

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av lotsningslagen och lagen om fartygstrafikservice

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lotsningslagen och lagen om fartygstrafikservice ändras. I lotsningslagen tas det in bestämmelser om skyldigheten att anlita lots och om kraven i fråga om lotsexamina och anordnande av dem. Lotsexamina kan anordnas av läroanstalter som uppfyller kraven och är godkända av Trafiksäkerhetsverket. Det föreslås att bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av styrsedel för lots, linjelotsbrev och dispens ska finnas på lagnivå. Kraven på att anlita lots blir lindrigare för små fartyg, för fartyg som transporterar kondenserad naturgas, lätt brännolja eller brännolja med låg svavelhalt och för isbrytare. Bestämmelserna om tillsynen över att lotsningslagen följs föreslås bli preciserade. I lotsningslagen föreslås det nya definitioner, av vilka största delen hänför sig till bestämmelser som flyttas till lagen från statsrådets gällande förordning om lotsning. Bestämmelserna om ändringssökande preciseras när det gäller beslut av läroanstalter. Till lagen om fartygstrafikservice fogas det en bestämmelse om VTS-myndighetens skyldighet att anmäla iakttagelser som gäller lotsningen, och lagens tillämpningsområde preciseras på motsvarande sätt. Samtidigt lättar man på anmälningsformalitetserna för bogserbåtar. Genom ändringen av lotsningslagen lämnas bogserkombinationer och små fartyg utanför regleringen och de administrativa förfarandena, så att ändringen främjar målet för statsminister Juha Sipiläs regering att göra författningarna smidigare.

Lagarna avses träda i kraft så snart som möjligt.

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

1.1 Lagstiftning och praxis

Bestämmelser om lotsning på finskt vattenområde finns i lotsningslagen (940/2003). Enligt 5 § i lotsningslagen ska fartyg anlita lots i de lotspliktiga allmänna farlederna på finskt vattenområde som avses i 1 kap. 3 § 1 mom. 13 punkten i vattenlagen (587/2011) och på den arrenderade delen av Saima kanal, om fartygets last är farlig eller skadlig eller om fartygets storlek kräver det. Skyldigheten att anlita lots gäller också utländska statsfartyg. Skyldigheten gäller inte fartyg som ägs av finska staten och som inte används för bedrivande av kommersiell verksamhet, färjor som hör till allmän väg och ryska fartyg då de enbart trafikerar den arrenderade delen av Saima kanal. Befrielse från skyldigheten att anlita lots gäller fartyg vars befälhavare Trafiksäkerhetsverket beviljat linjelotsbrev eller dispens och fartyg i inrikestrafik på Saimens vattenområde.

Närmare bestämmelser om skyldigheten att anlita lots ingår i statsrådets förordning om lotsning (246/2011). Enligt förordningen gäller skyldigheten att anlita lots fartyg som transporterar olja, kondenserad gas, skadliga flytande ämnen eller farligt gods i fast form i bulk eller som transporterar INF-gods, eller fartyg som har en största längd av mer än 70 meter eller en största bredd av mer än 14 meter eller ett största tillåtet sommardjupgående vid förande av last i saltvatten över 4,5 meter, då fartyget trafikerar finskt territorialvatten. I fråga om fartyg som trafikerar Saimens vattenområde eller Saima kanal inträder skyldigheten när fartyget har en största längd av mer än 25 meter. Finland avviker från Sverige och Norge i fråga om de storleksgränser som medför skyldighet att anlita lots.

De krav som gäller farligt gods möjliggör inte för närvarande att fartyg som transporterar kondenserad naturgas (liquefied natural gas, LNG) eller lätt brännolja lämnas utanför skyldigheten att anlita lots. Bestämmelserna behöver ändras för att fartyg som använder miljövänlig LNG eller lätt brännolja med låg svavelhalt som bränsle ska kunna få bränslepåfyllning från små tankfartyg i hamnarna eller i närheten av dem.

Enligt lotsningslagen ska en lots ha godkänts i en av Trafiksäkerhetsverket anordnad lotsexamen för att få styrsedel, linjelotsbrev eller dispens. Bestämmelser om de lotsexamina som krävs för styrsedel, linjelotsbrev och dispens ingår för närvarande i statsrådets förordning om lotsning.

En del av övningsfärderna kunde ersättas genom övning med fartygssimulator. Den gällande lagen möjliggör emellertid inte detta. I förordningen föreskrivs det dessutom om vissa krav på lotsexamina, som borde regleras på lagnivå.

Skyldigheten att anlita lots på den arrenderade delen av Saima kanal grundar sig på fördraget mellan republiken Finland och Ryska federationen om utarrendering av den del av Saima kanal som tillhör Ryssland till republiken Finland (FördrS 7–8/2012). I lotsningslagen definieras varken den arrenderade delen av Saima kanal eller Saima kanal, och inte heller Saimens vattenområde. Bestämmelserna om och definitionerna av skyldigheten att anlita lots behöver preciseras också till dessa delar.

Att utöva tillsyn över lotsningsverksamheten är för närvarande enligt lag Trafiksäkerhetsverkets uppgift. Trafiksäkerhetsverket har emellertid i praktiken inga förutsättningar att övervaka lotsningsverksamheten och i vilken utsträckning fartygen anlitar lots, annat än genom inspektioner i hamnarna. Däremot skulle VTS-myndigheten kunna övervaka såväl lotsningsverksam-

heten som fartygens anlitan av lots och befrielse från lotsplikt, eftersom samtliga fartyg som trafikerar Finlands territorialvatten ska övervakas av VTS-centralerna. För att VTS-centralerna ska delta i tillsynen över lotsningsverksamheten krävs det emellertid bestämmelser om detta både i lotsningslagen och i lagen om fartygstrafikservice.

1.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU

Det finns inte några internationella bestämmelser eller bestämmelser i EU-lagstiftningen om lotsning. Lagstiftningen om lotsningsverksamheten är i huvuddrag rätt likartad i samtliga EU-länder. Den finländska lagstiftningen om lotsning är till övervägande del likadan som lagstiftningen i Norge och Sverige. Förhållandena i Finland och Sverige är till stora delar likartade och linjetrafiken mellan länderna är omfattande. I Finland är den skyldighet att anlita lots som grundar sig på fartygets längd eller bredd strängare än i Sverige och Norge.

I Norge medför en fartyglängd av 70 meter och en bredd av 20 meter skyldighet att anlita lots men för djupgåendet ställs det inga gränser. Fartyg med dubbla skrov vars längd är 50 meter eller mindre och som transporterar sådana farliga eller miljöfarliga ämnen som nämns i bilaga I till MARPOL-konventionen är inte skyldiga att anlita lots. Bilagan innefattar alla oljeprodukter. Inte heller bulktransport av kondenserad gas kräver lots ombord om fartygets längd är högst 50 meter. Bogserkombinationer är lotspliktiga om det som bogseras är 50 meter eller längre. Det ställs inget särskilt krav på att bogserbåten ska vara utrustad med ett automatiskt identifieringssystem.

I Norge är kravet på att någon ombord ska ha linjelotsbrev begränsat till att gälla fartyg som transporterar farliga och miljöfarliga ämnen i bulk. Kravet gäller inte fartyg med dubbla skrov vars längd är 90 meter eller mer då de transporterar ämnen som nämns i bilaga I i MARPOL-konventionen eller ämnen vars flampunkt är lägre än 23 grader Celsius eller ämnen som ingår i kategori Y i bilaga II till MARPOL-konventionen.

I Sverige är storleksgränserna för lotspliktiga fartyg områdes- och farledsspecifika. I vissa farleder ställs inga gränser för djupgående, och där det finns gränser varierar de mellan 4,5 och 5,5 meter. Enbart att fartyget ligger djupare än så avgör inte om bogserbåtar, skjutbogserare, fiskefartyg eller isbrytare är skyldiga att anlita lots eller inte. I Sverige är en bogserkombination skyldig att anlita lots om det som ska bogseras är 70 meter eller längre eller om bredden är 14 meter eller mer. En kombination där bogserbåten (skjutbogseraren) är fast kopplad till det som bogseras och skjuter detta framför sig betraktas som fartygskombination och de gränser som gäller fartyg tillämpas på den.

I Sverige hör fartyg med dubbla skrov som transporterar oljeprodukter till lotspliktskategori 2, och de är därmed skyldiga att anlita lots om de är av samma storlek eller större än vad de farledsspecifika lotspliktsgränserna anger. Längdgränsen för fartyg i lotspliktskategori 2 är 70 meter i Stockholms skärgård. På öppet vatten är längdgränsen högre, och är t.ex. i Sundsvallsbukten 90 meter och på ankringsplats vid farleden till Göteborg 100 meter.

1.3 Bedömning av nuläget

Storleksgränserna för lotspliktiga fartyg är till vissa delar mindre i Finland än i Sverige och Norge. Därför ansöker också relativt små fartyg om befrielse från skyldigheten att anlita lots, vilket kräver administrativa förfaranden och ger upphov till kostnader för sjöfartsnäringsen. Det har också återverkningar på smidigheten i verksamheten. Dessutom är de fartyg som transporterar kondenserad naturgas eller oljeprodukter i bulk i finska farvatten oberoende av storlek alltid skyldiga att anlita lots.

Vid tillämpningen av lotsningslagen har det uppstått problem bl.a. på grund av att vissa begrepp som används i lagen inte definieras i lagen. Det finns dessutom bestämmelser i förordningen som borde lyftas upp på lagnivå. För att underlätta förvaltningen och utnyttja läroanstalternas yrkesskicklighet vore det förnuftigt att läroanstalterna för sjöfartsutbildning övertar anordnandet av examenstillfällena för blivande lotsar. Detta kräver tydliga bestämmelser på lagnivå.

Strävandena efter en förenklad förvaltning, liksom de rådande verksamhetsbetingelserna för näringslivet, aktualiserar behovet av att se över grunderna för skyldigheten att anlita lots och att beakta rådande praxis, i synnerhet den som råder i de övriga nordiska länderna. Farlederna längs den finska kusten utvecklas och görs ständigt säkrare genom att man fördjupar farlederna och förbättrar säkerhetsanordningarna för sjöfarten. I de finska kustvattnen har fartygen dessutom tillgång till uppdaterade sjömätningssuppgifter och elektroniska sjökort. Utvecklingen när det gäller navigationsutrustningen på fartyg och den allt effektivare övervakningen av fartygstrafiken har ökat navigations säkerheten under de senaste åren.

Olycksutredningscentralen har med avseende på olyckor som inträffat i samband med lotsning fäst uppmärksamhet vid den lagstadgade innebörden av officiella lotsplatser och vid lotsningsförfarandena, men också vid samarbetet mellan lotsningsorganisationen och VTS-centralerna och behovet av att utveckla den. Fartygets befälhavare ska enligt lotsningslagen anlita lots i de farleder som enligt bestämmelserna är lotspliktiga. Lotsen ska embarkera och debarkera fartyget på en offentlig lotsplats, såvida det inte är omöjligt på grund av väderleks- eller isförhållanden. Om lotsen använder någon annan plats bör detta emellertid överenskommas med fartygets befälhavare och meddelas till VTS-centralen. VTS-myndigheten har befogenhet att utöva tillsyn över fartygstrafiksäkerheten inom VTS-områdena, men inte någon särskild befogenhet att övervaka efterlevnaden av lotsningslagen och inte heller någon skyldigheter att samarbeta med lotsningsbolaget.

2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN

2.1 Lotsningslagen

Syftet med propositionen är att förenkla och förtydliga de bestämmelser och förvaltningsförfaranden som gäller skyldigheten att anlita lots och bringa dem i större överensstämmelse med de bestämmelser som gäller i Sverige och Norge. Dessutom ska det bli enklare för handelsfartyg att använda kondenserad naturgas och lätt brännolja med låg svavelhalt som bränsle. Också sjöfartens verksamhetsvillkor ska förbättras.

Genom propositionen slopas djupgående som ett kriterium för skyldighet att anlita lots, och skyldigheten för bogserkombinationer att anlita lots förenklas. Det föreslås att skyldigheten att anlita lots slopas för isbrytare som används för isbrytarassistans på basis av en beställning som avses i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005). De föreslagna ändringarna minskar den reglering och de förvaltningsförfaranden som gäller bogserbåtar och vissa andra mindre fartyg.

Tankfartyg med en längd av högst 90 meter som transporterar kondenserad naturgas eller lätt brännolja ska ha möjlighet att ha befäl med linjelotsbrev ombord och på så sätt befrias från skyldigheten att anlita lots. Detta gör det möjligt för stora passagerar- och lastfartyg som använder LNG och lätt brännolja med låg svavelhalt som bränsle att anlita mindre tankfartyg för att fylla på bränsle.

De krav som gäller skyldigheten att anlita lots och lotsexamina överförs från förordningen till lagen. Enligt förslaget ska i lagen tas in nya bestämmelser om anordnande av lotsexamina och

RP 207/2016 rd

om examensfördringarna. Bestämmelserna gör det möjligt för sådana yrkeshögskolor och läroanstalter som uppfyller kraven att anordna lotsexamina.

Bestämmelserna om undantag preciseras, och möjligheten att göra undantag utvidgas till att gälla byggnads- och underhållsarbeten på hydrotekniska byggplatser samt vattenforskning. Undantag ska också kunna medges i syfte att trygga trafik- och transportservice till skärgården samt i fråga om specialtransporter som sker genom bogsering.

Bestämmelserna om tillsynen över lagen föreslås bli kompletterade genom en skyldighet för befälhavaren på ett fartyg att så snart fartyget kommer in till VTS-området meddela huruvida fartyget behöver lots eller är befriat från denna skyldighet. Enligt förslaget ska VTS-myndigheten vara skyldig att meddela Trafiksäkerhetsverket sina iakttagelser om tillhandahållandet av lotsningstjänster, lotsningen och anlita av lots. En bestämmelse om VTS-myndighetens skyldigheter föreslås också i lagen om fartygstrafikservice.

Lagenligheten och enhetligheten i lotsningsverksamheten ska förbättras genom att lotsningsbolaget åläggs att i samarbete med lotsarna utarbeta en drifthandbok som bolaget ska lämna till Trafiksäkerhetsverket, som utövar tillsyn över lotsningen.

2.2 Lagen om fartygstrafikservice

Det föreslås ett tillägg i lagen om fartygstrafikservice enligt vilket VTS-myndigheten ska vara skyldig att ta emot meddelanden om användningen av lots ombord på lotspliktiga fartyg och meddela sina iakttagelser om efterlevnaden av lotsningslagen på det sätt som föreskrivs i lotsningslagen. I drifthandboken, som också gäller fartygstrafikservice, ska VTS-myndigheten ange tillämpliga förfaringsätt, meddelandep Praxis och former för samarbetet mellan myndigheten, Trafiksäkerhetsverket och lotsningsbolaget när det gäller de skyldigheter som anges i lotsningslagen. Det föreslås att 3 § som gäller lagens tillämpningsområde ändras så att informationshanteringen och anmälningsskyldigheten inom sjöfarten beaktas i tillämpningsområdet. Samtidigt underlättas anmälningsskyldigheten i fråga om bogserbåtar som förflyttar sig mellan två hamnar. Ändringen gör det möjligt att ta emot anmälningar om skyldighet att anlita lots och att göra och rapportera iakttagelser om efterlevnaden av lotsningslagen.

3 Propositionens konsekvenser

Propositionen bedöms till övervägande del ha positiva konsekvenser för sjöfarten och förvaltningen. I fråga om bogserbåtar och andra små fartyg lindras lotsplikten samtidigt som de krav i lotsningslagen som gäller beviljande av styrsedel för lots, linjelotsbrev och dispens preciseras. I praktiken ska bogserkombinationer och små fartyg inte omfattas av regleringen, vilket främjar målet att göra lagstiftningen smidigare. Den effektiviserade tillsynen över lotsningslagen bedöms ha positiva konsekvenser för sjösäkerheten och förebyggandet av miljöskador.

