastuun puolella törkeää huolimattomuutta tarkasteltiin alaluvussa 6.6.

RL 3:7 §:n 2 mom.

Kolmas raja on syy-yhteys. Rangaistava seuraus on voitava lukea juuri arvioitavan henkilön teon aiheuttamaksi. Kommentosillan monitoimijaympäristössä, jossa päällikkö säilyttää komennon ja jossa vahtipäällikkö ja muu miehistö toimivat samanaikaisesti, yksittäisen toimijan vastuun perustaminen edellyttää yksilöitävää tekoa ja sen syy-yhteyttä seuraukseen. Kommentosiltayhteistyö ja vastuunjaon rakenne vaikuttavat siten siihen, kenen menettely täyttää tunnusmerkistön. Vastuu voi jäädä syntyväksi, jos kenenkään yksittäinen menettely ei sitä täytä, mutta se voi myös kohdistua useampaan, jos kunkin oma menettely täyttää tunnusmerkistön edellytykset¹⁶⁷.

Raja 3: syy-yhteys

Tätä havainnollistaa konttialus Priamoksen ajautuminen Kotkassa matalikolle. Luotsi ohjaili alusta päällikön valvonnassa, mutta kääntö ei onnistunut poikkeuksellisessa puuskatuudessa, työpuhelu häiritsi luotsia ratkaisevalla hetkellä ja kommentosillan yhteinen tilannetietoisuus jäi muodostumatta. Aluksen vaurioista huolimatta tapaus ei johtanut rikosvastuuseen¹⁶⁸.

OTKES M2018-03

Luotsiin voi soveltaa useita rikosnimikkeitä (alaluku 7.5), mutta nimikkeiden runsaus ei kerro toteutuneesta vastuusta, koska jokainen niistä edellyttää edellä kuvattujen kynnysten ylittymistä. Näiden kolmen rajan päälle tulee vielä neljäs, järjestelmätason syy sille, miksi rikosoikeus jää luotsin kohdalla viimesijaiseksi keinoksi. Merenkulun vastuu on rakenteellisesti kanavoitu pois yksittäisestä toimijasta (luku 6), ja rikosoikeus on lainsäätäjän tarkoituksen mukaan viimesijainen keino, ultima ratio, jota käytetään vasta, kun muut keinot ovat riittämättömiä¹⁶⁹. Luotsauksessa muut keinot, ennen kaikkea hallinnollinen valvonta ja seuraamukset (luku 8), kattavat valtaosan moitittavasta menettelystä. Rikosoikeus jää siksi

Ultima ratio

¹⁶⁶ RL 3:7 §:n 1 momentti, jonka mukaan menettely on huolimattomuus, jos tekijä rikkoo olosuhteiden edellyttämää ja häneltä vaadittavaa huolellisuusvelvollisuutta, vaikka hän olisi kyennyt sitä noudattamaan. Säännös asettaa kynnyn, joka erottaa rangaistavan tuottamuksen tavanomaisesta virhearviosta (ks. alaluku 7.4).

¹⁶⁷ Tapani – Tolvanen – Hyttinen 2025, jakso III.6.

¹⁶⁸ Onnettomuustutkintakeskus M2018-03 (Priamos); lopputulos Helke 2022, s. 84–86.

¹⁶⁹ Tapani – Tolvanen – Hyttinen 2025, jakso I.3.4; Korkka-Knuta – Helenius – Frände 2020, s. 19–20.

varatuksi niihin poikkeuksellisiin tilanteisiin, joissa teko sekä on rikoslaissa rangaistavaksi säädetty että täyttää tuottamuskynnyksen ja syy-yhteyden vaatimukset.

7.8 Rikostutkinta, esitutkinta ja luotsin asema prosessissa

Rikosoikeudellisen vastuun käsittely jää vajaaksi, jos tarkastellaan vain aineellisia edellytyksiä. Luotsille on yhtä tärkeää ymmärtää, miten prosessi etenee onnettomuuden jälkeen ja mikä on hänen asemansa siinä. Jo prosessin alkuvaiheessa, kauan ennen kuin kysymys rikosvastuusta ratkeaa, luotsin oma toiminta ja oikeudellinen asema voivat vaikuttaa hänen oikeusturvaansa.

Onnettomuustutkinta vs. rikostutkinta

Merionnettomuuden jälkeen käynnistyy tavallisesti kaksi erillistä menettelyä, joiden tarkoitus ja oikeudelliset rajat poikkeavat toisistaan. Turvallisuustutkinta, jota Suomessa tekee Onnettomuustutkintakeskus (OTKES), selvittää onnettomuuden kulun, syyt ja seuraukset turvallisuuden parantamiseksi (TurvTL 5 §). Sen tarkoitus ei ole vastuun jakaminen. Laki sanoo tämän suoraan. Turvallisuustutkintaa ei tehdä oikeudellisen vastuun kohdentamiseksi (TurvTL 1 §). Esitutkinta on tästä erillinen menettely, joka palvelee mahdollisen rikosvastuun selvittämistä esitutkintalain (805/2011, jäljempänä ETL) mukaisesti. Vaikka poliisi on yleinen esitutkintaviranomainen, merionnettomuudessa esitutkinnan tekee tavallisesti Rajavartiolaitos, jolla on poliisin ohella toimivalta tutkia merenkulun rikoksia, kuten merilain 20 luvun tekoja ja vesiliikenteessä tapahtunutta liikenneturvallisuuden vaarantamista (ETL 2:1 § ja laki rikostorjunnasta Rajavartiolaitoksessa 108/2018, 2 luvun 4 §). Vakavimmat onnettomuudet päätyvät kuitenkin tyypillisesti poliisin tutkittaviksi, ja jos tapaukseen liittyy epäily esimerkiksi kuoleman- tai vammantuottamuksesta, esitutkintavastuu on poliisilla¹⁷⁰.

Onnettomuuden jälkeen sama paikka on usein yhtä aikaa onnettomuuspaikka ja mahdollinen rikospaikka, jolloin Onnettomuustutkintakeskuksella ja esitutkintaviranomaisella on rinnakkaiset toimivaltuudet samaan aineistoon. Onnettomuustutkintakeskus voi määrätä paikan eristettäväksi, eikä siellä olevaa aineistoa saa siirtää ilman sen lupaa, ja sillä on oikeus saada onnettomuuteen liittyvät tallenteet kuten VDR-tallenteen tiedot (TurvTL 19 ja 20 §). Poliisi voi puolestaan

¹⁷⁰ Helke 2022, s. 84.

takavarikoida saman esineen tai tallenteen rikosasian todisteeksi (pakkokeinola-
ki 806/2011, 7:1 §). Käytännössä nämä toimivallat sovitetaan yhteen niin, että
kumpikin menettely saa tarvitsemansa aineiston¹⁷¹.

Erottelu on luotsille käytännössä tärkeä, koska menettelyt nojaavat eri logiik-
kaan ja koska tieto kulkee niiden välillä rajoitetusti. Turvallisuustutkinnan tehok-
kuus perustuu siihen, että osalliset voivat kertoa tapahtumista avoimesti¹⁷². Tämän
turvaamiseksi turvallisuustutkinnassa saatuja tietoja saa luovuttaa esitutkintaan
vain rajoitetusti. Onnettomuustutkintakeskus saa luovuttaa tietoa esitutkinta- ja
syyttäjäviranomaiselle vain, jos se on välttämätöntä sellaisen rikoksen selvittämi-
seksi, josta ankarin rangaistus on vähintään kaksi vuotta vankeutta. Tämänkään
estämättä se ei saa ilman asianomaisen suostumusta luovuttaa tietoa, joka on olen-
naisin osin saatu henkilöltä, jolla olisi todistajana oikeus tai velvollisuus kieltäytyä
todistamasta (TurvTL 39 §). Luotsi kuuluu oman kertomuksensa osalta tähän jouk-
koon, sillä jokaisella on oikeus kieltäytyä todistamasta siltä osin kuin todistaminen
saattaisi hänet syytteen vaaraan tai myötävaikuttaisi hänen syyllisyytensä selvit-
tämiseen (oikeudenkäymiskaari 17:18 §). Luotsin oma turvallisuustutkinnassa
antama kertomus on siten tältä osin suojattu, kun muita tietoja saadaan luovuttaa.

Kahden vuoden raja jättää useita luotsin kannalta keskeisiä rikoksia luovutus-
mahdollisuuden ulkopuolelle. Luotsin usein keskeisin nimike, virkavelvollisuu-
den rikkominen, jää kokonaan rajan alle, sillä sen enimmäisrangaistus on yksi
vuosi eikä siitä ole törkeää tekemuotoa (RL 40:9 § ja 40:10 §). Rajan alle jäävät
myös liikenneturvallisuuden vaarantamisen perusmuoto (RL 23:1 §) ja vammantuo-
ttamus (RL 21:10 §). Raja ylittyy vasta vakavimmissa seurauksissa, ennen
kaikkea kuolemantuottamuksessa ja tekojen törkeissä tekemodoissa (RL 21:8
§ ja 21:9 §; törkeä vammantuottamus RL 21:11 §, törkeä liikenneturvallisuuden
vaarantaminen RL 23:2 § ja vesiliikennejuopumus RL 23:5 §).

Turvallisuustutkinnan tarkoitus ei siis ole osoittaa syyllisiä, eikä sen aineistoa
ole tarkoitettu rikosprosessin näytöksi. Sama rajaus koskee tapaa, jolla OTKESin
tutkintaselostuksia tässä oppaassa käytetään. Ne ovat faktataustaa onnettomuuksien
ymmärtämiseksi mutta eivät oikeudellisia normeja, eivätkä ne ratkaise vas-
tuukysymystä.

Tieto kulkee rajoitetusti

TurvTL 39 §

Todistamiskielto

¹⁷¹ Helke 2022, s. 218–221.

¹⁷² Turvallisuustutkinta perustuu kuulemisten osalta vapaaehtoisuuteen ja luottamukseen, ja luovutusrajoitus on poikkeus esitutkinta- ja syyttäjäviranomaisen muutoin laajasta tiedonsaantioikeudesta. Tutkinnan ja rikosprosessin erillisyyks on edellytys sille, että avoimuus ja oikeusturva voivat toteutua yhtä aikaa. Helke 2022, s. 227–231.

TurvTL 40 §

Länsi-Uudenmaan
KO 2017

Tätä erillisyyttä vahvistaa laissa säädetty todistamiskiello. Onnettomuustutkintakeskuksen virkamies, tutkintaryhmän jäsen tai muu turvallisuustutkintaan osallistuva ei saa todistaa siitä, mitä hän on tehtävässään saanut tietää onnettomuudesta, ellei tuomioistuिन erittäin tärkeiden syiden vuoksi velvoita häntä siihen (oikeudenkäymiskaari 17:12 §:n 5 momentti ja TurvTL 40 §). Koska tutkintaselostus on kirjallinen eikä sen laitteita voida lähtökohtaisesti kuulla, sen käyttö rikosasiassa syyllisyyttä tukevana näyttönä on todistamiskiellon vuoksi hyvin rajoitettua. Julkaistussa oikeuskäytännössä kysymystä tutkintaselostuksen käytöstä syyllisyydenäyttönä ei ole ratkaistu. Käräjäoikeuskäytännössä selostus on jätetty ottamatta vastaan syyllisyyttä tukevana kirjallisena todisteena, koska se olisi merkinnyt todistamiskiellon kiertämistä¹⁷³. Toisessa ratkaisussa katsottiin, että selostuksen tosiseikkakuvausta voidaan käyttää taustana, mutta sen johtopäätöksiä laiminlyönneistä ei ilman laatijoiden kuulemista ja syytetyn mahdollisuutta esittää vastanäyttöä¹⁷⁴.

Luotsin prosessuaalinen asema

ETL 2:5 §

Asema määrää puhe-
velvollisuuden

Esitutkinnassa luotsin asema voi vaihdella, ja sen tunnistaminen on hänen oikeuksiensa kannalta ratkaisevaa. Luotsia voidaan kuulla todistajana, asianomistajana tai rikoksesta epäiltynä, ja näihin asemiin liittyvät oikeudet ja velvollisuudet ovat erilaiset. Esitutkintalaki kutsuu asianosaisiksi asianomistajaa, epäiltyä ja muuta henkilöä, jonka oikeuksiin asia voi vaikuttaa, kun taas todistaja ei ole asianosainen, vaikka häntä kuullaan (ETL 2:5 §).

ETL 4:3 §

Asemien ero näkyy selvimmin siinä, mitä luotsi on velvollinen kertomaan. Todistajan on totuudenmukaisesti ja mitään salaamatta kerrottava, mitä hän tietää tutkittavasta asiasta (ETL 7:8 §). Tästä on kuitenkin poikkeus. Jos todistaja saisi oikeudenkäynnissä kieltäytyä todistamasta, esimerkiksi välttyäkseen myötävaikuttamasta oman syyllisyytensä selvittämiseen, hän saa kieltäytyä myös esitutkinnassa. Rikoksesta epäillyllä taas on oikeus olla myötävaikuttamatta sen rikoksen selvittämiseen, josta häntä epäillään (ETL 4:3 §).

ETL 4:9 §

Aseman tunnistaminen ei jää yksin luotsin varaan. Esitutkintaviranomaisen on ilmoitettava henkilölle hänen asemansa mahdollisimman nopeasti ja kerrottava myös sen muutoksista, ja jos asema on epäselvä, häntä voidaan kohdella kuultavana (ETL 4:9 §). Asema voi muuttua kesken tutkinnan, esimerkiksi todistajasta

¹⁷³ Länsi-Uudenmaan KO 19.10.2017 (selostettu Helke 2022, s. 238).

¹⁷⁴ Helsingin KO 15.2.2013; molemmat käräjäoikeusratkaisut selostettu Helke 2022, s. 238 ja 249–251.

epäilyksi, ja tällainen muutos vaikuttaa suoraan luotsin oikeuksiin. Siksi hänen kannattaa tietää, missä asemassa häntä kulloinkin kuullaan.