3.1 Ekonomiska konsekvenser

De föreslagna preciseringarna förtydligar och lindrar skyldigheten att anlita lots. Små fartyg, bogserkombinationer och isbrytare behöver inte längre ansöka om befrielse från lotsplikt och betala för det. Det bedöms att omkring 110 fartyg kommer att befrias från lotsplikt.

Eftersom dispens beviljas enskilda personer kan det finnas flera dispenser för ett enskilt fartyg. Priset för en dispens uppgår till cirka 5 700 euro, varav ca 630 euro är förvaltningens andel. Det är i allmänhet redaren som svarar för kostnaderna för dispenser. Också användningen av AIS, som är en förutsättning för befrielse från lotsplikt, kan ge upphov till vissa extra kostnader för redaren.

Det minskade antalet ansökningar om befrielse från lotsplikt kommer också att minska arbetsvolymen för Trafiksäkerhetsverkets personal och i viss utsträckning verkets inkomster. Verket kan genom egna åtgärder anpassa verksamheten till kundernas behov. Propositionen har därmed inte några nämnvärda konsekvenser för den offentliga ekonomin.

Att små tankfartyg som transporterar LNG eller lätt brännolja befrias från skyldigheten att anlita lots om de i stället uppvisar linjelotsbrev öppnar möjligheter till affärsverksamhet i finska hamnar i anslutning till bränslepåfyllningar till passagerar- och lastfartyg som använder LNG och lätt brännolja som bränsle, samtidigt som det underlättar bränslepåfyllningen av större fartyg. I de övriga Östersjöländerna finns det mycket affärsverksamhet i anslutning till bränslepåfyllning av fartyg.

De föreslagna ändringarna i skyldigheten att anlita lots gäller i huvudsak små fartyg, som för närvarande genom dispens är befriade från skyldigheten. I framtiden kan ändringarna i någon mån minska antalet lotsningsuppdrag och därmed påverka lotsningsbolagets verksamhet och ekonomi. Eftersom bolaget verkar i form av aktiebolag har det dock möjlighet att anpassa sin verksamhet till efterfrågan, som även i övrigt varierar beroende på de ekonomiska konjunkturen och antalet exporttransporter och deras prioriteringar.

3.2 Konsekvenserna för myndigheternas verksamhet

3.2.1 Trafiksäkerhetsverket

Att ordnandet av lotsexamina överförs till läroanstalterna gör det möjligt att utnyttja läroanstalternas kompetens och utrustning effektivare. Samtidigt minskar det i viss utsträckning Trafiksäkerhetsverkets uppgifter. Verket kan internt anpassa dimensioneringen av personalresurserna enligt uppgifternas omfattning.

3.2.2 VTS-myndigheten

Den nya skyldighet att utöva tillsyn över lotsningen som föreslås för VTS-myndigheten kan i princip skötas i samband med fartygstrafikservicen då fartygen gör sina obligatoriska anmälningar till VTS-centralerna. Skyldigheten för fartygets befälhavare att anmäla användning av lots eller befrielse från lotsplikt när fartyget anländer till VTS-området, och de uppgifter om lotsar, linjelotsbrev, dispenser och undantag samt om pågående och beställda lotsningsuppdrag som VTS-centralerna har tillgång till, förbättrar VTS-centralernas lägesuppfattning. VTS-centralerna har därmed bättre förmåga att reagera på avvikande trafiksituationer, vilket ökar sjösäkerheten och smidigheten i sjöfarten.

3.3 Miljökonsekvenser

Propositionen bedöms inte ha några negativa konsekvenser för miljön. Att bogserbåtar, isbrytare och andra små fartyg befrias från skyldigheten att anlita lots ändrar inte nuläget i någon betydande utsträckning. I regel är alla dessa fartyg också i dag befriade från skyldighet att anlita lots genom dispens som beviljas i enlighet med de krav som gällde fram till ingången av 2011.

De flesta bogserbåtar är redan för närvarande utrustade med ett obligatoriskt automatiskt identifieringssystem AIS, som sänder identifikationsuppgifter samt basuppgifter om fartyget, inklusive djupgående, kurs och fart, till andra fartyg och till VTS-centraler inom AIS-enhetens räckvidd.

Bogserbåtar och isbrytare transporterar inte farligt eller förorenat gods i bulk och de bränslemängder de för med sig för eget bruk är inte betydande. Enligt olycksfallsstatistiken är bogserbåtar och isbrytare sällan inblandade i olyckor och i så fall är dessa i allmänhet inte allvarliga och föranleder inte heller miljöskador.

Det centrala med tanke på miljökonsekvenserna är att man förebygger olyckor genom åtgärder som främjar säkerheten i fartygstrafiken. Utöver av säkra farleder och aktuella sjömätningssdata och sjökort främjas säkerheten i fartygstrafiken av krav på fartygens navigationsutrustning och besättningens behörighet. Detta utreds närmare i punkt 3.4. som gäller konsekvenserna för sjösäkerheten.

När små fartyg som transporterar LNG eller lätt brännolja eller bränsle med låg svavelhalt befrias från skyldigheten att anlita lots blir det möjligt att sköta bränslepåfyllningar från ett fartyg till ett annat och därmed lättare att använda LNG och bränsle med låg svavelhalt i större fartyg. Detta bidrar i sin tur till att minska miljöolägenheterna från fartygstrafiken.

I de små tankfartyg med dubbla skrov som transporterar lätt brännolja förvaras bränslet innanför de dubbla skroven och är fördelat på flera bränsletankar. Om lätt brännolja kommer ut i havet avdunstar den snabbt, men den är skadlig för havets mikroorganismer. Fraktvolymen för små tankfartyg är mellan 1 000 och 4 000 ton beroende på fartygets storlek. Stora torrlastfartyg, som för närvarande kan befrias från skyldigheten att anlita lots, kan ha mellan 1000 och 2000 ton bränsle i sina tankar, trots att de inte har dubbla skrov.

De gasformiga produkterna som uppstår vid oljeraffinering är inte lika problematiska för havsmiljön även om en olycka skulle inträffa, eftersom de i motsats till råolja eller förädlade oljeprodukter i flytande form frigörs i atmosfären och därmed inte hamnar i havsmiljön. Genom kondensering komprimeras naturgas 600-faldigt. Om LNG läcker ut i atmosfären förångas den omedelbart till metan, som är lättare än luft. I luft ligger antändningsgränsen för metan mellan cirka 5 och 15 volymprocent. Riskerna med LNG är inte särskilt förknippade med havsmiljön, utan med den allmänna säkerheten. Dessa risker har redan beaktats i fartygens tekniska krav och manskapets behörighetskrav. Det har publicerats flera riskanalysrapporter på olika håll i världen om transporter av LNG.

Riskerna i samband med oljetankar beaktas i kraven på fartygets konstruktion och tekniska system och på besättningens utbildning och behörighet. Påfyllning av bränsle från ett fartyg till ett annat är förenat med ett flertal risker på grund av olika tekniska och mänskliga faktorer, men tillämpandet av skyldigheten att anlita lots bidrar inte till att minska dessa risker. I en undersökning som gjordes på initiativ av sjöfartsdelegationen (http://www.trafi.fi/tietopalvelut/julkaisut/2012_julkaisut/pienten_sailioalusten_luotsinkayttovolvollisuus) föreslogs det att små tankfartyg som transporterar oljeprodukter, mindre skadliga kemikalier eller LNG kunde befrias från skyldigheten att anlita lots.

Bränslepåfyllnad som sker i hamnområden och dess miljökonsekvenser bedöms i samband med behandlingen av sådana miljötillstånd för hamnar som avses i miljöskyddslagen (86/2000).

3.4 Konsekvenser för sjösäkerheten

Att små fartyg som transporterar LNG eller lätt brännolja befrias från skyldighet att anlita lots bedöms inte ha några negativa konsekvenser för sjösäkerheten. Fartygssäkerheten och fartygets driftsäkerhet garanteras av att efterlevnaden av de stränga krav på fartygs konstruktion och tekniska system och på manskapets behörighet som de internationella bestämmelserna ställer övervakas av myndigheterna. Enligt en utredning som Trafiksäkerhetsverket har låtit

göra kan de risker som sammanhänger med verksamheten ombord på små tankfartyg som transporterar LNG eller lätt brännolja hanteras genom tekniska krav och krav på manskapets behörighet snarare än genom lotsning.

Bestämmelser om specialbehörighet som krävs av fartygspersonal på olje-, kemikalie- och gastankfartyg finns i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) och i statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (166/2013) som utfärdats med stöd av den lagen. Befälhavare och överstyrmän på gastankfartyg ska ha certifikat över specialbehörighet på basis av grundläggande utbildning för personal på gastankfartyg samt förtrogenhetsutbildning för utförande av lastoperationer på gastankfartyg. I fråga om befälhavare och överstyrmän på oljetankfartyg gäller krav på specialbehörighet i fråga om grundläggande utbildning och utförande av lastoperationer.

Att bemanningen av finska fartyg och utländska fartyg som besöker finska hamnar är lämplig och besättningen behörig samt att fartygen är i gott skick övervakas med stöd av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995). Bestämmelser om kraven på specialbehörighet i fråga om personalen på små tankfartyg i inrikes trafik finns i Trafiksäkerhetsverkets föreskrift (TRAFI/13222/03.04.01.00/2013), som utfärdats med stöd av bemyndigandet i 5 § 4 mom. i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg. I den utredning om små tankfartygs skyldighet att anlita lots som nämns i punkt 3.3 anser man att sådana fartyg kunde befrias från skyldigheten att anlita lots. Trafiksäkerhetsverket, som övervakar sjösäkerheten och utövar tillsyn över lotsningsverksamheten, har ansett det motiverat att små tankfartyg som transporterar bränsle för påfyllning befrias från skyldighet att anlita lots.

Säkerheten i fartygstrafiken påverkas av kvaliteten på farlederna och navigationsutrustningen, tillgången till aktuella och tillförlitliga sjömättningsdata och sjökort, övervakningen av fartygstrafiken samt av fartygens konstruktion och besättningens behörighet. Farlederna vid kusten har med hjälp av muddring regelbundet gjorts djupare under de senaste åren och djupet är avsevärt större än de 4,5 meter som utgör grund för skyldigheten att anlita lots. Till de flesta hamnar är det största planerade seglationsdjupet redan 15,3 meter. Seglationsdjupet för farlederna längs med kusten är i genomsnitt 9–12 meter. Till vissa hamnar, främst industrihamnar, kan farledens seglationsdjup vara mindre än 8 meter.

Fartygens navigationsutrustning och de anordningar som används vid övervakningen av fartygstrafiken har utvecklats under de senaste åren, vilket ökar säkerheten i fartygstrafiken. Det elektroniska navigeringssystemet ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) kommer stegvis att bli obligatoriskt på alla fartyg. För tankfartyg blev systemet obligatoriskt 2015. Med hjälp av de uppdaterade elektroniska sjökort som ingår i systemet kan fartygen planera sina rutter så att de går genom vattenområden där seglationsdjupet är säkert med tanke på fartygets djupgående. Systemet varnar också om fartyget närmar sig ett vattenområde som är alltför grunt med tanke på djupgåendet.

Också VTS-centralerna övervakar fartygens djupgående med hjälp av AIS-systemet. När ett fartyg kommer in på ett VTS-område har VTS-centralen information om fartygets djupgående och kan jämföra det med djupet i den farled som fartyget närmar sig. Vid behov kan VTS-centralen kontakta fartyget och försäkra sig om att farleden är tillräckligt djup i förhållande till fartygets aktuella djupgående.

VTS-systemet är försett med olika varningssystem, exempelvis för när fartyget lämnar en farled eller närmar sig ett grundområde. Dessutom visualiserar VTS-systemets skärm med röd färg de fartyg som har ett djupgående på 9 meter eller mera. Utifrån varningarna kan VTS-operatören ingripa i fartygets framdrift. De föreslagna bestämmelserna effektiviserar den redan nu välfungerande tillsynen över fartygens rörelser och djupgående.

Att kravet på att anlita lots lättas upp i fråga om bogserkombinationer bedöms inte ha några negativa konsekvenser för sjösäkerheten. Förutsättningen för befrielse från skyldigheten att anlita lots är att bogserbåten är utrustad med ett automatiskt identifieringssystem (AIS) för professionellt bruk med hjälp av vilket man kan ange att bogsering pågår. Det här är en garanti för att övriga fartyg och VTS-centralerna ska kunna följa bogserbåtens kurs, djupgång och fart och kunna förutse kommande trafiksituationer.

Bogserkombinationer är också för närvarande genom dispens befriade från skyldighet att anlita lots, och de är bara inblandade i ett fåtal olyckor per år. Olyckorna har dessutom i regel samband med själva bogseringen, såsom att bogsertrossen går av eller att lasten lossnar från en pråm som bogseras.

Enligt 6 kap. 10 § 3 mom. i sjölagen (674/1994) ska befälhavaren tillkalla en lots om det är nödvändigt för att trygga fartygets säkerhet. Detta gäller även i det fall att fartyget enligt lotsningslagen inte är skyldigt att anlita lots. Dessutom kan Trafiksäkerhetsverket enligt 5 § 5 mom. i lotsningslagen av säkerhets- eller miljövårdsskäl också i övrigt besluta att en namngiven befälhavare eller ett visst fartyg ska anlita lots.

Den effektiviserade övervakningen av efterlevnaden av lotsningslagen ger myndigheterna en bättre lägesuppfattning när det gäller fartygstrafiken och bättre förmåga att förebygga tillbud och olyckor.

4 Beredningen av propositionen och remissyttranden

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket. Utkastet till lag presenterades för intressentgrupperna vid ett informationsmöte den 11 augusti 2015.

Yttranden om utkastet till proposition begärdes i slutet av 2015 av följande remissinstanser: justitieministeriet, undervisnings- och kulturministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, arbets- och näringsministeriet, utrikesministeriet, finansministeriet, miljöministeriet, Ålands landskapsregering, Utbildningsstyrelsen, Olycksutredningscentralen, Finlands näringsliv EK, Företagarna i Finland rf, Skogsindustrin rf, Teknologindustri rf, Finlands Hamnförbund, Finlands Skeppsmäklareförbund rf, Hamnoperatörerna rf, Rederierna i Finland rf, Vattenvägföreningen i Finland, Arbetsgivarförbundet för specialfartyg i Finland rf, Suomen Matkustajalaivayhdistys - Passagerarfartygsföreningen i Finland ry, Finlands Skeppsbefälsförbund rf, Luotsiliitto - Lotsförbundet ry, Suomen Konepäällystiitto - Finlands Maskinbefälsförbund - Finnish Engineers' Association ry, Finlands Sjömans-Union FS-U rf, Finlands naturskyddsförbund, WWF Finland, Satakunnan Ammattikorkeakoulu, Aboa Marea, Yrkeshögskolan Novia, Högskolan på Åland, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket och Finnipilot Pilotage Ab. Yttranden lämnades av justitieministeriet, inrikesministeriet, miljöministeriet, Ålands landskapsregering, Olycksutredningscentralen, Finlands Hamnförbund, Finlands Skeppsmäklareförbund, Rederierna i Finland, Finlands Skeppsbefälsförbund, Lotsförbundet, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Finnipilot Pilotage Ab, Neste Abp och Pidä Saaristo Siistinä – Håll Skärgården Ren ry.

Justitieministeriet ansåg att propositionen var motiverad men föreslog flera preciseringar i paragraferna och motiveringen. Miljöministeriet ansåg det vara motiverat att kräva linjelotsbrev, men ifrågasatte beviljandet av dispens. Ministeriet betonade också vikten av navigationssäkerhet hos tankfartyg och påpekade att laster av LNG kan försvåra bekämpningen av miljöskador. Ålands landskapsregering och Olycksutredningscentralen ansåg att förslaget var bra.

RP 207/2016 rd

Bland näringslivets organisationer ansåg Rederierna i Finland och Finlands Skeppsmäklareförbund att de föreslagna lättnaderna och preciseringarna var bra, liksom det att examina överförs till läroanstalterna. Rederierna i Finland föreslog ytterligare lättnader i skyldigheten att anlita lots.

Bland arbetstagarorganisationerna förhöll sig Lotsförbundet och Finlands Skeppsbefälsförbund kritiska till lättnader i skyldigheten att anlita lots och åberopade säkerhetsaspekter. De krävde preciseringar i motiveringen och i konsekvensbedömningen.

Neste Abp föreslog att tankfartyg som transporterar brännolja med låg svavelhalt ska beviljas linjelotsbrev (i propositionen rör det sig om lätt brännolja, som avdunstar lätt). Håll Skärgården Ren ansåg att man inte bör slopa gränsen för ett fartygs djupgående som en grund för skyldighet att anlita lots. Föreningen ansåg också att den navigeringserfarenhet som ställs som villkor för beviljande av dispens är alltför kort.

Trafikverket föreslog ett antal små preciseringar. Trafiksäkerhetsverket föreslog vissa preciseringar, lade fram ett antal helt nya initiativ och föreslog ökade befogenheter för verket när det gäller godkännande och övervakning av läroanstalter. Dessutom föreslog Trafiksäkerhetsverket att det ska vara möjligt att lägga ut mottagningen av provlotsningar. Finnpilot ifrågasatte VTS-centralernas deltagande i övervakningen av lotsningsverksamheten, lättnaderna i skyldigheten att anlita lots samt skärpningen av straffbestämmelserna. Dessutom föreslog Finnpilot att man i 6 §, som gäller prissättningen, slopar skyldigheten att anmäla förändringar i avgifterna sex månader innan de träder i kraft, och föreslog att provlotsning ska göras för en lots.

Regeringens proposition har utifrån remissyttrandena preciserats bl.a. i fråga om tankfartygs skyldighet att anlita lots, examensfördringarna och de krav som gäller examensanordnaren. De frågor som justitieministeriet lägger fram i sitt yttrande – bl.a. straffbestämmelser, ändringssökande och bemyndigande för ämbetsverk att meddela föreskrifter – har behandlats separat med justitieministeriet. Motiveringen har i fråga om miljö- och säkerhetskONSEKVENSERNA kompletterats när det gäller navigationsutrustningen på fartyg och dess utveckling under de senaste åren, specialbehörigheten för besättningen på tankfartyg samt VTS-centralernas verksamhet. Till motiveringen har även fogats text om befintliga mekanismer för att ingripa i försummelser som kommit fram i samband med övervakningen. De förslag som gällde ändring av överträdelsebestämmelserna har slopats.

Regeringspropositionen kompletterades på basis av responsen från den första remissbehandlingen och sändes på nytt på remiss i mars 2016, åtföljd av ett utkast till förordning om lotsning. Yttranden lämnades av inrikesministeriet, miljöministeriet, Olycksutredningscentralen, Utbildningsstyrelsen, Finlands miljöcentral, Skogsindustrin rf, Finlands Hamnförbund, Rederierna i Finland, Lotsförbundet, Finlands Naturskyddsförbund, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Finnpilot Pilotage Ab och Neste Abp.

Miljöministeriet ansåg att de preciseringar som gjorts förtydligar propositionen, men ifrågasatte lämpligheten av att befälet på små tankfartyg ges möjlighet till dispens från lotsplikt, eftersom också små tankfartyg kan försvåra bekämpningen av miljöskador vid olyckor. Finlands miljöcentral ägnade uppmärksamhet åt riskerna i samband med bränslepåfyllnad, åt den utredning som gäller skyldigheten för små tankfartyg att anlita lots och åt övervakningen av specialbehörigheter för tankfartygsbefäl. Utbildningsstyrelsen föreslog preciseringar i det avsnitt av motiveringen som gäller yrkesexamina. Olycksutredningscentralen ägnade uppmärksamhet åt villkoren för beviljande av dispens, och föreslog preciseringar i de bestämmelser i 5 § som gäller farliga ämnen, begreppet fartyg samt Saimentrafiken.

RP 207/2016 rd

Bland näringslivets organisationer ansåg Skogsindustrin rf att propositionen var bra, men menade att det inte finns grunder för att förkorta tidsfristen för informering om ändringar i lotsningsavgifterna. Finlands Hamnförbund ansåg det vara viktigt att lotsningsbolag utarbetar en driftshandbok, och ansåg att bestämmelsen om prissättningen var bra. Förbundet betonade också vikten av att främja användningen av LNG och bränslen med låg svavelhalt. Rederierna i Finland ansåg att propositionen hade förändrats till det bättre och föreslog ytterligare lättnader vid beviljandet av linjelotsbrev och dispens, bl.a. i fråga om övningsfärder, prov som avläggs i fartygssimulator och omfattningen av dispensen. Organisationen föreslog också att linjelotsbrev för tankfartyg ska beviljas fartyg som transporterar bränslen med låg svavelhalt. Vattenvägföreningen i Finland förordade det som Rederierna i Finland framförde i sitt yttrande.

Bland arbetstagarorganisationerna ansåg Lotsförbundet att de föreslagna lättnaderna i skyldigheten att anlita lots strider mot lotsningslagens innersta syfte (sjösäkerheten och förebyggandet av miljökador) och ansåg att propositionen till denna del inte bör föras till riksdagen för behandling. Lotsförbundet förundrade sig också över den föreslagna ändringen i bestämmelserna om prissättning i 6 §, och ansåg att behörighetskraven för dem som tar emot examina vid läroanstalterna bör preciseras och att provlotsningar ska göras för en erfaren lots.

Finlands Naturskyddsförbund förhöll sig negativt till att lotskravet slopas på fartyg som transporterar lätt brännolja men positivt till att det slopas på fartyg som transporterar LNG. Förbundet påminde om att de tekniska systemens olycksförebyggande effekt förutsätter att de fungerar utan störningar och påminde om den olycksrisk som uppkommer av att besättningen somnar under sitt arbetsskift.

Trafikverket föreslog att det nuvarande "plats" ska kvarstå som en alternativ definition på lotsplats och ansåg det viktigt att Trafikverket kan delta i fastställandet av lotsplatser. Trafikverket föreslog också att begreppen fartygskombinationer och bogserkombinationer definieras i lagen.

Trafiksäkerhetsverket ansåg att det farledsspecifika prov med fartygssimulator som ingår i lotsingsexamen var för dyrt och menade att ett urval av farleder vore ändamålsenlig i synnerhet vid förnyande av styrsedel och linjelotsbrev och beviljande och förnyande av dispens. Verket föreslog vidare preciseringar av de bestämmelser som gäller farlederna i fartygssimulatoren och en bestämmelse om bemyndigande att utfärda närmare bestämmelser om dispens.

Finnpilot Pilotage Ab ansåg att VTS-myndighetens tillsyn är tillräckligt överskådlig och att den förhandlingsskyldighet som ingår i bestämmelsen om prissättning är obehövlig. Dessutom föreslog bolaget att provlotsning ska göras för en lotsålderman.

Utifrån remissyttrandena har regeringens proposition ändrats så att möjligheten att få befrielse från skyldigheten att anlita lots inte längre ska gälla fartyg som transporterar farlig och förorenande last. Bestämmelserna i 5 § om skyldighet att anlita lots har setts över och omstrukturerats. De nya paragrafer som gäller lotsexamina har flyttats före 12 § och omstrukturerats till vissa delar. Bestämmelserna har preciserats så att utgångspunkten är att det prov som utförs i fartygssimulator endast krävs när examinanden första gången avlägger examen. Ordningföljden för definitionerna har ändrats. Motiveringen har förtydligats och språkdräkten förbättrats. I lagen om fartygsservice föreslås en ändring som avser lättnader i bogserbåtars anmälningskyldighet när de enbart förflyttar sig mellan två hamnar.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Lotsningslagen

1 §. Lagens syfte. I paragrafen föreslås ett nytt 2 mom. Enligt momentet är syftet med lagen dessutom att föreskriva om skyldigheten att anlita lots, om lotsens uppgifter och ansvar samt om lotsningsbolagets rättigheter och skyldigheter.

2 §. Definitioner. I paragrafen föreslås efter de gällande definitionerna av lotsning, lots och lotsbolaget nya 4–23 punkter där de centrala begrepp som används i lagen definieras. Samtidigt vill man säkerställa att en enhetlig terminologi används. Huvuddelen av de nya definitionerna gäller de bestämmelser om skyldighet att anlita lots och om lotsexamina som i förslaget överförs från förordningen till lagen. Den definition av lotsplats som för närvarande ingår i förordningen preciseras och tas in i 4 punkten. Med lotsplats ska avses ett i sjökortet utpräglat område i den del av den lotspliktiga farleden som mynnar i öppet hav eller på annat ställe i farleden där lotsen ska embarkera eller debarkera fartyget eller lotsbyte ska äga rum. Enligt 21 § meddelar Trafiksäkerhetsverket närmare föreskrifter om lotsplatserna. Ambitionen är att definiera dem så att det är tryggt för en lots att embarkera eller debarkera fartyget, att navigeringen av fartygen är säker och att fartyg tryggt kan mötas på lotsplatsen. Den hänvisning till begreppet allmänt vattenområde enligt vattenlagen som för närvarande ingår i 5 § i den gällande lagen ska enligt förslaget flyttas in i definitionen i 5 punkten. Med allmän farled ska avses en allmän farled enligt 1 kap. 3 § 1 mom. 13 punkten i vattenlagen. På grund av de nya bestämmelser om behörighet som ingår i lagförslaget är det nödvändigt att i lagen definiera vad som avses med VTS-myndighet. Med VTS-myndighet ska enligt 6 punkten avses samma som i lagen om fartygstrafikservice (623/2005). På grund av bestämmelserna om anlåtande av lots är det nödvändigt att i lagen ta in en definition av isbrytare. Enligt 7 punkten ska med isbrytare avses fartyg som används för isbrytarassistans enligt lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans. I 8 punkten föreslås som en ny bestämmelse en definition av statsfartyg, som motsvarar definitionen av statsfartyg i territorialövervakningslagen (755/2000). På grund av den nya bestämmelsen om bogserkombinationers skyldighet att anlita lots är det nödvändigt att ta in en ny definition av automatiska identifieringssystem för fartyg. I definitionen föreslås en hänvisning till SOLAS-konventionen, med vilken det enligt 9 punkten avses 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) jämte ändringar. Med ett automatiskt identifieringssystem (AIS) ska enligt 10 punkten avses ett sådant automatiskt identifieringssystem för fartyg som avses i bestämmelserna om navigationssäkerhet i kapitel V i SOLAS-konventionen. På grund av de föreslagna bestämmelserna om anordnare av lotsexamina och hur examina ska ordnas är det nödvändigt att definiera vad som avses med STCW-konventionen och en fartygssimulator. Enligt 11 punkten ska med STCW-konventionen avses STCW-konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984) jämte ändringar. Enligt 12 punkten ska med fartygssimulator avses en fartygssimulator som av en läroanstalt eller yrkeshögskola som utvärderats enligt STCW-konventionen används för fartygssimulering inom utbildningen för sjöfolk. Med MARPOL-konventionen ska enligt 13 punkten avses protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) jämte ändringar. För närvarande ingår definitioner av farligt respektive skadligt gods som utlöser skyldigheten att anlita lots i 2 § i statsrådets förordning om lotsning (246/2011). Avsikten är att definitionerna ska tas in i lagen och uppdateras så att de motsvarar ändringarna i de internationella överenskommelserna. De koder för Internationella sjöfartsorganisationen IMO som används i definitionerna av gods förklaras i punkterna 14 och 15, medan definitioner av gods föreslås i punkterna 16–20. IGC-koden gäller konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar kondenserade gaser i bulk. IMDG-koden gäller transport av farliga ämnen som stycke gods på far-

tyg. I 16 punkten föreslås en definition av olja, med vilket ska avses mineralolja i alla dess former. I 17 punkten definieras begreppet kondenserad gas genom en hänvisning till IGC-koden. Begreppet skadligt flytande ämne definieras i 18 punkten genom en hänvisning till MARPOL-konventionen. I 19 punkten definieras begreppet farligt gods i fast form i bulk genom en hänvisning till SOLAS-konventionen. Genom en hänvisning till SOLAS-konventionen definieras också begreppet INF-gods i 20 punkten. På grund av bestämmelserna om lotsning i Saimen behöver begreppen den arrenderade delen av Saima kanal, Saima kanal och Saimens vattenområde definieras. Dessa definitioner föreslås i punkterna 21–23.

4 d §. Drifthandbok. Enligt förslaget ska en ny 4 d § med bestämmelser om drifthandbok fogas till lagen. Genom handboken säkerställs det att lotsningsverksamheten är lagenlig och enhetlig och att det finns beredskap för åtgärder vid olyckor och i undantagsförhållanden. I 1 mom. föreslås en skyldighet för lotsningsbolaget att utarbeta och föra en drifthandbok. Bestämmelser om kraven på handbokens innehåll föreslås i 4 d § 1–4 punkten. I 1 punkten åläggs bolaget att beskriva tillhandahållandet av lotsningstjänster i den omfattning som anges i 4 §. Bestämmelserna i 2 punkten gäller lotsens rättigheter och skyldigheter. I drifthandboken ska beskrivas de förfaranden som säkerställer iakttagandet av de rättigheter och skyldigheter som i lagen föreskrivs för lotsar. Enligt bestämmelsen i 3 punkten ska drifthandboken innehålla en beskrivning av samarbetet och utbytet av information med VTS-myndigheten när det gäller lotsning. Bestämmelsen i 4 punkten gäller åtgärder vid olyckor och i undantagsförhållanden. Övergångsbestämmelsen ålägger lotsningsbolaget att utarbeta drifthandboken inom sex månader från lagens ikraftträdande. Att lotsningsbolaget ska föra en drifthandbok innebär att drifthandboken ska uppdateras varje gång det sker förändringar i verksamheten som föranleds av interna förfaranden, verksamhetsmiljön eller regleringen. Bestämmelsen i 2 mom. ålägger lotsningsbolaget att lämna drifthandboken till Trafiksäkerhetsverket för kännedom innan den tas i bruk och varje gång den har uppdaterats. Avsikten är att Trafiksäkerhetsverket ska använda handboken vid tillsynen över lotsningen. Att lotsarna deltar i utarbetandet av handboken är viktigt, eftersom lotsen har ansvar för lotsningen och eftersom det i lagen föreskrivs om lotsens rättigheter och skyldigheter. Handboken ska vara ett stöd för lotsarna när de utför sina lotsningsuppdrag och främja en enhetlig lotsningspraxis och säkerhetskultur. Olycksutredningscentralen har i flera av sina utredningsrapporter (C1/2011 M M/V Stadiongracht, M2012-01 M/S Barentszdiep, M2012-02 M/S Phoenix J (ATG) och M2013-04 MT Jurmo) uppmärksammat behovet av att utveckla lotsningsbolagens interna förfaranden och rekommenderat att praxis i lotsningsområdena förenhetligas för att förbättra samarbetet mellan lotsarna och VTS-centralerna. Lotsningsbolagen och VTS-centralerna har redan börjat förbättra sitt samarbete. De har emellertid inte någon skyldighet att samarbeta, trots att man har kunnat konstatera att samarbete i betydande utsträckning förbättrar säkerheten i fartygstrafiken. Genom att i lagstiftningen ställa krav på att samarbetet och förfarandena för det fastställs i drifthandböckerna i bägge organisationerna vill man förvissa sig om att samarbetet och informationsutbytet är regelbundet och ändamålsenligt. Den föreslagna skyldigheten för lotsningsbolaget att utarbeta en drifthandbok motsvarar den skyldighet som ålagts VTS-myndigheten i 19 § i lagen om fartygstrafikservice. Förfarandena för samarbetet mellan lotsningspersonalen och VTS-centralerna kan skrivas in på ett enhetligt sätt i båda drifthandböckerna.