Ammattirooli ja itsekriminointisuoja

Luotsin ammattirooliin kuuluu avoimuus ja raportointi. Turvallisuus paranee, kun tapahtumista kerrotaan rehellisesti, ja osa tästä avoimuudesta on suorastaan lakisääteistä, kuten luotsin velvollisuus ilmoittaa turvallisuuden kannalta merkityksellisistä havainnoistaan (LL 18 §:n 2 momentti) ja osallistuminen meriselitykseen (ks. 8.4). Tämä velvollisuus kertoa voi joutua jännitteeseen rikosprosessin itsekriminointisuojan kanssa. Sen mukaan rikoksesta epäillyllä on oikeus olla myötävaikuttamatta oman syyllisyytensä selvittämiseen (ETL 4:3 §), ja suoja kuuluu myös oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin takeisiin Euroopan ihmisoikeussopimuksen 6 artiklassa.

Jännite ei ole pelkkä teoreettinen mahdollisuus. Sen ydin on tilanne, jossa henkilöllä on yhtäältä lakiin perustuva velvollisuus kertoa tapahtumista ja toisaalta oikeus vaieta, koska samaa tapahtumaa tutkitaan häntä vastaan rikoksena. Juuri tällaisesta asetelmasta oli kyse ratkaisussa *Martinen v. Suomi*¹⁷⁵. Valittaja oli velvollinen antamaan ulosottoselvityksessä tietoja varallisuudestaan sakon uhalla, mutta samaan aikaan häntä vastaan oli vireillä rikosepäily samoista varallisuusjärjestelyistä. Euroopan ihmisoikeustuomioistuin katsoi, että pakko antaa nuo tiedot loukkasi hänen oikeuttaan olla myötävaikuttamatta oman syyllisyytensä selvittämiseen. Luotsin tilanteen rakenne on sama, sillä häneltä odotetaan avointa kertomusta turvallisuuden vuoksi, vaikka samaa tapahtumaa voidaan tutkia rikoksena.

Martinen v. Suomi

Milloin itsekriminointisuojaan voi vedota tällaisessa rikosprosessin ulkopuolisessa tilanteessa, arvioidaan niin sanotuilla Weh-kriteereillä. Ne edellyttävät riittävää samanaikaisuutta, yhteyttä ja relevanssia vireillä olevaan tai mahdolliseen rikosasiaan, ja tällaisen yhteyden vallitessa henkilöä ei saa pakottaa antamaan itseään raskauttavaa lausumaa ilman riittävää palomuuria¹⁷⁶.

Luotsin kannalta tätä jännitettä lieventää se turvallisuustutkinnan tietojen luovutusrajoitus, joka kuvattiin edellä. Koska turvallisuustutkinnassa kerrottua ei pääsääntöisesti saa kääntää rikosprosessin näytöksi luotsia vastaan, avoimuus ja oma oikeusturva eivät ole tältä osin vastakkaisia. Rajoitus koskee kuitenkin vain turvallisuustutkinnassa annettua kertomusta. Samasta tapahtumasta luotsi voi joutua

*Suoja ei kata poliisi-
kuulustelua*

¹⁷⁵ Euroopan ihmisoikeustuomioistuin, *Martinen v. Suomi* 21.4.2009.

¹⁷⁶ Euroopan ihmisoikeustuomioistuin, *Weh v. Itävalta* 8.4.2004 (selostettu *Helke* 2022, s. 243–244).

kertomaan myös poliisikuulustelussa ja meriselityksessä, jossa häntä voidaan kuul-
la (ks. 8.4), eikä näitä sama luovutusrajoitus suoja. Niissä luotsin suoja ei perustu
turvallisuustutkinnan rajoitukseen vaan edellä kuvattuun itsekriminointisuojaan,
johon hän voi Weh-kriteerien täytyessä itse vedota.

Käytännön merkitys luotsin vastuunhallinnalle

Oikeus avustajaan

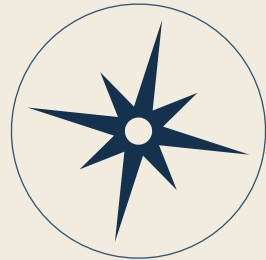
Prosessin ymmärtäminen on osa luotsin vastuunhallintaa, koska se auttaa häntä
käyttämään niitä oikeuksia, jotka laki hänelle prosessin osapuolena antaa. Kes-
keisin näistä on asianosaisen oikeus käyttää avustajaa esitutkinnassa (ETL 4:10
§). Avustajan konsultointi varhaisessa vaiheessa on erittäin suositeltavaa, kos-
ka luotsin asema voi olla epäselvä tai muuttua todistajasta epäillyksi ja koska eri
asemiin liittyvät oikeudet poikkeavat toisistaan. Koska viranomaisen on kerrotta-
va asema ja sen muutokset, luotsin ei tarvitse arvailla rooliaan, vaan hän voi myös
itse kysyä sitä.

ETL 4:10 §

*Luotsin suurin käytännön riski ei useimmiten ole tuomio vaan
prosessin kohteeksi joutuminen sinänsä, sen vaatima aika ja
sen tuottama epävarmuus.*

Rikosoikeudellisen vastuun aineellinen kynnys on korkea. Luotsin suurin käy-
tännön riski ei useimmiten ole tuomio vaan prosessin kohteeksi joutuminen sinän-
sä, sen vaatima aika ja sen tuottama epävarmuus¹⁷⁷. Tähän riskiin vaikutetaan
parhaiten ammattitaitoisella toiminnalla ja sillä, että toiminta on jälkikäteen to-
dennettavissa. Käytännön toimintamalleihin palataan luvussa 9.

¹⁷⁷ Kirjallisuudessa on todettu, että oikeudenkäyntiin liittyvä julkisuus ja vaiva voivat tosiasiassa vai-
kuttaa rangaistuksen tavoin, vaikka menettelyn tarkoituksena ei saa olla asianosaisen häpäiseminen
(Tapani – Tolvanen – Hyttinen 2025, jakso I.2.2). Keston rasitus on tunnustettu myös lainsäädän-
nössä, sillä asianosaisella on oikeus hyvitykseen valtion varoista oikeudenkäynnin viivästyessä (laki
oikeudenkäynnin viivästyksen hyvittämisestä (362/2009) 1 §).



Luku 8

Hallinnollinen ja kurinpidollinen vastuu

Hallinnollisessa vastuussa on kyse ennen kaikkea siitä, että luotsaus pysyy turvallisena. Valvonta, pätevyyskiin puuttuminen ja seuraamusmaksu eivät edellytä rikosoikeudellista syyllisyyttä, mutta ne voivat ulottua luotsin oikeuteen harjoittaa ammattiaan ja olla vaikutuksiltaan sakkoa ankarampia.

8.1 Hallinnollisen vastuun luonne luotsauksen kontekstissa

Kolmas luotsin vastuulaji on luonteeltaan erilainen kuin kaksi edellistä. Siviili- ja rikosoikeudellinen vastuu kysyvät, kuka maksaa ja ketä rangaistaan. Hallinnollinen vastuu kysyy ennen kaikkea, miten toiminta pysyy turvallisena. Sen ydin on turvaava¹⁷⁸. Valvonta, pätevyyksien hallinta ja ohjaus ovat ennakoivia keinoja, eivätkä ne edellytä rikosoikeudellista syyllisyyttä. Pätevyyden rajoittaminen ei ole rangaistus vaan turvallisuusratkaisu, ja se voidaan tehdä, vaikka kukaan ei olisi syyllistynyt rikokseen¹⁷⁹.

*Seuraamusmaksu
sanktioelementtinä*

Tähän ytimeen liittyy kuitenkin vuoden 2023 luotsauslaissa myös rangaistusluonteinen elementti. Luotsauslaki 561/2023 toi seuraamusmaksun, joka on hallinnollinen sanktio mutta jolla on rangaistuksenkaltaisia piirteitä. Hallinnollinen vastuu kattaa siis sekä pätevyyden rajoittamisen kaltaiset keinot että rangaistusluonteisen seuraamusmaksun, ja näiden oikeudellinen arviointi on osin erilainen. Rangaistusluonteiseen seuraamukseen liittyy oikeusturvavaatimuksia, jotka muistuttavat rikosoikeudellisia takeita. Pätevyyteen kohdistuvissa keinoissa taas korostuu suhteellisuus. Lupa voidaan peruuttaa vain, jos lievempää seuraamusta ei voida pitää riittävänä, ja peruutus suhteutetaan rikkomuksen vakavuuteen (LL 66 §:n 3 momentti). Samalla tavalla varoitus tulee kyseeseen vasta, jos huomautusta ei voida pitää riittävänä (LL 67 §).

Hallinnollisen vastuun käytännön merkitystä ei pidä aliarvioida sen vuoksi, ettei se ole rangaistus. Pätevyyden rajoittaminen tai peruuttaminen voi olla luotsille ankarampi seuraus kuin sakko, koska se koskee suoraan oikeutta harjoittaa ammatia. Toimenpide ei siis ole muodollisesti rangaistus, mutta sen vaikutus on usein ankarampi, ja juuri tämä tekee sen oikeusturvasta luotsille tärkeän kysymyksen. Siihen palataan alaluvussa 8.4.

¹⁷⁸ Rikosoikeudellakin on estävä tehtävänsä, sillä tekoja säädetään rangaistavaksi ja rangaistuksia määrätään ensi sijassa siksi, että ihmiset pidättäytyisivät normien vastaisesta käyttäytymisestä (Tapani – Tolvanen – Hyttinen 2025, jakso I.2.3). Ero on keinoissa. Rikosvastuu vaikuttaa jälkikäteisen moitteen kautta, kun taas hallinnollinen valvonta kohdistuu suoraan toiminnan edellytyksiin, kuten pätevyyksiin ja lupiin.

¹⁷⁹ HE 293/2022 vp, s. 109, jonka mukaan luvan peruuttamisessa, muuttamisessa ja rajoittamisessa on kyse eräänlaisista hallinnollisista turvaamistoimista, ei rangaistuksista. Ks. myös alaluku 8.3.

8.2 Traficomin valvonta ja pätevyyskiin puuttuminen

Hallinnollisen vastuun keskeinen viranomainen on Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, jolle luotsauslaki antaa luotsauksen valvontaa koskevan toimivallan (LL 64 §). Traficom valvoo lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista, ja sillä on salassapitosäännösten estämättä oikeus saada valvonnan kannalta välttämättömät tiedot luotsausyhtiöltä, luvanhaltijoilta ja muilta toimijoilta (LL 65 §). Asia tulee viranomaisen tietoon kahta kautta. Traficom tekee omia havaintojaan, ja alusliikennepalvelun tarjoajan on ilmoitettava virastolle havaitsemistaan poikkeamista, jotka koskevat muun muassa luotsin lupakirjaa ja luotsauspalvelujen tarjoamista (LL 64 §). Yksittäisen luotsin kannalta tämä tarkoittaa, että hänen toimintaansa koskeva havainto voi päättyä Traficomin arvioitavaksi, vaikka kyseessä ei olisi rikosepäily eikä vahingonkorvausvaatimus.

LL 64 §

Luotsin oikeus toimia perustuu lupakirjaan, jolla hän on saanut luotsausoikeuden tietyille väylille (LL 30 §). Lupakirja myönnetään enintään viideksi vuodeksi kerrallaan, ja sen uusiminen edellyttää voimassa olevaa laivaväen lääkärintodistusta sekä todistusta jatkuvasta osaamisen ylläpitämisestä tai vastikään suoritetusta luotsaustutkinnosta (LL 38 §). Kyse ei siis ole pysyvästä saavutetusta oikeudesta vaan määräaikaisesta luvasta, jonka voimassaolo on sidottu edellytysten täytymiseen. Koska oikeus toimia on sidottu näihin edellytyksiin, siihen voidaan myös puuttua, jos edellytykset eivät enää täyty tai jos toiminnassa ilmenee turvallisuutta vaarantavia puutteita. Yksi edellytyksistä on voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, joka oikeuttaa kansipalvelukseen (LL 31 §:n 1 momentin 2 kohta), joten puuttuminen voi perustua myös terveydentilan muutokseen.

Pätevyys on status, ei pysyvä oikeus

LL 31 §

Traficomin keinot on porrastettu sen mukaan, kuinka vakavasta puutteesta on kysymys. Lievimmät keinot ovat huomautus ja varoitus (LL 67 §). Huomautus voidaan antaa, jos luvanhaltija jättää noudattamatta toimintaansa koskevia säännöksiä tai määräyksiä muulla tavoin kuin toistuvasti tai vakavasti. Se annetaan suullisesti tai kirjallisesti. Varoitus annetaan, jos huomautusta ei pidetä riittävänä, ja se annetaan aina kirjallisesti ja merkitään liikenneasioiden rekisteriin. Esitöiden mukaan näiden keinojen tarkoitus on puuttua virheelliseen toimintaan luvan ehtoja tai voimassaoloa muuttamatta ja antaa luvanhaltijalle mahdollisuus korjata toimintaansa. Ne on tarkoitettu nimenomaan lievempiin tilanteisiin, joissa rikkomus tai laiminlyönti ei ole tahallinen eikä törkeän huolimaton¹⁸⁰.

Porrastetut keinot

LL 67 §

¹⁸⁰ HE 293/2022 vp, s. 110.

LL 66 §

Ankarammat keinot kohdistuvat itse lupaan. Traficom voi muuttaa lupaa, rajoittaa sitä tai peruuttaa sen kolmella laissa luetellulla perusteella (LL 66 §). Ensimmäinen on se, ettei luvanhaltija enää täytä luvan edellytyksiä eikä korjaa puutteita asetetussa määräajassa. Toinen on se, että luvanhaltija on toistuvasti tai vakavasti rikkonut luotsauslakia, sen nojalla annettuja määräyksiä tai muita alusliikennettä koskevia säännöksiä, eikä huomautusta tai varoitusta voida pitää riittävänä. Kolmas on muu perusteltu syy epäillä, ettei luvanhaltija kykene hoitamaan tehtäväänsä turvallisesti. Esitöiden mukaan kyse ei ole rangaistuksesta vaan lainmukaisen tilan palauttamisesta. Toista perustetta eli toistuvaa tai vakavaa rikkomista sovellettaessa ei arvioida yksittäisten tekojen moitittavuutta sinänsä, vaan sitä, täyttääkö toiminta tekojen jälkeenkin luvan edellytykset ja onko se muuten lainmukaista¹⁸¹.