5 §. Skyldighet att anlita lots. Paragrafens rubrik ändras på finska så att den bättre avspeglar paragrafens innehåll. Paragrafen föreslås bli ändrad så att hänvisningen till vattenlagen i 1 mom. stryks. Ändringen behövs eftersom begreppet allmän farled redan definieras i 2 §. Det föreslås att paragrafens nuvarande 1 och 2 mom. slås samman till ett enda moment. Bestämmelserna om skyldigheten att anlita lots överförs från statsrådets förordning om lotsning och blir nya 1–4 punkter i 5 § 1 mom. Skyldigheten att anlita lots bestäms såsom tidigare antingen på basis av hur farlig eller skadlig fartygets last är eller på basis av fartygets storlek. Samtidigt preciseras bestämmelserna, och den gräns som gäller djupgående slopas. Fartyg som är skyldiga att anlita lots på grund av sitt djupgående är endast ett fåtal och de är i huvudsak små

bogserbåtar. I fråga om fartyg som trafikerar Saima kanal och Saimens vattenområde höjs den längd vid vilken skyldigheten att anlita lots inträder från nuvarande 25 meter till 35 meter. De föreslagna ändringarna medför att storleksgränserna för lotspliktiga fartyg överensstämmer med dem som används i Norge och Sverige.

Enligt 1 mom. 1 punkten ska fartyg, fartygskombinationer eller bogserkombinationer som transporterar farligt eller skadligt gods vara skyldiga att anlita lots. I 2 punkten fastställs de storleksgränser vid vilka skyldigheten att anlita lots inträder för fartyg och fartygskombinationer som trafikerar de finska territorialvattnen. Gränserna är 70 meter i fråga om längden och 14 meter i fråga om bredden. Lots ska anlitas om någotdera måttet överskrids. Bestämmelserna i 3 punkten gäller fartyg som trafikerar Saima kanal och Saimens vattenområde. I underpunkt a anges den längd i meter som medför lotsplikt för fartyg och fartygskombinationer som överstiger längdgränsen. Enligt underpunkt b ska en bogserkombination anlita lots om det som bogseras har en längd av mer än 35 meter. Skyldigheten ska dock inte gälla virkesflottningsfartyg. Enligt 4 punkten ska ett utländskt statsfartyg med en längd av mer än 15 meter vara skyldigt att anlita lots. Enligt förslaget ska små utländska statsfartyg vara befriade från skyldighet att anlita lots, eftersom anlita lots på små fartyg inte i nämnvärd grad främjar säkerheten i fartygstrafiken eller förhindrar skador på miljön. Bestämmelser om utländska statsfartygs ankomst till och uppehåll i landet finns i territorialövervakningslagen.

Det nuvarande 3 mom., som innehåller bestämmelser om fartyg som inte omfattas av skyldighet att anlita lots, blir 2 mom. Samtidigt fogas till momentet nya 2 och 5 punkter. Den gällande punkt 2 blir punkt 3 och punkt 3 blir punkt 4. Enligt den nya 2 punkten ska skyldigheten att anlita lots inte gälla isbrytare som används för isbrytarassistans på basis av en beställning som avses i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans. I syfte att säkerställa verksamhetens kvalitet kan Trafikverket i det avtal som verket ingår om isbrytarassistans kräva att befälet ombord på isbrytaren ska ha utbildning i isnavigering, ha genomgått övningar i isnavigering i form av fartygssimulering och ha praktisk erfarenhet av farledsnavigering. I 5 punkten föreslås en ny bestämmelse om att bogserkombinationer är befriade från skyldigheten att anlita lots. En bogserkombination ska dock alltid vara lotspliktig när den transporterar farligt eller skadligt gods. Underpunkt a gäller små bogserkombinationer som har en sammanlagd längd av mindre än 70 meter. I underpunkt b ställs det villkor för när bogserkombinationer som är större än ovannämnda kan befrias från skyldigheten att anlita lots. Villkoren är att bogserbåten har en längd av högst 50 meter och det som bogseras en längd av högst 110 meter och att bogserbåten är utrustad med ett automatiskt identifieringssystem (AIS) i klass A avsett för professionellt bruk med vilket det anges att bogsering pågår. Detta säkerställer att övriga fartyg och VTS-centralerna kan följa bogserbåtens rörelser och förutse kommande trafiksituationer. För närvarande är bogserbåtar och bogserkombinationer i regel befriade från skyldigheten att anlita lots genom dispens för befälhavaren. Bogserbåtar är enligt statistiska uppgifter sällan inblandade i olyckor och dessa har inga större konsekvenser. Att bogserkombinationer inte omfattas av skyldigheten att anlita lots minskar också förvaltningsförfarandena i samband med behandlingen av befrielsen och omkostnaderna inom näringen. Det motsvarar också praxis i de övriga nordiska länderna.

Det nuvarande 4 mom., som innehåller bestämmelser om fartyg som på basis av storleken är befriade från skyldigheten att anlita lots, blir 3 mom. 3 mom. ändras så att det gäller alla fartyg som är befriade från skyldigheten att anlita lots. Det föreslås att 3 mom. 1 punkten ändras så att ett fartyg kan befrias från sådan skyldighet att anlita lots som grundar sig på fartygets storlek om fartygets befälhavare har antingen linjelotsbrev eller dispens för fartyget och farleden i fråga. Bestämmelser om villkoren för beviljande av linjelotsbrev eller dispens utfärdas i 14 och 16 § nedan. I 2 punkten anges de villkor under vilka små tankfartyg kan befrias från skyldigheten att anlita lots. Villkoren är att både fartygets befälhavare och styrman har beviljats linjelotsbrev för fartyget och farleden i fråga och att fartyget transporterar LNG, lätt brännolja

eller brännolja med låg svavelhalt. Ett fartyg som transporterar lätt brännolja eller brännolja med låg svavelhalt ska dessutom ha dubbelt skrov. Det föreslås att definitionerna av vattnområdena i 3 punkten preciseras. Enligt förslaget ska fartyg som går i inrikestrafik på Saimen fortfarande vara befriade från skyldigheten att anlita lots om de inte transporterar farlig eller skadligt gods. Om ett fartyg som går i inrikestrafik på Saimen gör resor utanför detta vattenområde ska de bestämmelser om lotsplikt som gäller Saima kanal och finskt territorialvatten tillämpas. I momentet föreslås en ny 4 punkt enligt vilken fartyg som Trafiksäkerhetsverket med stöd av 21 § beviljat undantag ska vara befriade från skyldigheten att anlita lots.

Det gällande 5 mom. blir paragrafens 4 mom. Momentet preciseras så att Trafiksäkerhetsverket ska ha motiverade skäl till att besluta att en namngiven befälhavare eller ett visst fartyg ska anlita lots.

I paragrafen föreslås ett nytt 5 mom. som ålägger fartygets befälhavare att informera VTS-centralen om en dispens när fartyget anländer till ett VTS-område. Om befälhavaren utnyttjar någon i 3 mom. avsedd dispens från skyldigheten att anlita lots, ska han eller hon uppge dispensens nummer. Denna anmälningsskyldighet gör det möjligt för VTS-centralerna att delta i tillsynen över lotsningslagen. En motsvarande skyldighet finns inskriven i svensk lagstiftning.

Det gällande 6 mom., där det ingår ett bemyndigande att utfärda förordning, upphävs. Eftersom bestämmelserna om skyldighet att anlita lots föreslås bli överförda från förordningen till lagen kommer det inte längre att finnas behov av att föreskriva om saken genom förordning.

6 §. Avgiftsskyldighet och prissättning. Enligt förslaget ska paragrafen ändras så att det finska begreppet "Saimaan vesistöalue" i 3 mom. ändras till "Saimaan vesialue". Det påverkar inte den svenska språkdräkten. Den tidsgräns som nämns i paragrafens 6 mom. och som gäller anmälan av ändrade priser ändras till minst tre månader. När Lotsverket bolagiserades utfärdades bestämmelser om skyldighet att anmäla ändringar i prissättningen minst sex månader i förväg. Med detta ville man säkerställa att kunderna inte skulle drabbas av överraskande prishöjningar. Lotsningsbolagets verksamhet är nu etablerad och tidsgränsen kan förkortas. En anmälan tre månader på förhand innebär att kunderna känner till priserna senast i början av oktober. Priserna ska fortsättningsvis vara skäliga och grunderna för hur de fastställs och priserna per enhet ska finnas tillgängliga.

I lagen tas det in bestämmelser om att lotsningsbolaget ska lägga fram förslagen till ändring av lotsavgifterna till påseende för dem som anlitar lotsningstjänster, och bolaget ska hålla samråd om frågan. En liknande skyldighet att hålla samråd föreskrivs för flygplatsbolag (Finavia Abp) i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011). I den lagens 7 § ges en närmare definition av skyldigheten att hålla samråd medan det i 5 § ställs krav på enhetlig prissättning som tillämpas på icke-diskriminerande och likvärdiga grunder.

11 a §. Lotsexamina. I lagen föreslås en ny 11 a §, som ska innehålla bestämmelser om de examina som krävs för beviljande av styrsedel för lots, linjelotsbrev eller dispens. Enligt 1 mom. ska lotsexamen bestå av de delområden som avses i 1–4 punkten. Bestämmelser om de delområden som krävs för beviljande av styrsedel för lots föreslås i 12 §. Bestämmelser om kraven på linjelotsbrev föreslås i 14 §. Bestämmelser om kraven på dispens föreslås i 16 §. Enligt 1 punkten fastställs sökandens kännedom om farleden genom täckritningsprov och utarbetande av en ruttplan. Det skriftliga provet omfattar enligt 2 punkten frågor om förhållandena, trafiken, fartygstrafikservice, isbrytningen och hamnförhållandena på den farled eller de farleder som examen gäller samt om bestämmelserna i lotsningslagen, lagen om fartygstrafikservice och de bestämmelser som utfärdats med stöd av dem. Provet i fartygssimulator genomförs enligt 3 punkten för att klarlägga examinandens förmåga att i enlighet med en ruttplan navigera

fartyget visuellt och med hjälp av radar, förmåga att hantera och framföra fartyget i den farled och i den hamn som examen gäller, förmåga att reagera på mötande och korsande trafik, förmåga att samverka med fartygets bryggpersonal, övrig trafik och fartygstrafikservice samt förmåga att agera i undantagssituationer. Det prov som anges i 4 punkten och som gäller olika fartygstyper behöver endast avläggas av den som ansöker om styrsedel för lots.

De obligatoriska delområdena av examen ska enligt 2 mom. ha avlagts med godkänt resultat före den provlotsning som avses i 11 b § genomförs. Enligt 3 mom. ska anordnare av lotsexamina utfärda ett intyg över godkänd examen eller meddela ett beslut om underkänd prestation. En bestämmelse om besvärsmått föreslås i lagens 20 a §. I 4 mom. föreslås ett bemyndigande för Trafiksäkerhetsverket att meddela närmare föreskrifter av teknisk natur om innehållet i de delområden som avses i 1 mom., om godkännande och underkännande av prov samt om examensintyg.

I föreskrifterna ska det fastställas vilka kunskaper om varje lottspliktig farled examinandens ska ge prov på i de olika delområdena. I föreskrifterna ska beaktas vilka bestämmelser och föreskrifter som gäller enskilda farleder med avseende på lotsning, fartygstrafikservice, isbrytning och navigering i farleden samt noteras de bestämmelser som gäller hamnen eller hamnarna. I de föreskrifter som gäller täckritningsprov, dvs. ritning av blindkort, ska det krävas att sökanden har tillräckliga kunskaper om den farled som examen gäller och om dess omgivning, om farledens egenskaper under olika årstider samt om de begränsningar och regler som gäller farleden och som har relevans för fartygets navigering. Dessutom ska det föreskrivas om vad som ska anses utgöra sådana avgörande bevis på farledskänedom som examinandens bör kunna ge vid täckritningsprovet för att provet ska kunna godkännas. I fråga om det skriftliga provet ska föreskrifterna om de kunskaper som krävs av examinandens avse bestämmelserna om fartygstrafikservice, isbrytning och hamnar och om anmälningsskyldighet i fråga om samarbetspraxis, olyckor och nödsituationer samt om befälhavares och lotsars skyldigheter och rättigheter enligt bestämmelserna i lotsningslagen och i lagen om fartygstrafikservice. I fråga om fartygssimulatorsprovet ska det utfärdas närmare föreskrifter om kunskapskravet när det gäller navigeringen och hanteringen av fartyget i den farled och hamn som examen gäller under olika årstider. I föreskrifterna ska också fastställas vilka krav som ska ställas på examinandens förmåga att kommunicera med den övriga trafiken och göra behövliga anmälningar till fartygstrafikservice, isbrytare och hamnar. Dessutom ska det närmare föreskrivas om de kunskapskrav som gäller samarbetet med isbrytare och bogserbåtar.

11 b §. Provlotsning. I lagen föreslås en ny 11 b §, där det föreskrivs om provlotsning. Genom provlotsningen ska sökanden visa att han eller hon behärskar det ämnesområde som examen gäller också i praktiken. Den som ansöker om styrsedel för lots eller linjelotsbrev ska enligt 1 mom. vid provlotsningen visa att han eller hon i praktiken tryggt kan lotsa, navigera och hantera fartyget i den farled som examen gäller och kan samverka med fartygets bryggpersonal, övrig trafik, fartygstrafikservice och isbrytare och har tillräcklig lokalkänedom. Enligt 2 mom. ska provlotsningen utföras i den riktning som antecknas i styrsedeln för lots eller i linjelotsbrevet. För att examinandens ska få lotsningsrätt i bägge riktningarna krävs alltså två provlotsningar. Provlotsningen ska enligt 3 mom. göras för en tjänsteman vid Trafiksäkerhetsverket som verket utser och som har sjökaptensbrev och är insatt i lotsning. I 4 mom. föreslås bestämmelser om vem som ska närvara vid provlotsning. En erfaren lots med styrsedel för den aktuella farleden ska alltid vara närvarande vid en provlotsning för styrsedel för lots. Genom bestämmelsen vill man säkerställa att en person med tillräcklig expertis är närvarande vid provlotsningen. Enligt 5 mom. ska den som provlotsningen görs för utfärda ett intyg över godkänd provlotsning eller meddela ett beslut om underkänd prestation. Sökanden får enligt förslaget förnya en underkänd provlotsning efter att ha genomfört åtminstone två övningsfärder. I 6 mom. föreslås ett bemyndigande enligt vilket Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de förfaranden, arrangemang, förhållanden och handlingar som gäller

provlotsning. Föreskrifterna ska alltså närmast gälla provlotsningsförfarandena, och i dem kan det ingå bestämmelser om praktiska arrangemang, väderförhållanden och de handlingar som ska användas.

11 c §. Anordnande av lotsexamina. I lagen föreslås en ny 11 c § med bestämmelser om anordnande av de examina som utgör villkor för beviljande av styrsedel för lots, linjelotsbrev och dispens. Enligt 1 mom. får lotsexamina anordnas av läroanstalter eller yrkeshögskolor vars kvalitetsledningssystem har utvärderats och godkänts i enlighet med STCW-konventionen. De allmänna kraven på examensanordnarna motsvarar därmed de krav som de läroanstalter som anordnar utbildning för sjöfolk måste uppfylla. Trafiksäkerhetsverket bedömer om läroanstalten eller yrkeshögskolan uppfyller de allmänna kraven i 1 mom. och de särskilda krav som enligt 11 d § gäller anordnare av lotsexamina. Utifrån bedömningen godkänner Trafiksäkerhetsverket på ansökan en läroanstalt eller yrkeshögskola som anordnare av lotsexamen i den omfattning som examensanordnaren uppfyller de särskilda kraven enligt 11 d §. Trafiksäkerhetsverket svarar enligt 3 mom. för anordnandet av examensverksamheten. Lotsexamina ingår inte i examensstrukturen för den yrkesinriktade utbildningen (undervisnings- och kulturministeriets förordning om examensstrukturen inom yrkesutbildningen, 863/2015). Därmed omfattas lotsexamina inte heller av bestämmelserna om yrkesexamina i lagen om grundläggande yrkesutbildning (630/1998) eller lagen om yrkesinriktad vuxenutbildning (631/1998) eller i de bestämmelser som utfärdats med stöd av dem.