Suhteellisuus rajaa keinoja

Keinojen ankaruutta rajaa suhteellisuusperiaate. Luvan saa peruuttaa vain, jos lievempää seuraamusta ei asian kokonaisuus huomioon ottaen voida pitää riittävänä, ja peruutus voidaan määrätä joko rikkomuksen vakavuuteen suhteutetuksi määräajaksi tai toistaiseksi (LL 66 §). Asian selvittämisen ajaksi virasto voi ottaa lupakirjan väliaikaisesti haltuunsa, mutta sen on palautettava kirja viipymättä, jos lupaa ei peruuteta¹⁸². Suhteellisuus ja viimesijaisuus eivät koske vain tätä lakia. Rangaistusluonteisten hallinnollisten seuraamusten valmistelussa on vakiintuneesti edellytetty, että sääntely on täsmällistä ja seuraamus oikeasuhtainen ja että ankarinta keinoa käytetään vasta, kun lievempi ei riitä¹⁸³.

Yhtä tärkeää on tuntea Traficomien toimivallan rajat. Traficom ei tuomitse rikosoikeudellisia rangaistuksia eikä ratkaise vahingonkorvausriitoja, vaan nämä kuuluvat tuomioistuimille. Sen toimivalta on hallinnollista ja kohdistuu pätevyysiin, lupiin ja toiminnan ohjaukseen. Tämä raja selittää, miksi sama tapahtuma voi johtaa hallinnolliseen toimenpiteeseen ilman rikossyytettä ja myös toisin päin. Hallinnollisen menettelyn muoto, kuuleminen ja muutoksenhaku käsitellään aluvussa 8.4.

¹⁸¹ HE 293/2022 vp, s. 109.

¹⁸² Suhteellisuus- ja kokonaisharkinnan merkityksestä ks. myös Turun HAO 15.5.2009 t. 09/0324/3, jossa luotsin ohjauskirjan määräaikainen peruuttaminen kumottiin, vaikka luotsauslakia oli rikottu. Peruuttamista vastaan puhuivat sääntelyn pitkään jatkunut tulkinnanvaraisuus, viranomaisen ilmoituksen puuttuminen ja se, ettei toiminnan väitetty vaarantaneen alusliikenteen turvallisuutta. Korkein hallinto-oikeus ei tutkinut valitusta (KHO 2.3.2010 t. 395). Ratkaisu koskee kumotun luotsauslain (940/2003) aikaista yksinoikeusjärjestelmää.

¹⁸³ HE 293/2022 vp, s. 130–132, sekä perustuslakivaliokunnan käytäntö, mm. PeVL 9/2018 vp ja PeVL 46/2021 vp.

8.3 Seuraamusmaksu

Vuoden 2023 luotsauslain merkittävin hallinnollinen uudistus on seuraamusmaksu. Se on järjestelmässä kokonaan uusi keino, sillä vanha luotsauslaki (940/2003) ei tuntenut hallinnollista seuraamusmaksua, vaan sen seuraamukset olivat rikosoikeudellinen luotsausrikkomus ja lupakirjojen peruuttaminen (940/2003 13 ja 19 §). Se on rangaistuksenkaltaisen taloudellinen sanktio, jonka ala on laissa tarkkaan rajattu. Maksu voidaan määrätä vain seuraavista tahallaan tai huolimattomuudesta tehdyistä teoista (LL 68 §):

LL 68 §

- luotsinkäyttövelvollisuuden laiminlyönti (LL 4 §),
- luotsauspalvelun tarjoaminen ilman siihen oikeuttavaa asemaa (LL 8 §),
- ennakkoilmoituksen laiminlyönti luotsaustarpeesta tai virheellinen tieto siinä (LL 12 §:n 1 momentti),
- päällikön tiedonantovelvollisuuden laiminlyönti luotsille (LL 17 §:n 2 momentti),
- luotsaaminen ilman lupakirjan tuomaa luotsausoikeutta (LL 30 §), ja
- itämerenluotsauksen harjoittaminen säädetyn vastaisesti (LL 55 §).

Suurin osa näistä ei kohdistu luotsiin. Luotsinkäyttövelvollisuus ja ennakkoilmoitus ovat luotsattavan aluksen ja sen päällikön velvollisuuksia, päällikön tiedonantovelvollisuus on niin ikään päällikön, ja luotsauspalvelun tarjoaminen on luotsausyhtiön asia. Luotsiin henkilökohtaisesti voi liittyä lähinnä kaksi perustetta, luotsaaminen ilman lupakirjan tuomaa väyläkohtaista oikeutta (LL 30 §) ja itämerenluotsauksen harjoittaminen säädetyn vastaisesti (LL 55 §). Luotsille luonnollisena henkilönä maksu on enintään neljä prosenttia hänen tuloistaan ja korkeintaan 5 000 euroa, kun taas oikeushenkilölle, kuten luotsausyhtiölle, se voi olla enintään 100 000 euroa (LL 69 §).

LL 69 §

Yhtä tärkeää on se, mitä luettelosta puuttuu. Siinä ei ole LL 23 §:ää. Luotsin kieltäytymis- ja keskeyttämisvelvollisuuden laiminlyönti ei siis ole seuraamusmaksulla sanktioitu teko. Luotsauslaissa ei muutenkaan ole rangaistussäännöksiä¹⁸⁴.

LL 23 § ei ole luettelossa

Seuraamusmaksun rangaistusluonteisuus on lainvalmistelussa tunnistettu, ja siihen on kytketty rikosoikeudellisia takeita muistuttavia vaatimuksia. Maksun ankaruuden tulee olla oikeassa suhteessa teon moitittavuuteen, eikä sitä käytetä, jos vähäisempi keino riittää¹⁸⁵. Yksi tärkeä tae on kaksoisrangaistavuuden kieltö, jota

Ne bis in idem

LL 70 §

¹⁸⁴ HE 293/2022 vp, s. 23.

¹⁸⁵ HE 293/2022 vp, s. 130–132; PeVL 9/2018 vp, s. 3; PeVL 46/2021 vp, kohdat 13 ja 16.

kutsutaan ne bis in idem -periaatteeksi ja joka vaikuttaa molempiin suuntiin (LL 70 §). Seuraamusmaksua ei määrätä sille, jota samasta teosta epäillään esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on siitä annettu lainvoimainen tuomio, eikä seuraamusmaksun saanutta voida samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistukseen.

Kielto koskee nimenomaan seuraamusmaksua. Siitä on erotettava luotsin lupakirjaan kohdistuvat toimenpiteet, kuten varoitus, luvan rajoittaminen ja peruuttaminen. Näitä ei ole lainvalmistelussa pidetty rangaistuksina vaan turvaavina keinoina¹⁸⁶, minkä vuoksi ne voivat lähtökohtaisesti tulla sovellettaviksi rikosprosessin rinnalla¹⁸⁷. Jos luotsille syntyy rikosvastuu, samat seikat täyttävät usein myös LL 66 §:n perusteet, joten lupakirjaan kohdistuva toimenpide on silloin mahdollinen. Hallinnollinen valvonta voi ylipäättään puuttua turvallisuuspuutteeseen jo silloin, kun rikosoikeudellinen tuottamuskynnys ei ylity, ja sama tapahtuma voi edetä yhtä aikaa useassa menettelyssä, kuten turvallisuustutkinnassa, esitutkinnassa ja hallinnollisessa valvonnassa.

Menettelyn kulku

Menettely on luotsille uusi. Pääpiirteissään se etenee näin. Seuraamusmaksua tulee vireille viraston valvonnasta, johon kuuluvat sekä Traficomien omat havainnot että alusliikennepalvelun tarjoajan ilmoitukset (LL 64 §). Ennen päätöstä maksuvelvollista kuullaan hallintolain mukaisesti, ja päätös on perusteltava. Maksu määrätään esittelystä, ja esitöiden mukaan sen tekee viraston työjärjestyksen mukaan ylijohtaja, joskin virasto voi käyttää myös monijäsenistä kokoonpanoa (LL 70 §)¹⁸⁸. Maksu on jätettävä määräämättä, jos rikkomus ei ole vakava eikä toistuva ja tekijä on korjannut sen heti, jos maksu olisi ilmeisen kohtuuton tai jos teosta on kulunut yli viisi vuotta (LL 70 §). Päätökseen haetaan ensin oikaisua ja sen jälkeen muutosta hallintotuomioistuimelta (LL 71 §), ja täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (LL 70 §).

Yksityiskohtaiset säännökset ovat luotsauslain 10 luvussa ja menettelyn yleiset vaatimukset hallintolaissa. Koska säännös on ollut voimassa vasta 1.9.2023 alkaen, luotsia koskevaa seuraamusmaksukäytäntöä ei ole tämän oppaan kirjoittamishetkellä julkaistuna tiedossa.

¹⁸⁶ HE 293/2022 vp, s. 109.

¹⁸⁷ HE 293/2022 vp, s. 132, jonka mukaan kaksoisrangaistavuuden kieltä kattaa samaa tekoa koskevat rangaistusluonteiset hallinnolliset seuraamukset.

¹⁸⁸ HE 293/2022 vp, s. 112–113.

8.4 Oikeusturva, kuuleminen ja muutoksenhaku

Koska hallinnolliset toimenpiteet voivat vaikuttaa syvästi luotsin ammatinharjoittamiseen, niiden oikeusturvatakeet ovat luotsille erityisen tärkeitä. Hallinnollinen päätöksenteko on sidottu hallintolakiin. Ennen päätöstä luotsille on varattava tilaisuus lausua mielipiteensä ja antaa selityksensä niistä vaatimuksista ja selvityksistä, jotka voivat vaikuttaa ratkaisuun, ja päätös on perusteltava (HL 34 § ja 45 §). Kuuleminen on käytännössä luotsin tärkein vaikutuskanava. Siinä hän näkee, mihin toimenpidettä perustellaan, ja voi vastata siihen sekä tuoda esiin oman ammattitaitoonsa perustuvan arvionsa tapahtumahetken tilanteesta ennen kuin asia ratkaistaan.

HL 34 ja 45 §

Kuuleminen on erotettava merilain mukaisesta meriselityksestä, vaikka molemmissa luotsi voi joutua kertomaan tapahtumien kulusta. Meriselitys on suomalaisen aluksen päällikön velvollisuus; ulkomaisen aluksen osalta se voidaan antaa tai määrätä (ML 18:12 §). Se annetaan merioikeudelle muun muassa silloin, kun alus on törmännyt tai ajanut karille tai kun joku on kuollut tai vakavasti loukkaantunut (ML 18:6 §), ja sen tarkoitus on selvittää onnettomuuden kulku ja syyt. Siinä kuullaan päällikön lisäksi muita henkilöitä, joiden oletetaan voivan antaa asiasta selvitystä, kuten luotsia, ja kuultavan on annettava yhtenäinen kertomus tapahtumasta (ML 18:7 ja 18:10 §). Kuuleminen on tästä eri asia. Siinä on kyse luotsin kannanotosta siihen hallinnolliseen toimenpiteeseen, jota häneen ollaan kohdistamassa. Meriselitys palvelee tosiseikkojen selvittämistä, kuuleminen luotsin omaa oikeusturvaa häntä koskevassa päätöksessä. Käytännössä luotsi voi kertoa samasta tapahtumasta kummassakin, mutta eri tarkoituksessa ja eri seurauksin.

Kuulemisen suhde meriselitykseen

ML 18:6 §

Hallinnolliseen päätökseen liittyy myös muutoksenhakuoikeus. Useimpiin päätöksiin, kuten seuraamusmaksuun, haetaan ensin oikaisua ja vasta sen jälkeen valitetaan hallintotuomioistuimeen. Luotsin lupakirjan peruuttamista tai rajoittamista koskevasta päätöksestä valitetaan kuitenkin suoraan hallintotuomioistuimeen (LL 71 §). Oikeusturvan perustana on PL 21 §, joka takaa jokaiselle oikeuden saada asiansa asianmukaisesti käsitellyksi ja hakea muutosta. Hallinnollinen muutoksenhaku voi olla luotsille merkittävämpi kuin rikosprosessi, koska se koskee suoraan oikeutta harjoittaa ammattia ja koska sen kohteena olevat toimenpiteet ovat todennäköisempiä kuin rikostuomio. Siksi kuulemisvaiheen huolellinen käyttö ja päätöksen perustelujen tarkka lukeminen ovat luotsin oikeusturvan kannalta tärkeitä.

Muutoksenhaku

LL 71 §

8.5 Kurinpidollinen vastuu ja työnantajan toimet

Hallinnollisen viranomaisvastuun rinnalla luotsiin voi kohdistua työnantajan kurinpidollisia toimia. Ne ovat oikeudelliselta luonteeltaan eri asia kuin viranomaisen toimivalta, koska ne perustuvat työsuhteeseen eivätkä julkiseen valvontavaltaan. Työnantaja eli Finnpilot Pilotage Oy voi käyttää työnjohto-oikeuteensa perustuvia keinoja, kuten huomautusta, koulutukseen ohjaamista tai työjärjestelyjä (TSL 3:1 §), sekä varoitusta, joka on laissa säädetty irtisanomisen esiaste (TSL 7:2 §), ja viimeisenä keinona työsopimuksen päättämistä työsopimuslaissa säädetyin edellytyksin (TSL 7 luku).

Alkoholin kolme reittiä

Alkoholinkäyttö havainnollistaa keinojen rinnakkaisuutta. Päihtymys työtehtävissä voi johtaa samalla kertaa työnantajan toimiin, rikosvastuuseen (RL 23:5 §) ja lupakirjaan kohdistuviin toimenpiteisiin (ks. 8.2). Vapaa-ajan käyttö voi puolestaan vaikuttaa lupakirjan edellyttämään lääkärintodistukseen. Jos tarkastuksessa herää epäily alkoholin ongelmakäytöstä, käyttö voidaan varmistaa laboratoriomerkkiaineilla, jotka osoittavat sen usean viikon ajalta¹⁸⁹. Nämä toimet kulkevat hallinnollista reittiä, eivätkä ne ole oikeudelliselta luonteeltaan rangaistuksia vaan turvaavia keinoja (ks. 8.3), vaikka luotsin arjessa ne voivat rinnastua rangaistukseen.

Rinnakkaiset järjestelmät

Olennaista on, ettei työnantajan kurinpidollinen toimi ratkaise luotsin juridista vastuuta eikä sido viranomaista tai tuomioistuinta. Viranomaisen keinojen edellytykset on säädetty luotsauslaissa (LL 66 ja 67 §), eikä työnantajan toimilla ole niissä asemaa, ja tuomioistuimessa varoitus on vain todiste muiden joukossa, jonka näyttöarvo harkitaan vapaasti (oikeudenkäymiskaari 17:1 §:n 2 momentti). Työnantajan antama varoitus ei osoita rikosoikeudellista syyllisyyttä eikä siviilioikeudellista korvausvastuuta, eikä sen puuttuminen estä viranomaista käyttämästä omaa toimivaltaansa. Kyse on rinnakkaisista järjestelmistä, jotka palvelevat eri tarkoituksia. Työsuhteen ehtoja ja päättämistä koskevat yleiset säännökset (työsopimuslaki 3:1 § yleisvelvoitteesta ja 7 luku päättämisperusteista) muodostavat kehyksen, jossa työnantajan toimien lainmukaisuutta arvioidaan.

työsopimuslaki 7 luku

Luotsin kurinpidollista asemaa koskevista ratkaisuista on lähdeaineistossa tunnistettu vain vanha Raphael-tapaus¹⁹⁰, ja sekin on käytettävissä vain selostetasolla. Sitä ei pidä esittää nykytilan kantavana ennakkoratkaisuna, vaan korkeintaan osoituksena siitä, että luotsin kurinpidollinen asema on ollut oikeudellisen arvioinnin kohteena. Luotsauksesta kieltäytymisestä ei ole julkaistua oikeuskäytäntöä. Kiel-

¹⁸⁹ Työterveyslaitos 2022; Savolainen – Hotakainen 2021, s. 553.

¹⁹⁰ KHO 16.4.1973/1619 (Raphael-tapaus).

täytyminen ja keskeyttäminen ovat voimassa olevassa laissa luotsin henkilökohmainen, turvallisuusperusteinen velvollisuus (LL 23 §), eikä niitä pidä sekoittaa työtaisteluun¹⁹¹.

8.6 Työnantajan työnjohtovalta ja luotsin lakisääteinen asema

Luvun ja koko oppaan kannalta tärkein hallinnollinen kysymys koskee työnantajan työnjohtovallan ja luotsin lakisääteisen turvallisuusharkinnan suhdetta. Kuten alaluvuissa 2.3 ja 5.5 todettiin, luotsin velvollisuus kieltäytyä luotsauksesta tai keskeyttää se perustuu suoraan lakiin (LL 23 §) eikä työnantajan määräykseen. Työntekijän on noudatettava vain määräyksiä, jotka työnantaja antaa toimivaltansa mukaisesti (TSL 3:1 §), eikä tämä toimivalta yllä luotsin lakisääteisen velvollisuuden syrjäyttämiseen. Työnantaja ei siten voi työnjohto-oikeutensa nojalla velvoittaa luotsia ottamaan turvallisuusriskiä, jonka tämä on ammattitaitoonsa perustuen arvioinut ilmeiseksi. Työnantaja vastaa luotsauspalvelun järjestämisestä, mutta tämä vastuu ei ulotu luotsin lakisääteisen turvallisuusarvion syrjäyttämiseen.

LL 23 §

Työnantaja ei voi työnjohto-oikeutensa nojalla velvoittaa luotsia ottamaan turvallisuusriskiä, jonka tämä on ammattitaitoonsa perustuen arvioinut ilmeiseksi.

Asetelma muistuttaa sitä, miten merilaki suojaa aluksen päällikön ja miehistön asemaa turvallisuuskysymyksissä. Päällikön on toimittava hyvän merimiestaidon edellyttämällä tavalla riippumatta siitä, mitä laivanisäntä taloudellisesti toivoisi, eikä työnjohtovalta ulotu turvallisuuden vaarantamiseen (vrt. ML 6:9 §:n 2 momentti). Sama logiikka koskee luotsia. Luotsin kohdalla tätä ei ole kirjoitettu lakiin yhtä suoraan kuin päällikön kohdalla, mutta suojan ala rakentuu samoista aineksista. Työnjohtovallan ulottumattomissa ovat tehtävät ja toimintatavat, jotka tulevat suoraan laista (LL 18 ja 23 §) tai viranomaisen lain nojalla antamista sitovista määräyksistä (ks. 4.4), sekä se toiminnan taso, jota hyvä merimiestaito luotsilta edellyttää (ks. 4.5). Turvallisuusharkinta on suojattu työnjohtovalalta,

ML 6:9 §:n 2 mom.

LL 18 ja 23 §

¹⁹¹ Luotsien työtaistelusta on ratkaisu TT:2010-42, jossa työtuomioistuin katsoi luotsien ja kutterinkuljettajien lyhyen, yhteistoimintaneuvotteluja vastustaneen työnseisauksen työrauhavelvollisuuden rikkomiseksi ja tuomitsi Luotsiliiton hyvityssakkoon. Ratkaisu koski liiton kollektiivista vastuuta, ei yksittäisen luotsin kurinpidollista asemaa.

koska se palvelee yleistä turvallisuusintressiä eikä vain työnantajan ja työntekijän välistä suhdetta.

*Määräysvalta toimii
yhteen suuntaan*
LL 14 §

Työnjohtovaltaan kuuluu myös toinen suunta: päätös siitä, tarjotaanko luotauspalvelu lainkaan. Yhtiö voi kieltäytyä tai keskeyttää luotsauksen alus-, väylä- tai aluekohtaisesti, jos aloittaminen vaarantaisi luotsin, luotsattavan aluksen, siinä olevien ihmisten, muun vesiliikenteen tai ympäristön turvallisuutta, esimerkiksi poikkeuksellisissa sääolosuhteissa (LL 14 §:n 1 momentti)¹⁹². Lisäksi yhtiö voi kieltäytyä maksujen viivästyksen perusteella (LL 14 §:n 2 momentti). Laki antaa tämän oikeuden yhtiölle itsenäisesti eikä sido sitä yksittäisen luotsin arvioon (LL 14 §:n 1 momentti). Kun yhtiö käyttää oikeuttaan, kyse on työnantajan päätöksestä, joka toteutetaan työnjohdollisesti, ja yhtiö voi siten määrätä luotsauksen keskeytymään myös silloin, kun yksittäinen luotsi olisi omassa arviossaan valmis jatkamaan. Määräysvalta toimii kuitenkin vain tähän suuntaan. Yhtiö voi pysäyttää luotsauksen luotsin arviosta riippumatta, mutta se ei voi määrätä jatkamaan siellä, missä luotsin oma lakisääteinen velvollisuus (LL 23 §) edellyttää kieltäytymistä tai keskeyttämistä. Asetelma on johdonmukainen, koska laki ei anna luotsille oikeutta jatkaa luotsausta pelkän oman harkintansa varassa. Laista tuleva oikeus ja velvollisuus koskevat kieltäytymistä ja keskeyttämistä (LL 23 §), joten yhtiön pysäyttämispäätös ja luotsin oma velvollisuus voivat vaikuttaa vain samaan suuntaan, turvallisuuden hyväksi.

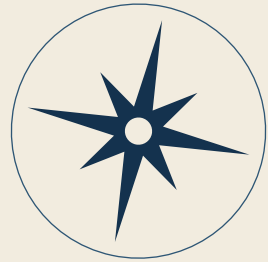
8.7 Hallinnollinen vastuu osana luotsin kokonaisvastuuta

Hallinnollinen vastuu täydentää kuvan luotsin kolmesta vastuulajista. Sen keinot jakautuvat kolmeen kerrokseen. Pätevyyden rajoittaminen ja peruuttaminen ovat turvaavia toimenpiteitä, joiden tarkoitus on varmistaa turvallisuus eikä rangaista. Seuraamusmaksu on rangaistusluonteinen, ja sitä hallitsevat rikosoikeudellista muistuttavat oikeusturvatakeet ja kaksoisrangaistavuuden kielto. Työnantajan kurinpidolliset toimet taas perustuvat työsuhteeseen eivätkä ratkaise luotsin juridista vastuuta.

Hallinnollisen vastuun erityispiirre on, että se voi reagoida turvallisuuspuutteen ennakkoivasti ja matalammalla kynnyksellä kuin rikosoikeus. Samalla sitä rajaavat luotsia suojaavat oikeusturvatakeet. Se palvelee siis sekä merenkulun tur-

¹⁹² HE 293/2022 vp, s. 76.

vallisuutta että luotsin omaa oikeusturvaa. Seuraavaksi tarkastellaan, miten luotsi voi arjessaan hallita kaikkia kolmea vastuulajia.



Luku 9

Luotsin vastuunhallinta arjessa

Edeltävät luvut ovat osoittaneet, millä perusteilla toimintaasi arvioidaan. Tähän lukuun on koottu se, mitä niistä tarvitset arjessa, riskitilanteista ja tiedonkulusta keskeyttämiseen ja onnettomuuden jälkeisiin toimiin.

Tämä luku on käytännön pikaopas. Se kokoaa lukujen 2–8 johtopäätökset siihen, mitä työssäsi tarvitset, eikä toista niiden perusteluja. Pidä kaiken alla mielessä yksi asia. Vastuusi ei ratkea virheestä eikä onnettomuuden vakavuudesta vaan siitä, toimitko niin kuin huolellinen ammattilainen olisi samassa tilanteessa toiminut, arvioituna sillä, mitä tiesit tapahtumahetkellä (ks. 1 ja 5). Ammattitaito on siksi tärkein suojasi, eikä mikään jälkikäteinen temppu korvaa sitä. Jokainen kohta alla osoittaa, mistä asia on perusteltu tarkemmin.

Case study

Pidä koko luvun ajan mielessä yksi tapaus. Syksyllä 1991 öljylastissa ollut tankkeri Arctic Tar lähestyi Kristiansandia Norjassa pimeässä ja sateessa. Olosuhteet olivat vaativat. Oli yö, aluksen tutka toimi puutteellisesti, eikä kukaan sen päällystöstä ollut aiemmin purjehtinut näillä ahtailla, matalikkoisilla vesillä. Kun norjalainen valtionluotsi nousi alukseen, hän haistoi päällikön hengityksestä alkoholia ja pani merkille, että tämä seisoj epävarmana eikä antanut järkeviä vastauksia. Luotsi kysyi vahtipäälliköltä, oliko päällikkö juonut, mutta sai vain vastauksen ”no comments”. Luotsin pyynnöstä vahtipäällikkö ryhtyi käsiohjaukseen ensimmäistä kertaa tällä aluksella ja ajoi sitä epävakaasti, ”slalomia”, usean meripeninkulman matkan. Näiden aistinvaraisten havaintojen perusteella luotsi epäili sekä päällikön että vahtipäällikön olevan päihtyneitä. Hän ei luottanut kumpaankaan, ei uskaltanut viedä alusta laituriin ja ankkuroi sen yöksi satama-altaaseen. Vasta aluksen saavuttua satama-altaaseen meripoliisi otti päällikön ja vahtipäällikön kiinni, ja verikokeet vahvistivat epäilyn. Päällikön veren alkoholipitoisuus oli vähintään 2,37 ja vahtipäällikön 1,72 promillea. Molemmat tuomittiin myöhemmin törkeästä vesiliikennejuopumuksesta, ja heiltä pidätettiin määräajaksi oikeus toimia tehtävissään. Luotsia ei moitittu, sillä hänen havaintojaan ja niihin perustunutta ratkaisuaan pidettiin harkittuina ja arvostelukykyisinä. Tuolloin Norjan laissa ei ollut luotsille velvollisuutta eikä nimenomaista oikeutta kieltäytyä luotsauksesta, sillä kieltäytymis- ja keskeyttämisvaltuus säädettiin Norjassa viranomaiselle vasta vuonna 2014^{193,194}.

Tähän yhteen iltaan mahtuu lähes kaikki, mitä tämä luku käsittelee. Vaativat olosuhteet ja niiden vaatima huolellisuus, komentosillan tiedonkulku ja sen katkokset, tapahtumahetkellä tehty havainto ja sen painoarvo jälkikäteen, ratkaisu

¹⁹³ Ruotsin Svea hovrätt 17.12.1993, Målnummer B 1296/93 (Arctic Tar).

¹⁹⁴ Norjan luotsauslain (lov om losordningen, LOV-2014-08-15-61) 9 §:n mukaan viranomainen voi päättää, ettei alukselle osoiteta luotsia, tai keskeyttää käynnissä olevan luotsauksen muun muassa silloin, kun matka muodostaa ilmeisen riskin ihmishengelle, ympäristölle tai omaisuudelle. Säätely oli uusi, sillä vuoden 1989 luotsauslaki ei sisältänyt vastaavaa säännöstä (Prop. 65 L (2013–2014), s. 87). Laki kumottiin 1.1.2020, ja vastaava säännös on nykyisin satamia ja vesiväyliä koskevan lain (havne- og farvannsloven, LOV-2019-06-21-70) 49 §:ssä.

luotsauksen keskeyttämisestä ja kysymys siitä, olisiko luotsaukseen pitänyt ryhtyä lainkaan, sekä viranomaisten toiminta ja vastuun jakautuminen tapahtuman jälkeen. Kysy jokaisen seuraavan kohdan kohdalla, missä kohtaa tätä iltaa ja miten olisit itse toiminut.

9.1 Riskitilanteet ja korotettu huolellisuus

Vastuun arviointi nousee esiin tietyissä tilanteissa, ja niiden tunnistaminen auttaa sinua näkemään, missä menettelysi voi tulla arvioitavaksi. Vaativa tilanne ei sellaisenaan synnytä vastuuta, vaan se nostaa sitä, mitä sinulta huolellisuutena vaaditaan (ks. 4.5, 5.5). Arvioitavaksi tulee aina menettelysi suhteessa tilanteen vaatimuksiin, ei riskin olemassaolo sinänsä.