11 d §. Särskilda krav som gäller anordnare av lotsexamina. I lagen föreslås en ny 11 d § där det föreskrivs om de särskilda krav som gäller anordnare av lotsexamina. En läroanstalt eller yrkeshögskola som anordnar lotsexamina ska enligt 1 mom. 1 punkten ha en utsedd ansvarig person för lotsexamina och tillhandahålla undervisningspersonal som är godkänd för utbildning av sjöfolk och förtrogen med lotsexamina. Examensanordnaren ska enligt 2 punkten ha ett lotsexamensprogram som grundar sig på kraven enligt lotsningslagen och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Enligt 3 punkten ska examensanordnaren ha tillgång till en tekniskt avancerad fartygssimulator med program för simulering av lotsning och aktuella uppgifter om lotspliktiga farleder och fartygstyper. Enligt 4 punkten ska examensanordnaren också ha de utrymmen och den utrustning som behövs för lotsningsexamina. Kravet på att uppgifterna om farlederna ska vara aktuella förutsätter att examensanordnaren förbinder sig att uppdatera farledsuppgifterna i fartygssimulatorens varje gång som nya farleder tas i bruk eller ändringar görs i de befintliga farlederna. Enligt 5 punkten ska examensanordnarens kvalitetsledningssystem som avses i 11 c § täcka kraven i 1–4 punkten. Enligt 6 punkten ska examensanordnaren se till att grunderna för prissättningen samt priserna per enhet för varje examen är offentligt tillgängliga. Priserna ska fastställas utifrån de genomsnittliga kostnader som föranleds av anordnandet av examina.

Enligt 2 mom. har Trafiksäkerhetsverket rätt att av den som anordnar examina få uppgifter om i 1 mom. avsedda omständigheter behövs för övervakningen av verksamheten och att utföra inspektioner i examensanordnarens utbildningslokaler där examina som avses i denna lag anordnas samt att närvara vid examenstillfällena. Vid inspektionerna ska bestämmelserna i 39 § i förvaltningslagen (434/2003) iakttas. Trafiksäkerhetsverket kan ge examensanordnaren en anmärkning eller en skriftlig varning, om denne inte längre uppfyller förutsättningarna för att anordna examina eller inte sköter anordnandet på behörigt sätt. Verket kan också återkalla godkännandet av examensprogrammet, om de missförhållanden som anges i anmärkningen eller den skriftliga varningen inte avhjälps inom skälig tid. Godkännandet kan återkallas helt och hållet endast om missförhållandena är betydande.

Enligt 3 mom. ska examensanordnare när de utför de uppgifter som avses i denna lag iaktta bestämmelserna i förvaltningslagen, lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003) och

språklagen (423/2003). På den personal hos examensanordnaren som avses i 1 mom. 1 punkten tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974). På så sätt säkerställs det att grundlagens bestämmelser om de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och en god förvaltning uppfylls. I paragrafens 4 mom. förslås ett bemyndigande enligt vilket närmare bestämmelser om de särskilda krav som avses i 1 mom. 1–6 punkten får utfärdas genom förordning av statsrådet. Bestämmelserna kan gälla kompetenskraven för den personal som tar emot lotsexamina och avse krav på pedagogisk utbildning och utbildning i att använda fartygssimulator. Dessutom ska Trafiksäkerhetsverket vid behov få utfärda närmare föreskrifter av teknisk natur om innehållet i examensprogrammet och om examensförfarandena.

12 §. Styrседel för lots. I paragrafen som gäller styrседel för lots förslås ändringar i 1 mom. 3, 4 och 5 punkten och i 3 mom. Dessutom förslås i paragrafen ett nytt 4 mom. Det förslås att 3 punkten ändras så att de övningsfärder som utgör ett villkor för beviljande av styrседel ska utföras i den farled som antecknas i styrседeln eller i farleden och fartygssimulator. Det här gör det möjligt att ersätta en del av övningsfärderna med övning i fartygssimulator. Ändringen behövs eftersom det finns farleder där det bara rör sig fartyg några enstaka gånger i året. Bestämmelsen om lotsexamen i 4 punkten preciseras så att underpunkt a gäller dem som första gången ansöker om styrседel för lots medan underpunkt b gäller sökande som redan har en styrседel. Bestämmelser om delområdena av examen finns i 11 a §. Bestämmelsen om provlotsning i punkt 5 ändras så att sökanden ska vara skyldig att visa upp ett intyg över genomförd provlotsning enligt 11 b § i den farled som ansökan om styrседel gäller.

Bestämmelsen om bemyndigande i 3 mom. preciseras så att närmare bestämmelser om förutsättningarna för beviljande och förnyande av styrседel för lots och om de uppgifter som ska antecknas i den utfärdas genom förordning av statsrådet. Syftet är att utfärda närmare bestämmelser om antalet behövliga övningsfärder och om hur stor andel av dem som kan ersättas med övningar i fartygssimulator. De gällande kraven kvarstår i stort sett oförändrade. Utgångspunkten är att högst hälften av övningsfärderna i glest trafikerade farleder ska kunna ersättas med övningsfärder i fartygssimulator.

I paragrafen förslås ett nytt 4 mom. enligt vilket Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om förfarandena för ansökan om och förnyande av styrседel för lots och fastställa ansökningsblanketterna eller deras elektroniska form. Föreskrifterna ska grunda sig på bestämmelserna i lagen och förordningen och närmast gälla förfaranden. De kan exempelvis gälla vilka handlingar som krävs för att styrka det som uppgetts i ansökningarna. De kan också gälla ansökningsförfarandena.

14 §. Linjelotsbrev. Det förslås att 1 mom. ändras så att det av momentet framgår vilka fartygs befälhavare eller styrmän som kan beviljas linjelotsbrev. Enligt 1 punkten kan linjelotsbrev beviljas om fartyget på grund av storleken är lotspliktigt. Linjelotsbrev kan enligt 2 punkten beviljas ett tankfartygs befälhavare eller styrman om fartyget har en största längd av högst 90 meter eller en största bredd av högst 14 meter och transporterar kondenserad naturgas (LNG) i bulk. Enligt 3 mom. kan linjelotsbrev också beviljas befälhavaren eller styrmannen ombord på ett tankfartyg som transporterar lätt brännolja eller brännolja med låg svavelhalt om fartyget har dubbelt skrov och en största längd av högst 90 meter eller en största bredd av högst 14 meter.

I paragrafen förslås ett nytt 2 mom. enligt vilket ett fartygsspecifikt linjelotsbrev som avses i 1 mom. på ansökan av ett fartygs befälhavare eller styrman även kan beviljas så att det gäller ett annat fartyg som till storlek och tekniska egenskaper i allt väsentligt motsvarar det fartyg som ansökan gäller. Två fartyg kan anses vara väsentligt lika om de är av samma fartygstyp,

exempelvis ro-ro-fartyg, och om de inte i nämnvärd grad avviker från varandra i fråga om styrinrättningen och styregenskaperna.

Det föreslås att nuvarande 2 mom. blir 3 mom. och preciseras på motsvarande sätt som bestämmelsen om styrsedel för lots i 12 §. Enligt 3 mom. 1 punkten ska ett villkor för beviljande av linjelotsbrev vara att sökanden har erfarenhet av att i egenskap av befälhavare eller styrman ha navigerat ett fartyg i den farled som antecknas i linjelotsbrevet eller i farleden och i fartygssimulator. Erfarenheten kan ha inhämtats antingen på det fartyg som ansökan gäller eller på ett motsvarande fartyg. Bestämmelsen i 2 punkten föreslås bli ändrad så att den som ansöker om styrsedel enligt underpunkt a ska visa upp intyg över avläggandet av lotsexamens delområden 1–3, eller enligt underpunkt b avläggandet av delområdena 1 och 2 om sökanden tidigare har avlagt en examen som gäller en annan farled. Punkt 3 som gäller provlotsning ändras så att sökanden ska visa upp ett intyg över en provlotsning i den farled som ansökan gäller.

Bestämmelsen om bemyndigande i 5 mom. ändras så att närmare bestämmelser om förutsättningarna för beviljande och förnyande av linjelotsbrev samt om de uppgifter som ska antecknas i det utfärdas genom förordning av statsrådet. Syftet är att närmare bestämmelser ska utfärdas om antalet behövliga övningsfärder och om hur stor andel av dem som kan ersättas med övningar i fartygssimulator. Det är inte meningen att de gällande kraven ska ändras.

I paragrafen föreslås ett nytt 6 mom. enligt vilket Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om förfarandena för ansökan om och förnyande av linjelotsbrev och fastställa ansökningsblanketterna eller deras elektroniska form. Föreskrifterna ska grunda sig på bestämmelserna i lagen och förordningen och närmast gälla förfaranden. De kan exempelvis gälla vilka handlingar som krävs för att styrka det som uppgetts i ansökningarna. De kan också gälla ansökningsförfarandena.

16 §. Dispens. Det föreslås att den första meningen i 1 mom. ändras så att det av meningen framgår i fråga om vilka slags fartyg befälhavaren eller styrmannen kan beviljas dispens. Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan bevilja befälhavaren eller styrmannen ombord på ett fartyg, en fartygskombination eller en bogserkombination som på grund av storleken omfattas av skyldigheten att anlita lots fartygsspecifik dispens från lotsplikt om fartygets bruttodräktighet är mindre än 3 700. Omnämmandet av isbrytare i 1 mom. stryks, eftersom isbrytare inte längre är lotspliktiga. Bestämmelsen i 1 mom. preciseras så att dispens kan beviljas för farleder som har fastställts vara lotspliktiga eller för alla farleder inom ett begränsat vattenområde. Sådana vattenområden kan vara allmänt kända vattenområden såsom Skärgårdshavet och Bottenviken.

I paragrafen föreslås ett nytt 2 mom. enligt vilket en fartygsspecifik dispens som avses i 1 mom. på ansökan av ett fartygs befälhavare eller styrman även kan beviljas så att det gäller ett annat fartyg som till storlek och tekniska egenskaper i allt väsentligt motsvarar det fartyg som ansökan gäller. Momentens ordningsföljd ändras på motsvarande sätt.

Det föreslås att nuvarande 2 mom. blir 3 mom. I 3 mom. 1 punkten tar man in de bestämmelser om den erfarenhet som utgör ett villkor för beviljande av dispens som för närvarande finns i förordningen. För att få dispens ska sökanden ha erfarenhet av att i egenskap av befälhavare eller styrman ha navigerat på den farled eller de farleder som ansökan gäller. Enligt underpunkt a ska sökanden ha minst 12 månaders erfarenhet av detta, varav minst sex månader på det fartyg som ansökan gäller eller på ett motsvarande fartyg. Alternativt ska sökanden enligt underpunkt b ha minst åtta månaders erfarenhet på det fartyg som ansökan gäller eller på ett motsvarande fartyg, och ha genomfört minst en övningsfärd i fartygssimulator i vissa delar av de farleder som ansökan gäller. Om ansökan om dispens gäller Saima kanal ska det enligt underpunkt c dessutom krävas tio övningsfärder i kanalens bägge riktningar. I 2 och 3 punkten föreslås inga ändringar. Den nuvarande 4 punkten stryks eftersom det inte kommer att krävas

någon ytterligare utbildning utöver lotsexamen. På motsvarande sätt slopas bemyndigandet i 21 § 2 mom. att meddela närmare föreskrifter om utbildningar. Numreringen av de gällande 5 och 6 punkterna ändras. Bestämmelserna i den punkt som enligt den nya numreringen är 4 punkten ändras så att den som ansöker om dispens ska ha intyg över att den avlagt delområdena 2 och 3 av lotsexamen. Däremot ska det inte krävas något nytt intyg över avläggandet av delområde 3 om sökanden har avlagt prov i simulator under de senaste fem åren.

I 5 mom. föreslås bestämmelser om förnyande av dispens. Momentet ändras så att dispensen kan förnyas om sökanden visar att han eller hon har bevarat sin farledskänedom och att de övriga förutsättningarna för beviljande av dispens fortfarande finns.

Det föreslås att till paragrafen fogas nya 7 och 8 mom. Närmare bestämmelser om förutsättningarna för förnyande av dispens samt om de uppgifter som ska antecknas i den utfärdas genom förordning av statsrådet. Det är meningen att närmare bestämmelser ska utfärdas om hur det ska visas att sökanden har bevarat sin farledskänedom. Utgångspunkten är att även övningar i fartygssimulator ska kunna utnyttjas för detta ändamål. Enligt det nya 8 mom. kan Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om förfarandena för ansökan om och förnyande av dispens och fastställa ansökningsblanketterna eller deras elektroniska form. Bestämmelserna ska grunda sig på bestämmelserna i lagen och förordningen och närmast gälla förfaranden. De kan exempelvis gälla vilka handlingar som krävs för att styrka det som uppgetts i ansökningarna. De kan också gälla ansökningsförfarandena.

18 §. Tillsyn. Bestämmelsen i 2 mom. preciseras så att Trafiksäkerhetsverket ska övervaka att lotsningslagen följs, förutom att kommunikationsministeriet ska ansvara för tillsynen över bestämmelserna om avgiftsskyldighet och prissättning. Avsikten är att Trafiksäkerhetsverket med utgångspunkt i lotsningsbolagets drifthandbok ska utvärdera och övervaka lotsningsverksamheten. I syfte att förbättra tillsynen över efterlevnaden av lotsningslagen föreslås i paragrafen ett nytt 3 mom. som ålägger VTS-myndigheten att meddela Trafiksäkerhetsverket sina iakttagelser om avvikelser vid lotsningen av fartyg. Iakttagelserna ska gälla användningen av styrsedel för lots, linjelotsbrev och dispenser samt tillhandahållandet av lotsningstjänster. VHS-myndigheten övervakar fartygstrafiken på samtliga farleder med hjälp av radarobservationer, fartygens automatiska identifieringssystem (AIS) och radiotrafik över VHF-kanalerna. Myndigheten har därmed reella möjligheter att också följa i vilken utsträckning fartygen anlitat lots och lotsningstjänster tillhandahålls.

På motsvarande sätt föreslås i 18 § i lagen om fartygstrafikservice ett nytt moment där det föreskrivs om skyldighet för VTS-myndigheten att ta emot fartygens meddelanden om användning av lots och i sin tur rapportera sina iakttagelser om efterlevnaden av lotsningslagen. I 19 § i lagen om fartygstrafikservice föreslås ett nytt moment där VTS-myndigheten åläggs att i drifthandboken i fråga om skyldigheterna enligt lotsningslagen ange förfaringssätt, meddelandep Praxis och former för samarbetet med Trafiksäkerhetsverket och lotsningsbolaget. På så sätt vill man se till att samarbetet fungerar mellan samtliga parter.

Enligt det nya 4 mom. ska Trafiksäkerhetsverket med hjälp av en teknisk anslutning lämna VTS-myndigheten aktuella uppgifter om styrsedel för lots, linjelotsbrev, dispenser och undantag från skyldigheten att anlita lots. När det gäller undantag ska Trafiksäkerhetsverket emellertid få informera VTS-myndigheten också på annat sätt.