Neljä tilanneperhettä toistuu. Sää ja näkyvyys eli sumu, pimeys, tuuli ja jää nostavat vaatimusta, joten varmista paikka useammalla menetelmällä ja harkitse nopeutta tarkemmin. Juuri tämän laiminlyönti johti karilleajoon Baltic Progressissa (ks. 4.5). Aluksen kunto ja ominaisuudet sanelevat sen, mitä voit tehdä, joten sovita toimintasi niihin ja hanki tarvitsemasi tiedot, joihin sinulla on oikeus, koska päällikön on ne annettava (LL 17 §). Salamiksessa luotsin vastuu perustui juuri tällaisten tekijöiden, kuten tuulen ja vajaan lastin, sivuuttamiseen (ks. 4.5). Miehistön toiminnassa et vastaa muiden virheistä, mutta yhteistyön ja kommunikaation laiminlyönti voi olla osa omaa menettelyäsi (LL 18 §, ks. 9.2). Aikataulu- ja liikennepaine on todellista, mutta se ei muuta vastuun perustetta eikä syrjäytä kieltäytymisvelvollisuutta (ks. 9.4).

Yhteistä näille on, ettei vastuun kannalta ratkaise riski vaan käännekohta, jossa menettelysi vastaa tilanteen vaatimuksia tai poikkeaa niistä. Vastuunhallinta ei ole riskien välttämistä, mikä on mahdotonta, vaan niiden vaatiman huolellisuuden toteuttamista.

9.2 Kommunikointi: jaa epävarmuus

Kommunikaatio komentosillalla ei ole vain käytännön sujuvuutta vaan osa huolellisuusvelvollisuuttasi. Päällikön on annettava sinulle kaikki luotsaukselle merkitykselliset tiedot, ja sinun on esitettävä luotsaussuunnitelma ja muut turvallisen kulun kannalta tarpeelliset tiedot ja ohjeet sekä valvottava ohjailua (LL 17 ja 18 §). Tämä on lakisääteinen velvollisuus, ei pelkkä hyvä tapa.

Ydin on epävarmuuden jakaminen. Tärkeintä ei ole esiintyä varmana vaan kertoa, mitä tiedät ja erityisesti mistä et ole varma. Kun vaikenet epävarmuudestasi, esimerkiksi siitä, ettei paikka ole varmistettu, viet muilta mahdollisuuden reagoida, ja juuri tämä voi olla osa huolimattomuuttasi. Baltic Progressissa luotsin syyksi luettiin muun ohessa se, ettei hän huomauttanut tutkakuvaa häirinneestä aaltovälkkeestä (ks. 4.5). Laiminlyönti ei ole vain se, mitä teit väärin, vaan myös se, minkä jätit kertomatta.

Vastuu tiedonkulusta on kaksisuuntainen eikä yksin sinun varassasi, vaan se jakautuu sen mukaan, miten kukin komentosillalla toimi¹⁹⁵. Ratkaisevaa ei ole, että tieto on muodollisesti annettu, vaan että se on tosiasiallisesti välittynyt niin, että vastaanottaja voi sen perusteella toimia. Pidä siksi tiedonvaihto jatkuvana ja yksiselitteisenä, varsinkin epävarmuutta ja varoituksia välittäessäsi¹⁹⁶.

9.3 Dokumentointi ja VDR

Koska toimintaasi arvioidaan lähes aina jälkikäteen, dokumentointi tuntuu tärkeältä. Tunne kuitenkin sen rajat. Dokumentaatio osoittaa, mitä teit ja milloin, mutta se ei todista, että toimit huolellisesti, koska huolellisuutta arvioidaan suhteessa siihen, mitä tilanne vaati, ei siihen, mitä kirjasit (ks. 4.6). Suuri osa osaamisestasi on lisäksi kokemukseen perustuvaa harkintaa, jota ei voi kirjata.

Vältä ”kirjaa itsesi turvaan” -ansaa. Koska arviointi palautetaan tapahtumahetkeen, asiallinen ja tuore merkintä on uskottavampi kuin puolustelevalle tai pitkään jälkeensä muokattu kirjaaminen, joka voi kääntyä sinua vastaan. Hyvä dokumentointi syntyy työn osana, ei sen jälkeen (ks. erityisesti 9.5). Sama koskee kieltäytymistä ja keskeyttämistä, sillä tapahtumahetkellä antamasi perustelu (LL 23 §) on samalla se aikalaiskuvaus, jota vasten ratkaisua arvioidaan.

Tärkein yksittäinen oikeusturvaa parantava toimi on huolehtia objektiivisesta tallenteesta. Varmista, että aluksen VDR on toiminnassa, ja huolehdi mahdollisen tapahtuman jälkeen siitä, että sen tallenne otetaan talteen ennen kuin se ehtii korvautua uudella tiedolla.

¹⁹⁵ Vrt. KKO 1960-II-86.

¹⁹⁶ Kurki 2014, ks. 4.5.

9.4 Kieltäytyminen ja keskeyttäminen

Käytännön ydinkysymys on, milloin sinun on kieltäydyttävä luotsauksesta tai keskeytettävä se. Kynnyksen sisältö (”ilmeisesti vaarantaisi”) on käsitelty luvussa 5.5. Käytännössä ratkaisee yksi muutos. Vuodesta 2023 kieltäytyminen on velvollisuus eikä enää oikeus, joten oikea-aikainen keskeyttäminen ei ole epäonnistuminen vaan vahvin suojasi. Kun kynnyks ylittyy, neuvotteluvaraa ei ole, ja todellinen riski on havaitun ilmeisen vaaran sivuuttaminen ja luotsauksen jatkaminen.

Oikea-aikainen keskeyttäminen ei ole epäonnistuminen vaan vahvin suojasi.

Kun kieltäydyt tai keskeytät, perustele se heti aluksen päällikölle ja ilmoita siitä VTS-palveluntarjoajalle (LL 23 §). Tämä perustelu on samalla se aikalaistilanne, jota vasten ratkaisua myöhemmin arvioidaan. Saata alus turvalliseen tilaan yhteistoiminnassa päällikön kanssa, joka säilyttää komennon. Välittömässä hätätilanteessa avusta aluksen pääsyä turvasatamaan (LL 23 §:n 2 momentti). Muista, että velvollisuutesi on henkilökohtainen eikä riipu siitä, käyttääkö luotsausyhtiö omaa oikeuttaan jättää luotsaus järjestämättä (ks. 8.6).

9.5 Onnettomuuden jälkeen

Kun onnettomuus tai läheltä piti -tilanne sattuu, pidä kolme asiaa erillään, sillä niiden sekoittaminen on tyypillinen virhe.

Ensin turvallisuus. Rajoita vahinkoa, turvaa ihmiset ja hallitse tilanne. Tämä menee aina kaiken edelle.

Turvallisuus ensin

Sitten raportointi. Tee lain ja ammatillisten velvoitteiden edellyttämät ilmoitukset asiallisesti ja tosiasioihin perustuen, ja varmista, että VDR-tallenne otetaan talteen. Raportointi palvelee turvallisuustutkintaa, jota ei lain mukaan tehdä vastuun kohdentamiseksi (TurvTL 1 §), joten valmistuva tutkintaselostus ei ole kannanotto vastuuseesi. Turvallisuustutkinnalle kertomaasi suojaa tietojen luovutusrajoitus, eikä tutkintaselostusta lähtökohtaisesti voida käyttää sinua vastaan syyllisyyttäytönä (ks. 7.8).

Raportoi tosiasiat

Vasta sitten oikeudellinen arviointi. Se ratkeaa myöhemmin omassa menettelystä sen perusteella, mitä tiesit ja saatoit tehdä tapahtumahetkellä (ks. 4.6).

*Ota avustaja mukaan
varhain*

Ota avustaja mukaan varhain. Sinulla on asianosaisena oikeus käyttää valitsemaasi avustajaa esitutkinnassa (ETL 4:10 ja 2:5 §, ks. 7.8); todistajana avustajan läsnäolo on tutkijan harkinnassa, joten pyydä sitä (ETL 7:12 §). Yhteydenotto kannattaa ennen kuin kerrot tapahtumista laajemmin. Meriselityksessä sinulta pyydetään yhtenäinen kertomus tapahtumasta, ja se vahvistetaan valalla tai vakuutuksella (ML 18:10 §, ks. 8.4). Laadi siksi tosiasioihin pitäytyvä kuvaus tapahtumien kulusta avustajan kanssa, niin sama kuvaus kantaa läpi eri menettelyjen.

Älä spekuloi

Varo lopuksi muutamaa inhimillistä reaktiota, joka voi vahingoittaa sinua enemmän kuin alkuperäinen virhe. Älä selitä tapahtumia lopputuloksen valossa, sillä vilpittönkin rationalisointi siirtää arvioinnin pois tapahtumahetken tiedoista. Älä spekuloi syillä tai vastuulla ennen kuin asia on selvitetty, sillä epäilytynä sinulla ei ole velvollisuutta myötävaikuttaa sen rikoksen selvittämiseen, josta sinua epäillään (ETL 4:3 §, ks. 7.8), ja todistajana saat vaieta vain syyllisyyttäsi koskevilta osin (OK 17:18 §). Älä ”ota vastuuta”, sillä toteamus ”minun olisi pitänyt” voidaan jälkikäteen tulkita myönnytykseksi. Äläkä toimi kollegoiden, median tai yleisen mielipiteen odotusten mukaan, sillä ne eivät vastaa oikeudellista arviointia.

9.6 Miten luet oikeudellisia väitteitä

Viimeinen käytännön taito on lukea oikeudellisia lähteitä itse ilman ylitulkintaa. Sen avulla jäsenät myös tilanteita, joita tässä oppaassa ei ole käsitelty.

Erota lähdetyypit (ks. luku 4). Laki on sitova normi ja kertoo, mitä on pakko noudattaa. Hallituksen esitys kertoo, miksi laki on säädetty, ja auttaa tulkinnassa, mutta ei ole itse normi. Oikeuskäytäntö kertoo, miten lakia on sovellettu yksittäistapauksessa, mutta yksittäinen ratkaisu ei ole koko oikeustilan kuvaus. Älä siis sekoita lakia ja sen perusteluja äläkä yleistä yhtä tuomiota koko oikeustilaksi.

Muista analogiakielto

Tunne myös tulkinnan perusotteet (ks. 4.1). Lähtökohta on aina säännöksen sanamuoto. Jos sanamuodon voi ymmärtää usealla tavalla, säännöstä luetaan osana koko lakia ja sen tarkoituksen valossa, joka ilmenee esitöistä. Tuomioistuimien voi myös päätellä, ulottuuko säännös käsillä olevan kaltaiseen tilanteeseen (analogia) vai jääkö se sen ulkopuolelle (vastakohtaispäättelmä). Luotsille tärkein raja on, ettei rikosoikeudessa rangaistavuutta saa laajentaa analogialla tekijän vahingoksi, vaan sen on aina perustuttava lain sanamuotoon (ks. 4.1 ja 7.1). Siksi se, että jokin teko muistuttaa rangaistavaa, ei vielä tee siitä rangaistavaa.

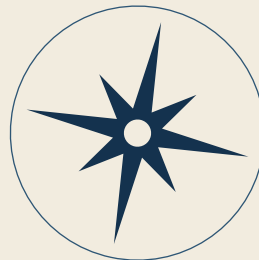
Suhteuta vanhat tapaukset

Suhteuta yksittäinen tapaus oikein. Vanhat ratkaisut, joita luotsauskysymyksissä on käytettävä tuoreiden vähyyden vuoksi, on luettava tietoisena siitä, että

oikeus on kehittynyt niiden jälkeen. Vanha tapaus voi osoittaa periaatteen, mutta nykytila ei saa nojata pelkästään siihen, äläkä rinnasta omaa tilannettasi tuomioon pintapuolisen samankaltaisuuden perusteella.

Käytä kahvipöytäjuridiikan testiä. Väitteet kuten ”luotsilla ei ole koskaan vastuuta”, ”luotsi on aina vastuussa” tai ”näin kävi sillekin” yksinkertaistavat tai yleistävät yli sen, mitä lähteet kantavat. Luotettava väite on ankkuroitavissa lähteeseen, lakiin, esityöhön tai ratkaisuun, ja se kunnioittaa lähteen rajoja. Tämä lukutaito on paras suojasi sekä liiallista huolta että perusteetonta huolettomuutta vastaan.

Testaa väite lähteellä



Luku 10

Lopuksi

Luotsin vastuu syntyy toiminnasta ja sen suhteesta ammattistandardiin, ei virheestä eikä huonosta lopputuloksesta. Tämä peruslinja jäsentyy kolmeen oikeudelliseen vastuulajiin, joista kukin kysyy eri kysymyksen. Siviilioikeudellinen vastuu kysyy, kuka maksaa vahingon. Rikosoikeudellinen vastuu kysyy, onko teko rangaistava. Hallinnollinen vastuu kysyy, voiko luotsi jatkaa tehtävässään. Kaikissa kolmessa toimintaa mitataan samalla ammattistandardilla, hyvällä merimiestäidolla, jota vasten luotsin menettelyä arvioidaan. Sama tapahtuma voi tuottaa vastuulajeihin erilaiset vastaukset, sillä toiminta voi olla ammatillisesti moitittavaa olematta rikos tai johtaa pätevyyden tarkasteluun ilman että kukaan maksaa korvausta.

Luotsin vastuu on yhtä aikaa rajattua ja todellista. Se on rajattua, koska siviilioikeudellisesti korvausvaatimukset ohjautuvat kanavoinnin vuoksi ensisijaisesti laivanisännälle ja luotsin maksettavaksi tuleva määrä jää kohtuusharkinnan varaan, rikosoikeudellisesti vastuu on viimesijaista ja korkean kynnyksen takana ja hallinnollisesti sidottu suhteellisuuteen ja oikeusturvaan. Mutta se on myös todellista. Sitä ei ole poistettu, ja se voi tietyissä tilanteissa toteutua. Tämä yhtäaikaisuus on oppaan ydinviesti, ja se korjaa molemmat tutut harhakuvat, sekä sen ettei luotsilla olisi koskaan vastuuta että sen että luotsi olisi aina vastuussa.

Jos teoksesta nostaa yhden teeman keskukseksi, se on LL 23 §:n velvollisuus kieltäytyä luotsauksesta tai keskeyttää se, kun luotsi ammattitaitoonsa perustuen arvioi aluksen kulun ilmeisesti vaarantuvan. Tämä velvollisuus on kaikkien vastuulajien leikkauspiste. Sen tietoinen laiminlyönti osoittautui siviilioikeudellisessa tarkastelussa tilanteeksi, jossa luotsin suoja voi murtua kesken tavallisen ammatillisen harkinnan. Se voi poikkeustilanteessa olla osa rikosoikeudellista arviota, vaikka velvollisuus itsessään ei ole rangaistussäännös. Sen noudattamista valvotaan hallinnollisesti. Ja ammatillisesti se on hyvän merimiestäidon konkreettisin ilmaus turvallisuusarvion tasolla. Velvollisuus on myös tuore. Aiemmissa laeissa luotsilla oli oikeus kieltäytyä, vuoden 2023 laissa hänellä on velvollisuus. Sen täyttäminen on aina turvallinen oikeudellinen valinta, kun taas laiminlyönti voi avata vastuun useassa lajissa. Velvollisuus on siten yhtä aikaa vaatimus ja suoja.

Asemaa kannattaa katsoa myös siitä, kuka kantaa seuraukset. Luotsi ei ole vastuujärjestelmän ensisijainen maksaja, mutta hän on oman toimintansa vastuunkantaja. Vahingon maksaa lähes aina joku muu, useimmiten laivanisäntä tai hänen vakuutuksensa ja rajatusti luotsausyhtiö. Arvio siitä, toimiko luotsi ammattitaitoisesti ja huolellisesti, kohdistuu silti aina häneen itseensä, eikä sitä voi siirtää kenellekään. Juuri tästä erosta seuraa, ettei luotsin tarvitse pelätä taloudellista

tuhoa, mutta hänen ammattitaitonsa ja huolellisuutensa ratkaisevat silti jokaisessa vastuulajissa.

Ammattitaito on samalla oppaan käytännön johtopäätös. Hyvä merimiestaito on kaikkien vastuulajien yhteinen mittari, sillä luotsin toimintaa verrataan jokaisessa niistä siihen, mitä huolellinen ja ammattitaitoinen luotsi olisi tehnyt. Arvio tehdään lopulta sen perusteella, mitä luotsi tapahtumahetkellä tiesi ja saattoi tehdä. Näin ammattitaito ja huolellisuus ovat se, mihin luotsin vastuu jokaisessa lajissa palautuu.

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. [Viitattu: Aminoff 2011.]
- Andersson, Edward, Synpunkter på lotsens skadeståndsansvar. Tidskrift utgiven av Juridiska Föreningen i Finland (JFT) 1959, s. 106–111.
- Beckman, Rudolf, Bidrag till tolkningen av lagen om statens ansvarighet för skada, orsakad av tjänsteman. Tidskrift utgiven av Juridiska Föreningen i Finland (JFT) 1950, s. 257–267.
- Falkanger, Thor – Bull, Hans Jacob – Brautaset, Lasse, Scandinavian maritime law: the Norwegian perspective. Fourth edition. Universitetsforlaget 2017.
- Frände, Dan, Yleinen rikosoikeus. Edilex Kirjat 2008 (edilex.fi, päivitetty 28.11.2008, luettu 12.6.2026).
- Hahto, Vilja, Tuottamus vahingonkorvausoikeudessa. Talentum Media Oy 2008.
- Helke, Hannamari, Meriturvallisuustutkinta oikeudellisessa kentässä ja sen suhde rikosoikeudellisen vastuun kohdentamiseen. Väitöskirja. Helsingin yliopisto, oikeustieteellinen tiedekunta 2022.
- Hemmo, Mika, Vahingonkorvausoikeus. WSOY 2005.
- Hirvonen, Ari, Mitkä metodit? Opas oikeustieteen metodologiaan. Yleisen oikeustieteen julkaisuja 17. Helsingin yliopisto, oikeustieteellinen tiedekunta 2011. (hdl.handle.net/10138/225264, luettu 21.8.2026). [Viitattu: Hirvonen 2011.]
- Korkka-Knuts, Heli – Helenius, Dan – Frände, Dan, Yleinen rikosoikeus. 3., uudistettu painos. Edita Publishing Oy 2020.
- Kurki, Raimo, Hyvän merimiestaidon laiminlyönti. Lisensiaatintutkimus. Helsingin yliopisto, oikeustieteellinen tiedekunta 2014.
- Lappi-Seppälä, Tapio – Hakamies, Kaarlo – Helenius, Dan – Melander, Sakari – Nuotio, Kimmo – Ojala, Timo – Rautio, Ilkka, Rikosoikeus. 5., uudistettu painos. Alma Talent Oy 2022. (verkkokirjahylly.almainights.fi/teos/GAHBGXCTDG, Luettu: 30.6.2026). [Viitattu: Lappi-Seppälä ym. 2022.]
- Lindström, Ralf-Erik, Seminaariesitelmäteksti seminaarista Säkerhet och Trafik. Silja Line 6.6.1997. Julkaisematon. (Viittaustiedot teoksen Kurki 2014 lähdeluettelosta.)

- Mäenpää, Olli, Hallinto-oikeus. 3., uudistettu painos. Alma Talent Oy 2023.
(verkkokirjajhyllly.almatalent.fi/teos/BAXBBXATIBIEE, Luettu: 14.6.2026).
- Määttä, Kalle, Oikeuslähdeoppi lakien tulkinnassa I – Lähtökohtia tarkasteluun.
Edilex-asiantuntija-artikkeli 13.11.2024 (edilex.fi/artikkelit/100010, luettu 27.6.2026).
[Viitattu: Määttä, Kalle 2024a.]
- Määttä, Kalle, Oikeuslähdeoppi lakien tulkinnassa II – Lain sanamuoto oikeuslähteenä.
Edilex-asiantuntija-artikkeli 15.11.2024 (edilex.fi/artikkelit/100011, luettu 27.6.2026).
[Viitattu: Määttä, Kalle 2024b.]
- Määttä, Kalle, Oikeuslähdeoppi lakien tulkinnassa III – Lain esityöt oikeuslähteenä.
Edilex-asiantuntija-artikkeli 18.11.2024 (edilex.fi/artikkelit/100013, luettu 27.6.2026).
[Viitattu: Määttä, Kalle 2024c.]
- Määttä, Kalle, Oikeuslähdeoppi lakien tulkinnassa IV – Kansallinen oikeuskäytäntö
oikeuslähteenä. Edilex-asiantuntija-artikkeli 20.11.2024 (edilex.fi/artikkelit/100016, luettu
27.6.2026). [Viitattu: Määttä, Kalle 2024d.]
- Määttä, Tapio (toim.) – Tolvanen, Matti – Kolehmainen, Antti – Kosonen, Jonna – Vääänen,
Ulla – Keinänen, Anssi, Oikeudellisen ajattelun perusteita. Itä-Suomen yliopiston
oikeustieteellisiä julkaisuja no. 30. Itä-Suomen yliopisto, oikeustieteiden laitos 2018.
(UEF eRepo, luettu 21.8.2026). [Viitattu: Määttä, Tapio ym. 2018.]
- 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).
- Papadas, Spiros – Tsimplis, Mikis – Serdy, Andrew – Stalla-Bourdillon, Sophie – Song,
Meixian – Lorenzon, Filippo – Papadaki, Evangelia, Legal and Liability Issues Assessed
and Documented. STM Validation -hankkeen raportti STMVal_D5.23, 7.12.2018.
[Viitattu: Papadas ym. 2018.]
- Saarnilehto, Ari – Annola, Vesa – Hemmo, Mika – Karhu, Juha – Kartio, Leena –
Tammi-Salminen, Eva – Tolonen, Juha – Tuomisto, Jarmo – Viljanen, Mika,
Varallisuus-oikeus. Alma Talent Oy. (verkkokirjajhyllly.almatalent.fi/teos/EAIBGXCTDG,
Luettu: 16.6.2026). [Viitattu: Saarnilehto ym., Varallisuus-oikeus.]
- Savolainen, Markku J. – Hotakainen, Kristina, Fosfatidyylietanolin (PEth) määrittäminen –
testi luotettavampaan alkoholinkäytön osoittamiseen. Duodecim 2021, s. 553–555.
- Ståhlberg, Pauli – Karhu, Juha, Suomen vahingonkorvaus-oikeus. 7. painos. Alma Talent Oy
2020. (verkkokirjajhyllly.almatalent.fi/teos/BAXBBXATBBBEE, Luettu: 16.6.2026).
- Tapani, Jussi – Tolvanen, Matti – Hyttinen, Tatu, Rikosoikeuden yleinen osa : vastuuoppi. 4.,
uudistettu painos. Alma Talent Oy 2025.
(verkkokirjajhyllly.almainsights.fi/teos/EACBCXFTEB, Luettu: 12.6.2026).
- Tiberg, Hugo – Widlund, Mattias, Gott sjömanskap – om begreppets innebörd i
domstolspraxis. Svensk Juristtidning 2016, s. 674–686.
- Vahtikari, Jussi, Etäluotsauksen juridisia karikkoja kartoittamassa : Sopimuksen
ulkopuolinen vahingonkorvausvastuu etäluotsauksessa. Pro gradu -tutkielma, merioikeus.
Turun yliopisto 2021.
- Wetterstein, Peter, Det offentligas skadeståndsansvar – särskilt med hänsyn till
sjöfartsförhållanden. MarLus nr. 253. Nordisk institutt for sjørett 1999.

Säädökset

Lait

Esitutkintalaki 805/2011

Hallintolaki 434/2003

Laki Luotsausliikelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi 1008/2010

Laki luotsauslain muuttamisesta 1050/2010

Laki merilain muuttamisesta 295/1984

Laki oikeudenkäynnin viivästymisen hyvittämisestä 362/2009

Laki rikostorjunnasta Rajavartiolaitoksessa 108/2018

Laki sakon täytäntöönpanosta 672/2002

Laki turvallisuustutkinnasta 525/2011

Laki vahingonkorvauslain 3 luvun 7 §:n kumoamisesta 1051/2010

Luotsauslaki 561/2023 (voimassa oleva)

Luotsauslaki 940/2003 (kumottu)

Luotsauslaki 90/1998 (kumottu)

Merenkulun ympäristönsuojelulaki 1672/2009

Merilaki 674/1994

Merilaki 167/1939 (kumottu)

Oikeudenkäymiskaari 4/1734

Pakkokeinolaki 806/2011

Rikoslaki 39/1889

Suomen perustuslaki 731/1999

Työsopimuslaki 55/2001

Vahingonkorvauslaki 412/1974

Vakuutusopimuslaki 543/1994

Vesiliikennelaki 782/2019

Asetukset

Asetus kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä vuonna 1972 tehdyn yleissopimuksen voimaansaattamisesta 538/1977.

Euroopan unionin säädökset

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 864/2007, annettu 11 päivänä heinäkuuta 2007, sopimukseen perustumattomiin velvoitteisiin sovellettavasta laista (Rooma II).

Kansainväliset sopimukset

Kansainväliset säännöt yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä, 1972 (meriteiden säännöt, COLREG). SopS 30/1977.

Kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä, 1974 (SOLAS). SopS 11/1981.

Merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva vuoden 1978 kansainvälinen yleissopimus (STCW). SopS 22/1984.

Yleissopimus merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta, 1976. SopS 82/1986.

Yleissopimus ihmisoikeuksien ja perusvapauksien suojaamiseksi (Euroopan ihmisoikeussopimus). SopS 18–19/1990.

Ulkomaiset säädökset

Havne- og farvannsloven (LOV-2019-06-21-70) (Norja).

Lov om losordningen (losloven, LOV-2014-08-15-61; kumottu 2020) (Norja).

Skadeserstatningsloven (LOV-1969-06-13-26) (Norja).

Skadeståndslag (1972:207) (Ruotsi).

Virallislähteet

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

HE 58/1988 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle virkarikoslainsäädännön uudistamisesta.

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

HE 1/1998 vp. Hallituksen esitys Eduskunnalle uudeksi Suomen Hallitusmuodoksi.

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

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

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

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

LiVM 27/2022 vp – HE 293/2022 vp. Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö. Hallituksen esitys eduskunnalle luotsauslaiksi ja laiksi sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta.

PeVL 12/2010 vp – HE 251/2009 vp. Perustuslakivaliokunnan lausunto. Hallituksen esitys laiksi luotsauslain muuttamisesta.

PeVL 17/2012 vp – HE 32/2012 vp. Perustuslakivaliokunnan lausunto. Hallituksen esitys eduskunnalle arvopaperimarkkinoita koskevaksi lainsäädännöksi.

PeVL 9/2018 vp – HE 180/2017 vp. Perustuslakivaliokunnan lausunto. Hallituksen esitys

eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi.

PeVL 46/2021 vp – HE 135/2021 vp. Perustuslakivaliokunnan lausunto. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi arpajaislain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi.

Prop. 65 L (2013–2014). Lov om losordningen (losloven). Samferdselsdepartementet, Oslo 2014.

Oikeusministeriö, Rikosoikeudellisten virkavastuusäännösten arviointi. Lausuntotiivistelmä. Oikeusministeriön julkaisuja, Mietintöjä ja lausuntoja 2024:31. Laatija Annika Hoffrén. Oikeusministeriö 2024. (Hanke OM060:00/2021.)

Viranomais- ja onnettomuustutkinta-aineisto

Merenkukkuhallitus, Merenkulun turvallisuuteen ja meriympäristön suojeluun liittyviä IMO:n yleissopimuksia ja suosituksia. Merenkukkuhallituksen tiedotuslehti N:o 1/1.1.1996, Dnro 2/30/96. Merenkukkuhallitus 1996.

Merenkukulaitos, Luotsausohje. Merenkukulaitoksen tiedotuslehti N:o 10/20.6.2000, Dnro 1/510/2000. Merenkukulaitos 2000.

Onnettomuustutkintakeskus, M/T CRYSTAL PEARL, törmäys Lålätanin reunamerkkiin 26.1.2009. Tutkintaselostus C2/2009M. Onnettomuustutkintakeskus 2009. (turvallisuustutkinta.fi).

Onnettomuustutkintakeskus, M/L Sternan törmäminen rantakalturiin Paraisilla 12.6.2017. Tutkintaselostus M2017-02. (turvallisuustutkinta.fi).

Onnettomuustutkintakeskus, Konttialus MV Priamoksen ajautuminen matalikolle Kotkan edustalla 12.9.2018. Tutkintaselostus M2018-03. (turvallisuustutkinta.fi).

Onnettomuustutkintakeskus, M/S Skarvenin karilleajo Degerbyn länsipuolella 12.4.2019. Tutkintaselostus M2019-01. (turvallisuustutkinta.fi).