Enligt det nya 5 mom. ska lotsningsbolaget lämna VTS-myndigheten aktuella uppgifter om beställning av lots och pågående lotsningsuppdrag i elektronisk form. Bolaget ska dessutom underrätta VTS-myndigheten om avvikelser eller störningar i lotsningsverksamheten. Detta underlättar VTS-myndighetens tillsynsuppdrag och främjar lotsarnas och fartygstrafikcentralernas lägesuppfattning och samarbetet mellan dem i enlighet med Olycksutredningscen-

tralens rekommendationer. När VTS-myndigheten har tillgång till aktuell information kan myndigheten redan när fartyget anmäler sin ankomst till VTS-området eller hamnen kontrollera om fartyget är befriat från skyldigheten att anlita lots. Tillsynen över användningen av styrsedel för lots och tillhandahållandet av lotsningstjänster ska i sin tur grunda sig på Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter om farleder där lots ska anlitas och om lotsplatserna, vilka verket ska meddela med stöd av bemyndigandet i 21 §. I föreskrifterna fastställs närmare omfattningen av fartygens lotsplikt, lotsarnas lotsningsplikt samt lotsningsbolagets skyldighet att tillhandahålla lotsningstjänster. VTS-myndigheten ska övervaka huruvida fartyget tar lotsen ombord på den lotsplats som anges i sjökortet, men också huruvida lotsningsbolaget erbjuder lotsningstjänster på lotsplatsen. Myndigheten övervakar dessutom huruvida fartyget och lotsen följer bestämmelserna i lagen om lotsen embarkerar fartyget på någon annan plats än en lotsplats. Utifrån de anmälningar som VTS-myndigheten gör kan Trafiksäkerhetsverket vidta behövliga åtgärder för att utreda eventuella förseelser och vid behov meddela förvaltningsbeslut om styrsedel för lots eller befrielse från skyldigheten att anlita lots eller begära en utredning till följd av att bestämmelserna i lagen inte har följts.

Straffbestämmelser som gäller brott mot lotsningslagen finns i 19 §. I lagens 13 § finns dessutom bestämmelser om återkallande av styrsedel för lots, i 15 § bestämmelser om återkallande av linjelotsbrev och i 16 § bestämmelser om återkallande av dispens. Återkallande kan ske om innehavaren av en styrsedel för lots, ett linjelotsbrev eller en dispens upprepade gånger bryter mot lotsningslagen eller mot bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den eller mot andra bestämmelser och föreskrifter som gäller fartygstrafiken, eller om han eller hon i övrigt genom sina handlingar äventyrar säkerheten i fartygstrafiken.

Av betydelse med tanke på lotsarna är att de enligt 8 § omfattas av straffrättsligt tjänsteansvar. En lots kan därmed med stöd av 9 och 10 § i strafflagens 40 kap. som gäller tjänstebrott dömas för brott mot tjänsteplikt eller brott mot tjänsteplikt av oaktsamhet exempelvis i en situation där lotsen försummar sin anmälningsskyldighet enligt 8 § 2 mom.

I fråga om fartyg och befälhavare som är befriade från skyldighet att anlita lots kan bristande efterlevnad av lagen också medföra att Trafiksäkerhetsverket i enlighet med bestämmelserna i lagens 5 § ålägger en namngiven befälhavare eller ett visst fartyg att anlita lots.

20 a §. Ändringssökande. Paragrafens 2 mom. föreslås bli ändrat så att till bestämmelsen fogas ett omnämmandet av besvärsmått i fråga om lotsexamen. Enligt momentets första mening får därmed omprövning av ett annat beslut av Trafiksäkerhetsverket samt av ett examensbeslut av en i 11 a § avsedd anordnare av lotsexamen begäras hos Trafiksäkerhetsverket på det sätt som anges i förvaltningslagen.

21 §. Närmare föreskrifter, förteckningar och undantag. Paragrafens rubrik ändras. Ordet bestämmelser stryks, ordet förteckningar införs och formuleringen allmänna undantag ersätts med ordet undantag. Formuleringen allmänna undantag är missvisande, eftersom det i paragrafen utfärdas detaljerade bestämmelser om när undantag från skyldigheten att anlita lots kan göras. Samtidigt upphävs 1 och 2 mom. eftersom det föreslås att bemyndiganden att utfärda närmare bestämmelser och föreskrifter tas in i de relevanta paragraferna. Momentordningen ändras i analogi med detta så att det nuvarande 3 mom. blir 1 mom. och det nuvarande 3 mom. blir 2 mom. Det nuvarande 4 mom., som gäller allmänna undantag, preciseras och blir 3 mom. Enligt momentet får Trafiksäkerhetsverket på ansökan undanta ett fartyg från skyldigheten att anlita lots om det är uppenbart onödigt eller oskäligt komplicerat att iaktta bestämmelserna. Kravet är emellertid att fartygssäkerheten och miljön inte äventyras. Bestämmelsen i 1 punkten motsvarar i huvudsak gällande reglering. Den har emellertid precisats så att undantag också ska kunna göras på grund av bekämpningsåtgärder för eller övning av bekämpning av olje- eller kemikalieolyckor, på grund av tävlingar såsom Tall Ships Race eller på grund av

gränssäkerhetsuppdrag. Det har i praktiken framgått att det vore nödvändigt att kunna göra undantag också i andra fall då det är uppenbart onödigt eller oskäligt komplicerat att anlita lots. Med tanke på dessa fall förelås i 2 punkten en ny bestämmelse. Enligt bestämmelsen kan undantag från skyldigheten att anlita lots också beviljas för arbeten på en hydroteknisk byggplats eller nedläggande av rör, kabel eller annat liknande, underhållsarbeten i lotsningsfarleden, forskningsverksamhet inom ett visst vattenområde eller specialtransport genom bogsering, eller tillhandahållande av trafik för tryggande av trafik- och transportservice som avses i 5 § i lagen om främjande av skärgårdens utveckling (494/1981). Genom undantag ska man kunna avvika från kraven i lotsningslagen då det inte krävs en lots för att garantera säkerheten ombord eller när det i praktiken är omöjligt att anlita lots. Sådana situationer kan uppstå i samband med räddningsaktioner eller övningar, vid nedläggning av rör eller kablar eller när långsamma specialtransporter utförs. När förutsättningarna prövas ska fartygets storlek och konstruktion, besättningens erfarenhet samt fartygets och rederiets säkerhetsledningssystem beaktas. Bestämmelsen i 4 mom. preciseras så att Trafiksäkerhetsverket på de grunder som nämns i 3 mom. kan bevilja lotsningsbolaget undantag från skyldigheten att tillhandahålla lotsningstjänster.

1.2 Lagen om fartygstrafikservice

3 §. Tillämpningsområde. I lagen om fartygstrafikservice föreslås ändringar i bestämmelserna i 3 § 3, 4 och 6 mom., som gäller lagens tillämpningsområde. Den tidigare på bruttodräktighet baserade storleksgränsen i 3 mom. stryks. I stället ska den informationshantering och anmälningsskyldighet som gäller fartyg som besöker finska hamnar beaktas i tillämpningsområdet. Dessa kan grunda sig på lagen om fartygstrafikservice eller på bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den eller på andra författningar som avses i den, exempelvis tullkodexen eller lotsningslagen. I 4 mom., som gäller fartyg som inte omfattas av tillämpningsområdet för lagen, föreslås en ny 3 punkt genom vilken bogserbåtar som enbart förflyttar sig mellan två hamnar befrias från anmälningsskyldighet. I momentet föreslås en bestämmelse om att lagen också kan tillämpas på de fartyg som anges i 1–3 punkten om det bestäms om detta någon annanstans. Exempelvis skyldigheten att anmäla fartygsavfall gäller alla fartyg oavsett storlek. Till förteckningen i 6 mom. över innehållet i anmälningarna fogas lotsning. Bestämmelser om anmälningsskyldighet i fråga om lotsning ingår i den föreslagna ändringen av lotsningslagen. Enligt förslaget till ändring av lotsningslagen ska fartyg som anländer till VTS-området anmäla om de behöver anlita lots eller om de har dispens. Det ändrade tillämpningsområdet gör det möjligt att ta emot anmälningar om skyldighet att anlita lots och göra iakttagelser om efterlevnaden av lotsningslagen samt att meddela dessa iakttagelser till tillsynsmyndigheten på det sätt som anges i lotsningslagen. Skyldigheten att anlita lots gäller emellertid inte finska statsfartyg. Gränsbevakningsväsendets och försvarsmaktens fartyg som rör sig i ett VTS-område kan med stöd av 21 § i lagen om fartygstrafikservice anmäla sig till fartygstrafikservicen på det sätt som särskilt överenskomms med denna. I praktiken kan detta ske med hjälp av myndigheternas system för elektroniskt datautbyte. På detta sätt försäkras man sig om att VTS-centralen på det sätt som förutsätts i lagen om fartygstrafikservice har en tidsenlig lägesuppfattning när det gäller trafiken i området och att den vid behov kan styra trafiken i syfte att garantera sjösäkerheten.

17 §. Tillfällig ledning av fartygstrafiken i specialsituationer. I paragrafen föreskrivs det om VTS-myndighetens befogenhet att i specialsituationer beordra att ett vattenområde, en farled eller en del av en farled ska stängas. Bestämmelsen i 1 mom. föreslås bli preciserad så att VTS-myndigheten ges rätt att också öppna ett vattenområde, en farled eller en del av en farled. Tillägget behövs för att trygga sjösäkerheten och smidigheten i sjöfarten.

18 §. VTS-myndighetens anmälnings- och rapporteringsskyldigheter. Till paragrafen fogas ett nytt 3 mom. enligt vilket VTS-myndigheten tar emot meddelanden om anlitande av lots om-

bord på fartygen och därefter på det sätt som föreskrivs i lotsningslagen delger Trafiksäkerhetsverket sina iakttagelser av hur lotsningslagen följs. Efter tillägget blir det tidigare 3 mom. 4 mom.

19 §. *VTS-myndighetens drifthandbok.* I paragrafen föreskrivs det om VTS-myndighetens drifthandbok. Till paragrafen fogas ett 2 mom. enligt vilket myndigheten i drifthandboken i fråga om skyldigheterna enligt lotsningslagen ska ange förfaringssätt, meddelandepraxis och former för samarbetet med Trafiksäkerhetsverket och lotsningsbolaget. Med detta säkerställer man att samarbetet fungerar mellan samtliga parter. Olycksutredningscentralen har i sina utredningsrapporter (C1/2011 M M/V Stadiongracht, M2012-01 M/S Barentszdiep och M2012-02 M/S Phoenix J (ATG)) uppmärksammat vikten av att lotsningspersonalen och VTS-centralerna utvecklar det gemensamma informationsutbytet och samarbetet och de gemensamma rutinerna. VTS-myndigheten och lotsningsbolaget har redan nu utvecklat det gemensamma samarbetet och informationsutbytet i enlighet med Olycksutredningscentralens rekommendationer. Parterna har inte någon skyldighet att samarbeta, trots att man har kunnat konstatera att samarbetet är av stor betydelse för säkerheten i fartygstrafiken. Genom att i lagstiftningen kräva att samarbetet och förfarandena för det ska definieras i drifthandböckerna i bägge organisationerna vill man förvissa sig om att samarbetet och informationsutbytet blir regelbundet och ändamålsenligt.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

Närmare bestämmelser om förutsättningarna för utfärdande och förnyande av styrsedel för lots, linjelotsbrev och dispens samt om de uppgifter som ska antecknas i dessa utfärdas genom förordning av statsrådet. Bemyndiganden att utfärda närmare bestämmelser tas in i lagen i de berörda paragraferna, alltså 12, 14 och 16 §. Genom förordning ska det närmare föreskrivas om antalet behövliga övningsfärder och om hur stor andel av dem som kan ersättas med övningar i fartygssimulator. De gällande kraven enligt förordningen kvarstår i stort sett oförändrade. Avsikten är emellertid att det genom förordning av statsrådet ska kunna utfärdas närmare bestämmelser om krav på examensanordnaren. Ett sådant bemyndigande föreslås i den nya 11 d §. Bland annat kompetenskraven för personer som tar emot examen ska kunna regleras genom förordning. Kraven ska gälla pedagogisk utbildning och utbildning i att använda fartygssimulator. Närmare bestämmelser får utfärdas också när det gäller innehållet i examensprogrammet och de särskilda krav som ställs på de fartygssimulatorer som används för lotsexamina.

Nya bemyndiganden enligt vilka Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om förfarandena för ansökan om och förnyande av styrsedel för lots, linjelotsbrev och dispens och fastställa ansökningsblanketterna tas in i lagen. Bemyndiganden att meddela närmare föreskrifter tas in i lagen i de berörda paragraferna, alltså 12, 14 och 16 §. Föreskrifterna gäller närmast förfaranden och kan omfatta bestämmelser om vilka handlingar som krävs för att ge prov på det som anförs i ansökan och om ansökningsprocessen. Det föreslås också att Trafiksäkerhetsverket ska meddela närmare föreskrifter av teknisk natur om innehållet i de delområden av examen som avses i den föreslagna 11 a § 1–4 mom. och som utgör villkor för beviljande av styrsedel för lots, linjelotsbrev och dispens, om godkännande och underkännande av prestationer samt om de intyg som utfärdas för examina. I föreskrifterna ska beaktas gällande lagstiftning om de enskilda farlederna, bestämmelser om hamnar och bestämmelser om isbrytning samt aktuella sjökort, navigationsanvisningar och VTS-guider. Dessutom ska det föreskrivas om vad som ska anses utgöra sådana avgörande bevis på farledskännedom som examinanden bör kunna ge vid täckritningsprovet för att provet ska kunna godkännas. Närmare föreskrifter om vad som krävs i det skriftliga provet meddelas särskilt. Närmare föreskrifter meddelas också om vad som krävs av sökanden i provet i fartygssimulator med avseende på navigeringen och hanteringen av fartyget i den farled examen gäller. Innehållet i föreskrifterna

behandlas också i samband med detaljmotiveringen till 11 a §. I den nya 11 b § föreslås ett bemyndigande för Trafiksäkerhetsverket att meddela närmare föreskrifter om de förfaranden, arrangemang, förhållanden och handlingar som gäller provlotsning. Föreskrifterna ska alltså närmast gälla förfaranden och i dem kan det ingå bestämmelser om praktiska arrangemang, väderförhållanden och de handlingar som ska användas.

3 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft så snart som möjligt.

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Genom de föreslagna lagändringarna lyfts bestämmelserna om förutsättningarna för beviljande av styrsedel för lots, linjelotsbrev och dispens i den gällande lotsningsförordningen upp till lagnivå. Det rör sig om bestämmelser som har betydelse för individens rättigheter och skyldigheter, som i enlighet med 80 § i grundlagen ska regleras genom lag. Bemyndigandet att utfärda förordning i lotsningslagens 21 § upphävs. I stället tas bemyndigandet in i de relevanta paragraferna med ett exakt avgränsat tillämpningsområde på det sätt som anges i grundlagens 80 §.

Enligt de föreslagna bestämmelserna ska anordnandet av de examina som krävs för styrsedel för lots, linjelotsbrev och dispens styras till läroanstalter och yrkeshögskolor. Det är fråga om en överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter, och saken måste därför bedömas med avseende på 124 § i grundlagen.

Yrkeshögskolorna och yrkesläroanstalterna har tillräcklig kompetens och tillräckliga resurser för att ordna sådana examina. I stället för att kräva att Trafiksäkerhetsverket ska tillhandahålla de resurser som behövs för att ordna examina vore det förnuftigt att examina avläggs vid läroanstalter som har godkänts för att ge sådan utbildning för sjöpersonal som uppfyller internationella krav och som har yrkeskunnig personal, undervisningsmaterial och lokaler. Läroanstalterna har avancerade fartygssimulatorer till sitt förfogande och kan utnyttja dem i examina för att bevilja styrsedel för lots och linjelotsbrev och för att bedöma förutsättningarna för beviljande av dispens.