Onnettomuustutkintakeskus, M/S Amorellan pohjakosketus Ahvenanmaan saaristossa 20.9.2020. Tutkintaselostus M2020-02. (turvallisuustutkinta.fi).

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, luotsausta ja vahdinpitoa koskevat sitovat määräykset. Teoksessa näihin viitataan oikeuslähdetyyppinä (alemmanasteinen sitova normi) yksittäistä määräystä yksilöimättä. Voimassa olevat luotsausmääräykset ovat saatavilla Finlexin määräyskokoelmasta (finlex.fi).

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Luotsinkäyttövelvollisuus ja siihen liittyvät menettelyt Suomen vesialueella. Määräys 23.1.2024, TRAFICOM/485910/03.04.01.00/2023.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Luotsausyhtiön toimintatavat sekä luotsin lupakirjan tutkinnon sisältö ja sen hakemiseen liittyvät menettelyt. Määräys 31.8.2023, TRAFICOM/452303/03.04.01.00/2022.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, tulkinta komentosiltalaitteiden käytöstä luotsauksen aikana. Kirje Finnipilot Pilotage Oy:lle 3.7.2014, TRAFI/14290/03.04.01.02/2011 (tarkentaa 22.8.2011 annettua tulkintaa).

Työterveyslaitos, Tarkastuslista lääkärille laivatyösoveltuvuuden arvioinnissa huomioitavista asioista eri sairaustiloissa. Työterveyslaitos 3.2.2022.

Oikeustapaukset

Korkein oikeus

KKO 1945-II-195

KKO 1960-II-86 (*ms Germania*)

KKO 1962-II-89

KKO 1981-II-79 (säiliöalus *Pronto*)

KKO 1982-II-168

KKO 1995:61 (*ms Saronikos II*; pohjoismaisessa sarjassa ND 1995 s. 70)

KKO 1995:71

KKO 1996:20 (*ms Baltic Progress*)

KKO 1998:9

KKO 1999:107 (*ms Aniara*)

KKO 2001:2

KKO 2001:17

KKO 2002:51

KKO 2005:77

KKO 2007:62

KKO 2008:95

KKO 2009:32

KKO 2012:105

KKO 2015:57

KKO 2018:58

KKO 2019:42

KKO 2023:17

Korkein hallinto-oikeus

KHO 16.4.1973 taltio 1619 (*Raphael*)

Hallinto-oikeudet

Turun hallinto-oikeus 15.5.2009 t. 09/0324/3 (luotsin ohjauskirjan määräaikaisen peruuttamisen kumoaminen; KHO 2.3.2010 t. 395, ei tutkittu)

Työtuomioistuin

Työtuomioistuin 26.3.2010 R 160/09 (TT:2010-42) (luotsien ja kutterinkuljettajien työtaistelu)

Hovioikeudet

Helsingin hovioikeus 16.3.2016 n:o 442, dnro S 15/1283 (HelHO:2016:5)

Käräjäoikeudet

Helsingin käräjäoikeus 15.2.2013 (turvallisuuatutkintaselostuksen käyttö todisteena; selostettu Helke 2022, s. 249–251)

Länsi-Uudenmaan käräjäoikeus 19.10.2017 (turvallisuuatutkintaan osallistuneen todistamiskielto; selostettu Helke 2022, s. 238)

Suomalaiset hovioikeus- ja raastuvanoikeusratkaisut pohjoismaisessa ND-sarjassa

Helsingin raastuvanoikeus 4.10.1982 n:o SX 81/179 (ND 1982 s. 142) (*jäänmurtaja Urho*)

Turun hovioikeus 11.2.1986 (ND 1987 s. 238) (*Salamis*)

Vaasan hovioikeus 31.12.1987 n:o 2027, dnro R 85/1429 (ND 1987 s. 268) (*Västanvik*)

Helsingin raastuvanoikeus 7.11.1989 n:o R 88/3113 (ND 1989 s. 156) (*ms Eden*)

Helsingin hovioikeus 28.2.2006 n:o 546 (Helsingin KO L 00/13350) (ND-2004-56)
(*Amsteldiep*)

Muiden Pohjoismaiden vertailuratkaisut

NJA 1936 s. 141 (Ruotsin korkein oikeus; väärin asetettu merimerkki, valtion turvalaitevastuu)

NJA 1937 s. 629 (Ruotsin korkein oikeus, *Nathalia*)

ND 1968 s. 279 (Norjan Høyesterett, *Tweelingen*)

Rt-1970-1154 (Norjan Høyesterett, *Tirranna*; valtion turvalaitevastuu, lievempi
huolellisuusnormi)

Rt-1972-431 (ND 1972 s. 93) (Norjan Høyesterett, *Stella Altair*)

ND 1984 s. 39 (*Schippersgracht*)

ND 1990 s. 81 (*Heidi P*)

Svea hovrätt 17.12.1993 B 1296/93 (*Arctic Tar*)

LB-2009-163221; HR-2011-1027-U (Norjan tuomioistuimet, *Rocknes*)

HR-2019-318-A (Norjan Høyesterett; RIB-veneen matkustajavahinko, hyvän merimiestaidon
huolellisuusstandardi)

HD 14.11.2023, T 6909-22 (ND-2023-20) (Ruotsin korkein oikeus, *Baltic Cable*)

Euroopan ihmisoikeustuomioistuin

Marttinen v. Suomi, 21.4.2009

Weh v. Itävalta, 8.4.2004 (selostettu Helke 2022, s. 243–244)

Lyhenteet

Lait ja säädökset

ML	Merilaki (674/1994)
LL	Luotsauslaki (561/2023), voimassa oleva luotsauslaki
VahL	Vahingonkorvauslaki (412/1974)
TSL	Työsopimuslaki (55/2001)
RL	Rikoslaki (39/1889)
PL	Suomen perustuslaki (731/1999)
HL	Hallintolaki (434/2003)
ETL	Esitutkintalaki (805/2011)
TurvTL	Turvallisuustutkintalaki (525/2011)
VLL	Vesiliikennelaki (782/2019)

Lainvalmisteluasiakirjat

HE	Hallituksen esitys eduskunnalle
vp	Valtiopäivät (osana esityksen tunnusta, esimerkiksi HE 214/2010 vp)
PeVL	Perustuslakivaliokunnan lausunto
LiVM	Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö

Tuomioistuimet ja viranomaiset (Suomi)

KKO	Korkein oikeus
KHO	Korkein hallinto-oikeus
HO	Hovioikeus
HelHO	Helsingin hovioikeus (osana ratkaisutunnusta, esimerkiksi HelHO:2016:5)
KO	Käräjäoikeus
TT	Työtuomioistuin (osana ratkaisutunnusta, esimerkiksi TT:2010-42)
OTKES	Onnettomuustutkintakeskus, joka laatii merionnettomuuksien tutkintaselostukset

Pohjoismaiset ratkaisukokoelmat ja tuomioistuintunnukset

ND	Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender, pohjoismainen merioikeudellisten ratkaisujen kokoelma
-----------	---

NJA	Nytt Juridiskt Arkiv, Ruotsin korkeimman oikeuden ratkaisukokoelma
HD	Högsta domstolen, Ruotsin korkein oikeus (osana ratkaisutunnusta, esimerkiksi HD T 6909-22)
HR	Høyesterett, Norjan korkein oikeus (osana ratkaisutunnusta, esimerkiksi HR-2019-318-A)
LB	Borgarting lagmannsrett, Norjan hovioikeustason tuomioistuin (osana ratkaisutunnusta, esimerkiksi LB-2009-163221)

Kansainväliset sopimukset ja järjestöt

IMO	International Maritime Organization, Kansainvälinen merenkulkujärjestö
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea, kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä
COLREG	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, kansainväliset säännöt yhteen törmäämisen ehkäisemiseksi merellä (meriteiden säännöt)
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva yleissopimus
HNS	Hazardous and Noxious Substances, vaarallisten ja haitallisten aineiden merikuljetukseen liittyvää vastuuta ja vahingonkorvausta koskeva yleissopimus
Sops	Suomen säädöskokoelman sopimussarja, jossa kansainväliset sopimukset saatetaan kansallisesti voimaan

Tekniset järjestelmät, asiakirjat ja alustyytit

VTS	Vessel Traffic Service, alusliikennepalvelu
VDR	Voyage Data Recorder, aluksen matkatietojen tallennin
GPS	Global Positioning System, satelliittipaikannusjärjestelmä
PEC	Pilot Exemption Certificate, linjaluotsinkirja, joka oikeuttaa navigoimaan tietyllä väylällä ilman luotsia
RIB	Rigid Inflatable Boat, kovapohjainen kumivene

Asiahakemisto

ammattikäytäntö, 6, 24
ammattistandardi, 2, 6, 24, 52, 92, 120
ammattitaito, 2, 24, 46, 72, 88, 112, 120
analoginen tulkinta, 18, 116
ankara vastuu, 52, 53
asiantuntija, 12, 14, 41, 46, 77, 88
auttamisvelvollisuus, 84
avustajan käyttö, 94

blankorangaistussäännös, 24, 77, 88
COLREG, 18, 24, 43, 79, 84

dokumentointi, 34, 72, 114
dynaaminen päätöksenteko, 24

ennakkopäätös, 21
ennakointi, 24
epävarsinainen laiminlyöntirikos, 88
esitutkinta, 94
ex ante -arviointi, 22, 34, 43, 46, 81, 88, 115, 120
ex post -arviointi, 34, 43, 46, 70, 114, 115

Finnpilot Pilotage Oy, 8, 14, 22, 55, 60, 77, 106

hallituksen esitykset, 20
hinaajaehto, 46, 88
historiallinen kehitys, 9
HNS-yleissopimus, 63
huolellisuusvelvoite, 24, 34, 40, 52, 81, 113
hyvä merimiestaito, 24, 36, 40, 43, 52, 53, 79, 81, 84, 107, 120

ilmeinen vaara, 46, 88, 115
ilmoitusvelvollisuus, 41, 88, 94
isännänvastuu, 12, 14, 53, 55, 60
itsekriminointisuoja, 94, 115

joustava normi, 24, 36, 81

julkinen hallintotehtävä, 6, 13, 60, 77
julkisen vallan käyttö, 6, 12, 60
jälkiviisaus, 34

keskeyttämisvelvollisuus, 6, 13, 46, 63, 88, 103, 115, 120
kieltäytymisvelvollisuus, 6, 12, 13, 46, 63, 70, 88, 103, 107, 115, 120
kirjoittajan asema, 2
kohtuullistaminen, 55, 63, 70, 72
komentosiltatyöskentely, 24, 43, 92, 113
kuolemantuottamus ja vammantuottamus, 77, 79, 84, 94
kurinpidollinen vastuu, 106
kuuleminen, 103, 105

laillisuusperiaate, 18, 20, 76, 88, 92
laiminlyöntivastuu, 76, 88
laintulkinta, 18, 116
laivanisäntä, 12, 14, 52, 53, 55, 60, 63, 72, 120
laki, 18
liikenneturvallisuuden vaarantaminen, 77, 79, 84, 94
luotsauslaki, 6, 9, 18
luotsaussuunnitelma, 41, 72, 113
luotsausvapautus, 40
luotsausyhtiön oikeus kieltäytyä, 107, 115
luotsi juridisena toimijana, 12, 15, 77
luotsinkäyttövelvollisuus, 18, 40, 103
lupakirja, 101, 103, 105

maksukykyoletus, 55, 63
meripanttioikeus, 63
meriselitys, 94, 105
meriteiden säännöt, 18, 24, 43, 79, 84
meriturvallisuus, 24, 79, 81, 88
miehistö, 12, 40, 55

- muutoksenhaku, 103, 105
myötävaikutus, 55, 63, 72
navigointilaitteiden monipuolinen käyttö, 24
ND-ratkaisut, 2, 21
ne bis in idem, 103, 108
objektiivinen mittapuu, 34
oikeuskäytäntö, 21, 36
oikeuslähteet, 18, 36, 116
oikeusturva, 100, 105, 108
Onnettomuustutkintakeskus (OTKES), 22, 43, 94
paikallistuntemus, 24, 40, 41, 45, 46
passiivinen identifikaatio, 55, 63
perusoikeusmyönteinen laintulkinta, 18
prosessuaalinen asema, 94
puuttumiskynnys, 45, 46
pätevyysvaatimukset, 13, 18, 100, 101, 108, 120
päällikkö, 14, 40, 41, 43, 45, 84, 107
rikosoikeudellinen vastuu, 13, 18, 34, 76
rikosoikeudellinen virkavastuu, 13, 60, 72, 77, 84, 88
sallittu riski, 24, 34, 81
sanamuodon mukainen tulkinta, 18, 116
seuraamusmaksu, 100, 103, 108
STCW-yleissopimus, 24, 41
suhteellisuusperiaate, 101, 108
systemaattinen tulkinta, 18
syy-yhteys, 52, 76, 79, 88, 92
syylisyys, 34, 88
tahallisuus, 70, 76, 84
takautuminen, 53, 60, 63, 70
toimintakäsikirja, 8, 22, 43
tosiasiallinen hallintotoiminta, 13, 100
Traficom, 18, 22, 41, 101, 103
tuottamus, 24, 34, 52, 53, 63, 76, 81, 88, 92
turvallinen nopeus, 24, 41, 70, 113
turvallisuustutkinta, 22, 94, 115
tutkintaselostukset, 22, 43
työnjohtovalta, 106, 107
tähystys, 24
ultima ratio, 76, 92
vahdinpito, 24
vahingonkorvausvastuu, 18, 24, 52
vahingonteko, 84
vakuutus, 53, 55, 63, 72
valtio, 10, 14, 55, 60
valvontavelvollisuus, 43, 45
varjolaivasto, 55, 63
varustamo, 10, 14, 60, 70
vastuuasema, 79, 88
vastuukatto, 60, 72, 120
vastuun kanavointi, 9, 52, 53, 55, 63
vastuunjako, 24, 40, 92
vastuunrajoitus, 53, 70
vastuusääntelyn logiikka, 10
VDR, 114, 115
vesiliikennejuopumus, 70, 76, 81, 84
vesiliikennerikos, 84
viranomainen, luotsi ei ole, 12, 77, 101
viranomaisohjeet, 22, 43
VTS, 41, 101, 103, 115
väistämisvelvollisuus, 24, 84
yleisvaaran tuottamus, 84
ympäristön turmeleminen, 84
öljyvahinko ja pilaantumisvahinko, 52, 63

Säädöshakemisto

COLREG 1972 (meriteiden säännöt), SopS
30/1977, [18](#), [24](#)

Esitutkintalaki (805/2011)

2:1 §, [94](#)

2:5 §, [96](#)

4:3 §, [96](#)

4:9 §, [96](#)

4:10 §, [98](#)

7:8 §, [96](#)

7:12 §, [116](#)

Euroopan ihmisoikeussopimus (SopS
18–19/1990), 6 artikla, [97](#)

Hallintolaki (434/2003)

2 §, [12](#)

34 §, [105](#)

45 §, [105](#)

havne- og farvannsloven § 23 ja § 49
(Norja), [63](#), [67](#), [112](#)

HE 1/1998 vp (perustuslakiesitys; julkisen
hallintotehtävän määritelmä), [7](#)

HE 34/2018 vp (virkavastuusäännöksen
tarkoitus), [79](#)

HE 38/2003 vp ja HE 39/2003 vp
(luotsauksen liikelaitosuudistus 2004), [9](#),
[77](#)

HE 58/1988 vp (virkarikossäännökset), [90](#)

HE 62/1994 vp (merilaki;
päällikkösäännökset), [40](#), [43](#)

HE 130/2010 vp (Luotsausliikelaitos →
osakeyhtiö), [9](#)

HE 187/1973 vp (vahingonkorvauslaki;
kohtuusharkinta,
”luotsauksessa”-ilmaisun ala), [62](#), [66](#)

HE 214/2010 vp (luotsausyhtiön vastuu;
luotsin vastuuta ei laajennettu), [10](#), [54](#),

[60](#)

HE 223/2006 vp (ML 6:9 §:n 2 momentti;
SOLAS V/34-1), [40](#)

HE 293/2022 vp (luotsauslaki 561/2023),
[20](#), [47](#), [60](#), [92](#), [101](#), [103](#), [108](#)

HNS-yleissopimus (voimaan 29.11.2027),
[63](#)

IMO:n päätöslauselma A.960(23), [44](#)

Laki 295/1984 (merilain muutos;
kanavointivirke), [54](#), [56](#)

Laki 1008/2010 (Luotsausliikelaitoksen
yhtiöittäminen), [9](#)

Laki 1050/2010 (luotsausyhtiön rajattu
korvausvastuu), [10](#), [60](#)

Laki 1051/2010 (VahL 3:7 §:n
kumoaminen), [62](#)

Laki oikeudenkäynnin viivästymisen
hyvittämisestä (362/2009)
[1](#) §, [98](#)

Laki rikostorjunnasta Rajavartiolaitoksessa
(108/2018)
[2](#) luvun 4 §, [94](#)

Laki sakon täytäntöönpanosta (672/2002),
[104](#)

LiVM 27/2022 vp (luotsin vastuun
täsmentäminen), [49](#)

lov om losordningen (losloven, kumottu
2020) 9 § (Norja), [112](#)

Luotsauslaki (561/2023)

[1](#) §, [13](#), [43](#)

[3](#) § (12 ja 24 kohta), [41](#)

[4](#) §, [41](#), [103](#)

[5](#) §, [41](#)

[8](#) §, [7](#), [8](#), [103](#)

[9](#) §, [8](#)

- 12 §, 103
13 §, 8, 23, 44
14 §, 8, 47, 108
17 §, 42, 44, 45, 103, 113
18 §, 13, 42, 43, 74, 80, 91, 97, 108, 113
19 § (3 mom), 14, 60, 64, 70, 78, 87
20 §, 60
21 §, 43
23 §, 7, 14, 46, 69, 70, 72, 79, 88, 103, 107, 115, 120
30 §, 101, 103
31 §, 19, 101
36 §, 19
37 §, 19
38 §, 101
55 §, 103
64 §, 101, 104
65 §, 101
66 §, 102, 104
67 §, 101
68 §, 103
69 §, 103
70 §, 104
71 §, 104, 105
72 §, 14
Luotsauslaki (940/2003) (kumottu)
(kokonaisuudistus, yhtiöittäminen), 9
8 § (virkavastuun ulottamislauseke), 78
11 §, 6, 47, 84
vuoden 1998 luotsauslaki (ei
virkavastuusäännöstä), 78
Merenkulkulaitoksen luotsausohje
1/510/2000 (kumottu 2003), 43
Merilaki (674/1994)
3:2 §, 68
6:3 § ja 6:3 a §, 40
6:9 § (6:9 §:n 2 mom), 27, 40, 45, 107
6:10 §, 40
6:11 §, 86
7:1 § (7:1 §:n 2 mom), 52, 53, 56, 63
9 luku; 9:4 §, 54, 60, 70
10 a:4 § (10 a:4 §:n 3 mom), 67
10:3 §, 53
10:4 § (10:4 §:n 3 mom), 67, 70
11 luku; 11:4 § (HNS, ei vielä voimassa),
67
18 luku 6–7 §, 105
18:10 §, 116
18:12 §, 105
20:1 § ja 20:2 §, 28, 80, 83, 89
vanha merilaki (167/1939), vastaava
säännös, 40, 83
Oikeudenkäymiskaari (4/1734)
17:1 § (2 mom), 106
17:12 § (5 mom), 96
17:18 §, 95
oikeusministeriön lausuntotiivistelmä
2024:31 (virkavastuusääntely), 88
Pakkokeinolaki (806/2011)
7:1 §, 95
Perustuslaki (731/1999)
8 §, 19, 88
21 §, 105
22 §, 19
80 §, 18
106 §, 19
124 §, 7, 9, 14, 60, 78
PeVL 9/2018 vp ja PeVL 46/2021 vp
(rangaistusluonteiset hallinnolliset
seuraamukset), 102, 103
PeVL 12/2010 vp (luotsaus julkisena
hallintotehtävänä, PL 124 §), 7, 9
PeVL 17/2012 vp (hyvän hallinnon takeet
tosiasiallisessa toiminnassa), 14
Prop. 65 L (2013–2014) (Norja; losloven),
112
prop. 1966:145 (Ruotsi; hyvän
merimiestaidon määritelmä), 25
Rikoslaki (39/1889)
3:1 §, 76, 88, 92
3:3 §, 76, 89
3:5 §, 77, 87
3:6 §, 77
3:7 § (3:7 §:n 1 ja 2 mom), 34, 72, 82, 93
21:8 § ja 21:9 § (kuolemantuottamus,
törkeä), 80, 85, 95
21:10 § ja 21:11 § (vammantuottamus,
törkeä), 80, 86, 95
21:13 §, 86
21:15 §, 86
23 luku, 30
23:1 §, 80, 85, 95
23:2 §, 85, 95

- 23:5 § (23:5 §:n 2 mom), 77, 85, 95
 34:1 §, 87
 34:2 §, 87
 34:7 §, 87
 34:13 § 3 mom (kumottu; sovellettu Västankvik-tapauksessa), 32
 35:1 § ja 35:2 §, 87
 40 luku, 79, 84
 40:9 § ja 40:10 §, 79, 87, 95
 48:1 § ja 48:2 §, 86
 48:3 §, 86
 48:4 §, 86
 48:7 §, 86
 Rooma II -asetus ((EY) N:o 864/2007), 19 artikla, 63
 skadeserstatningsloven § 2-3 (Norja), 67
 skadeståndslag 3:9 (Ruotsi), 63
 skadeståndslag 4:1 (Ruotsi; synnerliga skäl), 67
 SOLAS (SopS 11/1981), 40
 STCW (SopS 22/1984), sääntö A-VIII/2, 24, 41
 Turvallisuustutkintalaki (525/2011)
 1 §, 23, 94, 115
 5 §, 94
 19 ja 20 §, 94
 39 §, 95
 40 §, 96
 Työsopimuslaki (55/2001)
 3:1 §, 106
 7 luku, 106
 12:1 §, 59, 63
 Vahingonkorvauslaki (412/1974)
 (yleisesti), 18
 2:1 §, 52
 3:7 § (alkuperäinen, kumottu lailla 1051/2010), 62
 4:1 § (4:1 §:n 1 ja 2 mom), 64, 72
 4:2 §; 4 luku, 58, 64, 73
 6:1 §, 58
 6:2 §, 72
 7:1 §, 64
 Vakuutusopimuslaki (543/1994)
 75 § (1 mom), 63
 Vesiliikennelaki (782/2019)
 5 §, 86
 120 §, 85
 Yleissopimus merioikeudellisia vaateita koskevan vastuun rajoittamisesta 1976 (SopS 82/1986), 70

Oikeustapaushakemisto

- HD T 6909-22, 14.11.2023 (Baltic Cable; törkeän huolimattomuuden kynnys), 71
HelHO:2016:5 (työpäällikkö; kohtuullistaminen suurvahingossa), 66
Helsingin KO 12.3.2004 (Amsteldiep), ND-2004-56, 58
Helsingin raastuvanoikeus 4.10.1982 (jäänmurtaja Urho), ND 1982 s. 142, 46
Helsingin raastuvanoikeus 7.11.1989 (ms Eden), ND 1989 s. 156, 84
HR-2019-318-A (huolellisuusvaatimus merenkulun vahingonkorvauksessa), 34, 35
KHO 16.4.1973/1619 (Raphael; luotsin kurinpidollinen asema), 106
KKO 1945-II-195 (luotsi; karilleajo, korvauksen alentaminen), 73
KKO 1960-II-86 (ms Germania; luotsi, perämiehen myötäväikutus), 73, 114
KKO 1962-II-89 (luotsipiiripäällikkö + kaksi luotsia; syyte hylätty), 88
KKO 1981-II-79 (säiliöalus Pronto; valtio väylänpitäjänä), 62
KKO 1982-II-168 (veturinkuljettaja; korvauksen sovittelu murto-osaan), 66
KKO 1995:61 (ms Saronikos II; päihtynyt luotsi, valtion vastuuvapaus), 61, 72, 84
KKO 1995:71 (törkeän huolimattomuuden linja), 71
KKO 1996:20 (ms Baltic Progress), 27, 45, 54, 56, 65, 73, 113, 114
KKO 1998:9 (rakennustarkastaja; toissijainen, soviteltu korvausvastuu), 66
KKO 1999:107 (yhteentörmäys, kuolema; kanavoinnin toissijaisuus), 56, 85
KKO 2001:2 (rakennustarkastajan huolellisuus), 26
KKO 2001:17 (törkeän huolimattomuuden linja), 71
KKO 2002:51 (virkavelvollisuuden sisältö muista velvollisuuksista), 90
KKO 2005:77 (ms Milano; törkeän huolimattomuuden kynnys), 71
KKO 2007:62 (huolellisuuden mittapuut), 34
KKO 2008:95 (virkavelvollisuus voi perustua yleiseen säännökseen), 79
KKO 2009:32 (työntekijän vastuun kanavoinnin murtuminen), 72
KKO 2012:105 (työnjohtaja, työnantajan konkurssi; sovittelu), 65
KKO 2015:57 (työntekijän vastuun kanavoinnin murtuminen), 72
KKO 2018:58 (käräjätuomarit; virkavelvollisuuden rikkominen ilman tuottamusta), 82
KKO 2019:42 (työssä aiheutetun vahingon käsite; VahL 4:1 §:n ala), 69
KKO 2023:17 (virkavelvollisuuden selvyysvaatimus), 90
LB-2009-163221 / HR-2011-1027-U (Rocknes; valtio vapautettiin), 62
Marttinen v. Suomi, 21.4.2009 (itsekriminointisuoja), 97
ND 1968 s. 279 (Tweelingen; valtion vastuu, passiivinen identifiointi toisin kuin Suomessa), 58
ND 1984 s. 39 (ms Schippersgracht), 58
ND 1990 s. 81 (ms Heidi P), 58
NJA 1936 s. 141 (valtio turvalaitteiden ylläpitäjänä), 62
NJA 1937 s. 629 (Nathalia; luotsausmaksut

- vs. suurvahinkojen riski), [62](#)
- Rt-1970-1154 (Tirranna; valtion vastuu turvalaitteista), [62](#)
- Rt-1972-431 / ND 1972 s. 93 (Stella Altair; valtio luotsausorganisaationa), [61](#)
- Svea hovrätt B 1296-93 (Arctic Tar; luotsi keskeytti, ei moitittu), [112](#)
- TT:2010-42 (luotsien työtaistelu; Luotsiliiton hyvityssakko), [107](#)
- Turun HAO 15.5.2009 t. 09/0324/3 (ohjauskirjan peruutus kumottiin kokonaisharkinnalla), [102](#)
- Turun HO 11.2.1986 (ms Salamis), ND 1987 s. 238, [31](#), [45](#), [84](#)
- Vaasan HO 31.12.1987 (ms Västanvik), ND 1987 s. 268, [32](#), [45](#), [84](#)
- Weh v. Itävalta, 8.4.2004 (itsekriminointisuojaan Weh-kriteerit), [97](#)



Kuka maksaa karilleajon? Voiko luotsi joutua itse korvausvelvolliseksi, syytteeseen tai menettää luotsausoikeutensa?

Kun jokin menee pieleen, kysymys vastuusta tulee nopeasti, ja siihen vastataan harvoin täsmällisesti. Tämä kirja vastaa konkreettisesti.

Se seuraa, miten korvausvastuu kanavoidaan tahoille, joilla on leveämmät hartiat, ja näyttää, kuinka luotsin henkilökohtainen vastuu käytännössä aina kohtuullistetaan vastaamaan hänen taloudellista kantokykyään. Se erottaa myös, milloin huolimattomuudesta tulee rikos ja milloin kyse on hallinnollisesta seuraamuksesta.

Yhteistä kaikelle on yksi mittapuu: luotsin ammattitaito ja hyvä merimiestaito, ei vahingon lopputulos.

”Aikaisemmassa oikeuskirjallisuudessa ei ole näin seikkaperäisesti ja yksityiskohtaisesti kirjoitettu luotsin asemasta ja eri vastuutyypeistä eikä myöskään luotsin ja päällikön välisestä suhteesta.”

Ilmari Haapajoki, varatuomari