Enligt lagförslaget ska en sökande har avlagt lotsexamen för att beviljas styrsedel för lots enligt lagens 12 §, linjelotsbrev enligt lagens 14 § och dispens enligt lagens 16 §. Enligt 11 a § i lagförslaget ska examensanordnaren utfärda ett intyg över prestationen eller meddela ett beslut om underkänd prestation. Ett beslut om godkänd eller underkänd prestation gäller en enskild persons intresse eller rättighet och innebär därmed utövning av offentlig makt.

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får emellertid bara anförtros myndigheter.

Grundlagsutskottet har i flera utlåtanden tagit ställning till under vilka förutsättningar offentliga förvaltningsuppgifter får anförtros andra än myndigheter. Grundlagsutskottet har i ett utlåtande konstaterat att t.ex. på självständig prövning baserad rätt att använda maktmedel eller att på något annat konkret sätt ingripa i en enskild persons grundläggande fri- och rättigheter betraktas som betydande utövning av offentlig makt (GrUU 42/2005 rd). När utövning av offentlig makt anförtros en utomstående sakkunnig har grundlagsutskottet ansett att kraven på rättskydd och god förvaltning ska kunna tryggas bl.a. med hjälp av lämpliga och behöriga perso-

ner som utför granskningsuppgifterna (GrUU 40/2002 rd). Med stöd av de i dem ingående bestämmelserna om tillämpningsområde, definition på myndighet eller enskildas skyldighet att ge språklig service tillämpas de allmänna förvaltningslagarna också på utomstående sakkunniga när dessa utför ett offentligt förvaltningsuppdrag utan att det nämns särskilt. Detsamma gäller också tillämpningen av strafflagens bestämmelser om tjänsteansvar (40 kap. 12 § 1 mom. i strafflagen) och av lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (4 § 2 mom.). För tydlighets skull bör en hänvisning om tjänsteansvar trots det ingå i lagen. Det måste dessutom alltid finnas särskilda bestämmelser om överklagande av förvaltningsbeslut som fattas av någon utanför myndighetsapparaten (GrUU 30/2014 rd, s. 5).

I förslaget har de krav som gäller anordnande av lotsexamen och examensanordnaren skrivits in noggrant och entydigt i lagen. Examensanordnaren ska dessutom vara godkänd av Trafiksäkerhetsverket. Examensanordnaren ska ha ett examensprogram som grundar sig på lag och bestämmelser som utfärdats med stöd av den. När examensanordnaren tar emot examensprov ska den följa programmet och Trafiksäkerhetsverket ska utöva tillsyn över verksamheten.

Med tanke på rättsskyddet för den som avlägger lotsexamen är det viktigt att de omständigheter som examinanden ska visa att han eller hon behärskar fastställs i lagen och i de bestämmelser som utfärdas med stöd av den. Examensanordnaren ska enligt förslaget inte ha någon nämnvärd självständig prövningsrätt vid bedömningen av examensprestationerna. Examensanordnaren ska vara skyldig att utfärda ett intyg över prestationen eller meddela ett beslut om underkänd prestation, där också grunderna för underkännandet ska anges. Den som får ett beslut om underkänd prestation ska ha rätt att begära omprövning hos Trafiksäkerhetsverket. Enligt den föreslagna 11 d § tillämpas på examensanordnaren bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar.

Grundlagens bestämmelser om de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerhet och god förvaltning tryggas genom de kompetens- och kvalitetskrav som ställs på den organisation som anordnar lotsexamina och dess personal och genom bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar.

Att de examina som avses i lotsningslagen anförtros läroanstalter och yrkeshögskolor som även i övrigt tillhandahåller utbildning för sjöfolk måste också anses vara ändamålsenligt. Dessa läroanstalter har kvalificerad personal med pedagogisk utbildning och de fartygssimulatorer, den utrustning och de undervisningslokaler som behövs för att anordna examina. Detta borgar också för enhetlighet och effektivitet i anordnandet och är en sådan ändamålsenlig lösning som avses i 124 § i grundlagen.

Vid beredningen av förslaget har det på de grunder som anförs ovan ansetts att förslaget uppfyller grundlagens krav och att lagarna kan stiftas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

1.

Lag

om ändring av lotsningslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lotsningslagen (940/2003) 2 och 5 §, 6 § 3 och 6 mom., 12, 14, 16 och 18 §, 20 a § 2 mom. och 21 §,
sådana de lyder, 2 §, 6 § 3 och 6 mom. och 16 och 21 § i lag 1050/2010, 5 § delvis ändrad i lagarna 645/2010, 1050/2010 och 592/2011, 12 och 14 § i lagarna 645/2010 och 1050/2010, 18 § i lag 645/2010 och 20 a § 2 mom. i lag 998/2015, och
fogas till 1 § ett nytt 2 mom. och till lagen nya 4 d och 11 a–11 d § som följer:

1 §

Lagens syfte

Syftet med lagen är dessutom att föreskriva om skyldigheten att anlita lots, om lotsens uppgifter och ansvar och om lotsningsbolagets rättigheter och skyldigheter.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *lotsning* verksamhet i anslutning till manövrering av fartyg, varvid lotsen är befälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfart,
- 2) *lots* en person som Trafiksäkerhetsverket genom beviljande av styrsedel har godkänt för verksamhet som lots på finskt vattenområde samt på den i 21 punkten avsedda arrenderade delen av Saima kanal,
- 3) *lotsningsbolaget* ett aktiebolag som bildats genom lagen om ombildning av Lotsverket till aktiebolag (1008/2010),
- 4) *lotsplats* ett i sjökortet utprickat område i den del av den lotspliktiga farleden som mynnar i öppet hav eller på annat ställe i farleden där lotsen ska embarkera eller debarkera fartyget eller lotsbyte ska äga rum,
- 5) *allmän farled* en allmän farled enligt 1 kap. 3 § 1 mom. 13 punkten i vattenlagen (587/2011),
- 6) *VTS-myndigheten* den VTS-myndighet som avses i 2 § 4 punkten i lagen om fartygstrafikservice (623/2005),
- 7) *isbrytare* fartyg som används för isbrytarassistans enligt lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005),
- 8) *statsfartyg* örlogs-, gränsbevaknings-, polis- och tullfartyg samt fartyg som i annan än handelssjöfart huvudsakligen används för statliga ändamål,
- 9) *SOLAS-konventionen* 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) jämte ändringar,

RP 207/2016 rd

10) *automatiskt identifieringssystem (AIS)* ett sådant automatiskt identifieringssystem för fartyg som avses i bestämmelserna om navigationssäkerhet i kapitel V i SOLAS-konventionen,

11) *STCW-konventionen* 1978 års konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984) jämte ändringar,

12) *fartygssimulator* en fartygssimulator som en läroanstalt eller yrkeshögskola som utvärderats i enlighet med STCW-konventionen använder inom utbildningen för sjöfolk,

13) *MARPOL-konventionen* protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) jämte ändringar,

14) *IGC-koden* Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar kondenserade gaser i bulk,

15) *IMDG-koden* IMO:s kod för transport av farliga ämnen som stycke gods på fartyg,

16) *olja* mineralolja i alla dess former, inklusive råolja, brännolja, oljeslam, oljeavfall och raffinerade produkter,

17) *kondenserad gas* ämnen som avses i 19 kap. i IGC-koden och därmed jämförbara gaser som transporteras i kondenserad form,

18) *skadliga flytande ämnen* ämnen som enligt kemikalieförteckningen i MARPOL-konventionen hör till klasserna X, Y eller Z,

19) *farligt gods i fast form i bulk* farligt gods i fast form i bulk sådant det definieras i kapitel VII del A-1 regel 7 i bilagan till SOLAS-konventionen,

20) *INF-gods* gods som avses i kapitel VII del D i SOLAS-konventionen och som innehåller bestrålat kärnbränsle, plutonium eller visst radioaktivt avfall och transporteras i enlighet med IMDG-koden,

21) *den arrenderade delen av Saima kanal* det område som berörs av fördraget mellan republiken Finland och Ryska federationen om utarrendering av den del av Saima kanal som tillhör Ryssland och av det därtill hörande området till republiken Finland samt om fartygstrafiken genom Saima kanal (FördrS 8/2012),

22) *Saima kanal* kanalområdet mellan Brusnitjoje sluss nedre hamn i den arrenderade delen av Saima kanal och Mälkiä sluss övre hamn på finskt territorium,

23) *Saimens vattenområde* det sjöområde bestående av flera sjöar vilket omfattar de farleder i Saimen, med undantag av Saima kanal, där det råder skyldighet att anlita lots.

4 d §

Drifthandbok

Lotsningsbolaget ska utarbeta och föra en drifthandbok som beskriver

1) tillhandahållandet av lotsningstjänster,
2) de förfaranden som säkerställer iakttagandet av de rättigheter och skyldigheter som i denna lag föreskrivs för lotsar,

3) samarbetet och utbytet av information med VTS-myndigheten när det gäller lotsning, och

4) åtgärder vid olyckor och i undantagsförhållanden.

Drifthandboken ska lämnas till Trafiksäkerhetsverket för kännedom innan den tas i bruk och alltid när den har uppdaterats.

5 §

Skyldighet att anlita lots

I de lotspliktiga allmänna farlederna på finskt vattenområde och i den arrenderade delen av Saima kanal är följande skyldiga att anlita lots:

RP 207/2016 rd

1) fartyg, fartygskombinationer och bogserkombinationer som transporterar olja, kondenserad gas, skadliga flytande ämnen eller farligt gods i fast form i bulk eller som transporterar INF-gods,

2) fartyg och fartygskombinationer med en största längd av mer än 70 meter eller en största bredd av mer än 14 meter, när fartyget eller fartygskombinationen trafikerar finskt territorialvatten,

3) i fråga om trafik på Saima kanal eller Saimens vattenområde

a) fartyg och fartygskombinationer med en största längd av mer än 35 meter,

b) bogserkombinationer där det som bogseras har en längd av mer än 35 meter, om bogseringen hänförs till annan verksamhet än virkesflottning,

4) utländska statsfartyg med en största längd av mer än 15 meter.

Skyldigheten att anlita lots gäller inte

1) finska statsfartyg,

2) isbrytare som i enlighet med ett avtal används för isbrytarassistans enligt lagen om fartygsklasser och isbrytarassistans,

3) färja som hör till allmän väg och fartyg som enbart går i sådan trafik som avses i 5 § i lagen om främjande av skärgårdens utveckling (494/1981) eller motsvarande trafik inom landskapet Åland,

4) ryskt fartyg då fartyget enbart trafikerar den arrenderade delen av Saima kanal,

5) bogserkombinationer, om de inte transporterar olja, kondenserad gas, skadliga flytande ämnen eller farligt gods i fast form i bulk eller som transporterar INF-gods och

a) bogserbåten och det som bogseras har en sammanlagd längd av högst 70 meter, eller

b) bogserbåten har en längd av högst 50 meter och det som bogseras en längd av högst 110 meter och bogserbåten är utrustad med ett automatiskt identifieringssystem (AIS) i klass A avsett för professionellt bruk med vilket det går att visa att bogsering pågår.

Befrielse från skyldigheten att anlita lots gäller

1) fartyg som på grund av storleken omfattas av skyldigheten att anlita lots men vars befälhavare Trafiksäkerhetsverket har beviljat

a) ett linjelotsbrev som avses i 14 § för fartyget och farleden i fråga, eller

b) en dispens som avses i 16 § för fartyget och farleden eller vattenområdet i fråga,

2) tankfartyg med en största längd av högst 90 meter eller en största bredd av högst 14 meter vars befälhavare och styrman Trafiksäkerhetsverket har beviljat linjelotsbrev för fartyget och farleden i fråga, om fartyget

a) transporterar kondenserad naturgas (LNG) i bulk, eller

b) har dubbla skrov och transporterar lätt brännolja eller brännolja med låg svavelhalt i bulk,

3) fartyg, fartygskombinationer, bogserbåtar och bogserkombinationer som går i inrikestrafik på Saimens vattenområde och i den finska delen av Saima kanal, om de inte transporterar last som avses i 1 mom. 1 punkten,

4) fartyg som Trafiksäkerhetsverket har beviljat ett undantag som avses i 21 §.

Trafiksäkerhetsverket kan av motiverade säkerhets- eller miljövårdsskäl besluta att en namngiven befälhavare eller ett visst fartyg ska anlita lots.

När ett fartyg anländer till ett VTS-område som avses i lagen om fartygstrafikservice ska fartygets befälhavare meddela VTS-centralen om han eller hon utnyttjar en dispens som avses i 3 mom., och i så fall uppge dispensens nummer.

6 §

Avgiftsskyldighet och prissättning

På Saima kanal och Saimens vattenområde tas det ut en avgift som grundar sig på ett nedsatt pris per enhet. Det nedsatta priset per enhet är maximalt två tredjedelar av det ordinarie priset per enhet.

Lotsningsbolaget ska hålla de priser per enhet och de nedsatta priser per enhet som tas ut samt de priser som tas ut för övriga prestationer och principerna för hur dessa bestäms offentligt tillgängliga. Dessutom ska eventuella prisnedsättningar och grunderna för dem hållas offentligt framlagda. *Lotsningsbolaget ska med dem som anlitar lotsningstjänster hålla samråd om nivån på lotsningsavgifterna och vid behov om kvaliteten på den tjänst som tillhandahålls. Lotsningsbolaget ska för detta samråd lägga fram förslag till ändring av lotsningsavgifterna samt orsakerna till de föreslagna ändringarna senast tre månader innan ändringarna träder i kraft.* De nya priserna kan träda i kraft tidigast vid ingången av kalenderåret efter ändringsmeddelandet.

11 a §

Lotsexamina

En lotsexamen omfattar följande delområden:

1) ett täckritningsprov och utarbetande av ruttplan för att klarlägga sökandens kännedom om farleden,

2) ett skriftligt prov som omfattar frågor om den aktuella farledens eller de aktuella farledernas förhållanden, trafik, fartygstrafikservice, isbrytning och hamnförhållanden samt om bestämmelserna i denna lag och bestämmelser som utfärdats med stöd av denna lag och om bestämmelserna i lagen om fartygstrafikservice,

3) ett prov i fartygssimulator för att klarlägga examinandens förmåga att i enlighet med en ruttplan som han eller hon har utarbetat navigera fartyget visuellt och med hjälp av radar, förmåga att hantera och framföra fartyget i den eller de farleder och i den hamn som examen gäller, förmåga att reagera på mötande och korsande trafik, förmåga att samverka med fartygets bryggpersonal, övrig trafik och fartygstrafikservice samt förmåga att agera i undantagssituationer,

4) ett skriftligt prov och ett prov i fartygssimulator för att klarlägga om examinandens känner till styregenskaperna hos olika fartygstyper och funktionerna hos olika typer av styranordningar och navigationsutrustning och kan samverka med bogserbåtar och ankra fartyget.

De delområden av lotsexamen som krävs ska avläggas med godkänt resultat före den provlotsning som avses i 11 b §.

Anordnaren av lotsexamen utfärdar ett intyg över prestationen eller meddelar ett beslut om underkänd prestation.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter av teknisk natur om innehållet i delområdena av den lotsexamen som avses i 1 mom., om detaljer som gäller godkännande och underkännande av prestationer samt om intyg över examen.

11 b §

Provlotsning

Den som ansöker om i 12 § avsedd styrsedel för lots eller i 14 § avsett linjelotsbrev ska genom en provlotsning visa att han eller hon i praktiken tryggt kan lotsa, navigera och hantera fartyget i den farled som ansökan gäller och kan samverka med fartygets bryggpersonal, övrig trafik och fartygstrafikservice och har tillräcklig lokalkännedom.

För beviljande av styrsedel för lots eller linjelotsbrev ska sökanden utföra provlotsning i farleden i den riktning som antecknas i styrsedeln eller linjelotsbrevet.

Provlotsningen görs för en tjänsteman vid Trafiksäkerhetsverket som verket utser för uppgiften och som har sjökaptensbrev och är insatt i lotsning.

Vid provlotsningen ska fartygets befälhavare och, om befälhavaren inte har linjelotsbrev, även en erfaren lots som har styrsedel för den aktuella farleden vara närvarande. En erfaren

lots med styrsedel för den aktuella farleden ska alltid vara närvarande vid en provlotsning för styrsedel för lots.

Den som provlotsningen görs för utfärdar ett intyg över provlotsningen eller meddelar ett beslut om underkänd prestation. En underkänd provlotsning får utföras på nytt efter det att sökanden har genomfört minst två övningsfärder i den farled som är föremål för provlotsningen och i den eller de farledsriktningar som ansökan gäller.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om de förfaranden, arrangemang, förhållanden och handlingar som gäller provlotsning.

11 c §

Anordnande av lotsexamina

Lotsexamina får anordnas av läroanstalter och yrkeshögskolor vars kvalitetsledningssystem har utvärderats och godkänts i enlighet med STCW-konventionen.

Trafiksäkerhetsverket bedömer om läroanstalten eller yrkeshögskolan uppfyller de allmänna kraven i 1 mom. och de särskilda krav som enligt 11 d § ställs på en anordnare av lotsexamina. Utifrån bedömningen godkänner Trafiksäkerhetsverket på ansökan en läroanstalt eller yrkeshögskola som uppfyller kraven som anordnare av lotsexamina i den omfattning som examensanordnaren uppfyller de särskilda kraven enligt 11 d §.

Trafiksäkerhetsverket svarar för anordnandet av lotsexamensverksamheten, om ingen läroanstalt eller yrkeshögskola som uppfyller kraven anordnar lotsexamina.

11 d §

Särskilda krav som gäller anordnare av lotsexamina

En läroanstalt eller yrkeshögskola som avses i 11 c § ska

1) ha en namngiven ansvarig person för lotsexamina och undervisningspersonal som är godkänd för utbildning av sjöfolk och som är förtrogen med lotsexamina,

2) ha ett detaljerat examensprogram som grundar sig på de examenskrav som anges i denna lag och i bestämmelser som utfärdats med stöd av den och som utgör en förutsättning för beviljande av styrsedel för lots, linjelotsbrev och dispens,

3) ha tillgång till en fartygssimulator med tillräckligt tekniskt avancerade program för simulering av lotsning i de uppdaterade lotspliktiga farleder och med de fartygstyper som de olika lotsexamina kräver,

4) ha de utrymmen och den utrustning som behövs för lotsexamina,

5) ha ett sådant kvalitetsledningssystem som avses i 11 c § 1 mom. och som uppfyller kraven i 1–4 punkten, och

6) hålla information om grunderna för prissättningen av och priserna per enhet för varje examen, fastställda utifrån de genomsnittliga kostnader som föranleds av anordnandet av examina, offentligt tillgänglig.

Trafiksäkerhetsverket har rätt att av den som anordnar examina få de uppgifter om i 1 mom. avsedda omständigheter som behövs för övervakningen av verksamheten och att utföra inspektioner i examensanordnarens utbildningslokaler där examina som avses i denna lag anordnas samt att närvara vid examenstillfällena. Vid inspektionerna ska 39 § i förvaltningslagen (434/2003) iakttas. Trafiksäkerhetsverket kan ge examensanordnaren en anmärkning eller en skriftlig varning, om anordnaren inte längre uppfyller förutsättningarna för att anordna examina eller inte sköter anordnandet på behörigt sätt. Trafiksäkerhetsverket kan också återkalla ett godkännande som avses i 11 c §, om de missförhållanden som anges i anmärkningen eller den skriftliga varningen inte avhjälps inom skälig tid. Godkännandet av ett examensprogram kan dock återkallas helt och hållet endast om missförhållandena är betydande.

RP 207/2016 rd

När examensanordnare utför de uppgifter som avses i denna lag ska de iaktta bestämmelserna i förvaltningslagen, lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003) och språklagen (423/2003). På den personal hos examensanordnaren som avses i 1 mom. 1 punkten tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

Närmare bestämmelser om de särskilda krav som avses i 1 mom. 1–6 punkten får utfärdas genom förordning av statsrådet. Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter av teknisk natur om innehållet i examensprogrammet och om examensförfarandena.

12 §

Styrsedel för lots

Lotsen har rätt att utföra lotsningar i de farleder för vilka lotsen har fått lotsningsrätt med stöd av en styrsedel som utfärdats av Trafiksäkerhetsverket. För beviljande av styrsedel förutsätts att sökanden

- 1) innehar sjökaptensbrev,
- 2) har sådan hälsa och kondition som krävs av den som är i däckstjänstgöring på ett handelsfartyg,
- 3) har utfört övningsfärder i den farled som antecknas i styrsedeln eller i farleden och fartygssimulator,
- 4) har ett intyg över
 - a) avläggandet av de delområden av lotsexamen som avses i 11 a § 1 mom., eller
 - b) avläggandet av de delområden av lotsexamen som avses i 11 a § 1 mom. 1 och 2 punkten, om sökanden under de senaste fem åren före ansökan har avlagt en examen som gäller en annan farled och den examen har omfattat de delområden av examen som avses i 11 a § 1 mom. 3 och 4 punkten eller om sökanden tidigare har utfört ett simulatorprov som avses i de bestämmelser som utfärdats med stöd av den 21 § som gällde vid lagens ikraftträdande,
- 5) har ett intyg över provlotsning i den farled som ansökan om styrsedel gäller,
- 6) i behövlig utsträckning behärskar finska och svenska.

Styrsedel för lots beviljas för högst fem år och kan förnyas på ansökan. För förnyande av styrsedel för lots förutsätts att lotsen visar att han eller hon upprätthållit sin yrkeskunskap och bevarat sin farledskännedom och har sådan hälsa och kondition som krävs av den som är i däckstjänstgöring på ett handelsfartyg.

Närmare bestämmelser om förutsättningarna för beviljande och förnyande av styrsedel för lots och om de uppgifter som ska antecknas i den får utfärdas genom förordning av statsrådet. Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om förfarandena för ansökan om och förnyande av styrsedel för lots och fastställa ansökningsblanketterna eller deras elektroniska form.

14 §

Linjelotsbrev

Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan bevilja ett fartygs befälhavare eller styrman fartygsspecifikt linjelotsbrev för en viss farled, om befälhavaren eller styrmannen visar att han eller hon har kännedom om den farled fartyget använder, när

- 1) ett fartyg på grund av storleken omfattas av skyldigheten att anlita lots i enlighet med 5 § 1 mom. 2 eller 3 punkten,
- 2) ett tankfartyg med en största längd av högst 90 meter eller en största bredd av högst 14 meter transporterar kondenserad naturgas (LNG) i bulk, eller

3) ett tankfartyg med dubbla skrov och med en största längd av högst 90 meter eller en största bredd av högst 14 meter transporterar lätt brännolja eller brännolja med låg svavelhalt i bulk.

Ett fartygsspecifikt linjelotsbrev som avses i 1 mom. kan på ansökan av ett fartygs befälhavare eller styrman även beviljas gälla ett annat fartyg som till storlek och tekniska egenskaper i allt väsentligt motsvarar det fartyg som ansökan gäller.

För beviljande av linjelotsbrev förutsätts att sökanden

1) i den farled som antecknas i linjelotsbrevet eller i farleden och i fartygssimulator i egenkap av befälhavare eller styrman har deltagit i navigeringen av det fartyg som ansökan gäller eller av ett fartyg som avses i 2 mom.,

2) visar upp ett intyg över

a) avläggandet av de delområden av lotsexamen som avses i 11 a § 1 mom. 1–3 punkten, eller

b) avläggandet av de delområden av lotsexamen som avses i 11 a § 1 mom. 1 och 2 punkten, om sökanden under de senaste fem åren före ansökan har avlagt en examen som gäller en annan farled och den examen har omfattat det delområde som avses i 3 punkten i det nämnda momentet eller om sökanden tidigare har utfört ett simulatorprov som avses i de bestämmelser som utfärdats med stöd av den 21 § som gällde vid lagens ikraftträdande,

3) visar upp ett intyg över en provlotsning i den farled för vilken linjelotsbrev söks,

4) i behövlig utsträckning behärskar finska eller svenska.

I de lotspliktiga farleder som befinner sig inom en sådan VTS-centrals område som tillhandahåller rapporter enligt 5 §, navigationsassistans enligt 6 § och fartygstrafikregleringstjänster enligt 7 § i lagen om fartygstrafikservice kan linjelotsbrev fås också under förutsättning att sökanden

1) uppfyller kravet enligt 3 mom. 1 punkten,

2) på engelska språket har avlagt den examen som avses i 3 mom. 2 punkten och utfört den provlotsning som avses i 3 mom. 3 punkten,

3) i behövlig utsträckning behärskar engelska,

4) känner till de ortnamn på finska eller svenska som används vid navigering, fartygstrafikservice och isbrytningsservice på farledsområdet.

Linjelotsbrev beviljas för högst fem år och kan förnyas på ansökan. För förnyande av linjelotsbrev förutsätts att innehavaren av brevet visar att han eller hon upprätthållit sin yrkeskunskap och bevarat sin farledskännedom.

Närmare bestämmelser om förutsättningarna för beviljande och förnyande av linjelotsbrev och om de uppgifter som ska antecknas i det får utfärdas genom förordning av statsrådet. Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om förfarandena för ansökan om och förnyande av linjelotsbrev och fastställa ansökningsblanketterna eller deras elektroniska form.

16 §

Dispens

Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan bevilja befälhavaren eller styrmannen på ett fartyg, en fartygskombination eller en bogserkombination som på grund av storleken omfattas av skyldigheten att anlita lots fartygsspecifik dispens från skyldigheten att anlita lots, om fartygets bruttodräktighet är mindre än 3 700. Dispens kan beviljas för antingen en enskild eller flera lotspliktiga farleder eller för alla farleder inom ett begränsat vattenområde.

En fartygsspecifik dispens som avses i 1 mom. kan på ansökan av ett fartygs befälhavare eller styrman även beviljas gälla ett annat fartyg som till storlek och tekniska egenskaper i allt väsentligt motsvarar det fartyg som ansökan gäller.

För beviljande av dispens förutsätts att sökanden

1) har erfarenhet av att i egenkap av befälhavare eller styrman på den eller de farleder ansökan gäller under de senaste fem åren ha navigerat fartyget

a) i minst 12 månader, varav minst 6 månader på det fartyg som ansökan gäller eller på ett fartyg som avses i 2 mom., eller

b) i minst 8 månader på det fartyg som ansökan gäller eller på ett fartyg som avses i 2 mom. och har utfört minst en övningsfärd i fartygssimulator i vissa delar av de farleder som ansökan gäller, och

c) på tio övningsfärder i kanalens bägge riktningar, om ansökan gäller Saima kanal,

2) har det behörighetsbrev för däcksbefäl som krävs för att arbeta som befälhavare eller styrman,

3) har sådan hälsa och kondition som krävs av den som är i däckstjänstgöring på ett handelsfartyg,

4) har ett intyg över avläggandet av de delområden av lotsexamen som avses i 11 a § 1 mom. 2 och 3 punkten eller av det delområde som avses i 2 punkten i det nämnda momentet, om sökanden under de senaste fem åren före ansökan har avlagt en examen som gäller en annan farled och den examen har omfattat det delområde som avses i 3 punkten i det nämnda momentet eller om sökanden tidigare har utfört ett simulatorprov som avses i de bestämmelser som utfärdats med stöd av den 21 § som gällde vid lagens ikraftträdande,

5) i behövlig utsträckning behärskar finska eller svenska.

En förutsättning för beviljande av dispens är att varken fartygssäkerheten eller miljön äventyras. Dispensen kan förenas med villkor som gäller vakttjänsten på fartyget eller befälets erfarenhet av fartygsnavigering.

Dispens beviljas för högst fem år och kan förnyas på ansökan, om sökanden visar att han eller hon upprätthållit sin yrkeskunskap och bevarat sin farledskännedom och att de övriga förutsättningarna för beviljande av dispens fortfarande finns.

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla dispensen om grunderna för beviljandet upphör att gälla, om den som fått dispens upprepade gånger bryter mot denna lag eller mot bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av denna lag eller mot andra bestämmelser och föreskrifter som gäller fartygstrafiken eller om han eller hon i övrigt genom sina handlingar äventyrar säkerheten i fartygstrafiken.

Närmare bestämmelser om förutsättningarna för förnyande av dispens samt om de uppgifter som ska antecknas i den får utfärdas genom förordning av statsrådet. Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om förfarandena för ansökan om och förnyande av dispens och fastställa ansökningsblanketterna eller deras elektroniska form.

18 §

Tillsyn

Kommunikationsministeriet sörjer för den allmänna styrningen och utvecklingen av lotsningsverksamheten.

Trafiksäkerhetsverket övervakar efterlevnaden av andra bestämmelser i denna lag än 6 §.

VTS-myndigheten meddelar omedelbart Trafiksäkerhetsverket de avvikelser som den lägger märke till i fråga om iakttagandet av skyldigheten att anlita lots och användningen av styrsedel för lots, linjelotsbrev och dispens samt tillhandahållandet av lotsningstjänster.

Trafiksäkerhetsverket ska med hjälp av en teknisk anslutning lämna VTS-myndigheten uppdaterade uppgifter om styrbrev för lots, linjelotsbrev, dispens och undantag från skyldigheten att anlita lots. Trafiksäkerhetsverket kan meddela VTS-myndigheten undantag också på annat sätt än med hjälp av en teknisk anslutning.

Det bolag som tillhandahåller lotsningstjänster ska i elektronisk form lämna VTS-myndigheten aktuella uppgifter om beställning av lots och pågående lotsningsuppdrag. Bolaget ska meddela VTS-myndigheten avvikelser eller störningar i lotsningsverksamheten.

RP 207/2016 rd

20 a §

Ändringssökande

Omprövning av andra beslut av Trafiksäkerhetsverket samt av examensbeslut av anordnare av lotsexamina får begäras hos Trafiksäkerhetsverket på det sätt som anges i förvaltningslagen. Ett beslut som har meddelats med anledning av begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

21 §

Närmare föreskrifter, förteckningar och undantag

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om de farleder där lots ska anlitas och om lotsplatserna samt publicerar en förteckning över dessa.

Trafiksäkerhetsverket för förteckning över de styrsedlar för lotsar, linjelotsbrev, dispenser och undantag från skyldigheten att anlita lots som verket beviljat.

Om fartygssäkerheten och miljön inte äventyras och det är uppenbart onödigt eller oskäligt komplicerat att iakttä bestämningarna om skyldigheten att anlita lots, kan Trafiksäkerhetsverket på ansökan bevilja fartyg undantag från skyldigheten

1) på grund av särskilda väderleks- eller isförhållanden, på grund av åtgärder för bekämpning av olje- eller kemikalieolyckor och övning i sådan bekämpning, på grund av övningar som hänför sig till internationellt samarbete och som genomförs inom ett begränsat område eller för genomförande av tävlingar, räddningsaktioner eller gränssäkerhetsuppdrag, eller

2) för arbeten på en hydroteknisk byggplats, läggande av rör, kabel eller annat liknande, underhållsarbeten i lotsningsfarleden, forskningsverksamhet på ett visst vattenområde, specialtransport genom bogsering eller trafik för tryggnad av trafik- och transportservice som avses i 5 § i lagen om främjande av skärgårdens utveckling.

Trafiksäkerhetsverket kan på de grunder som avses i 3 mom. även bevilja lotsningsbolaget undantag från skyldigheten att tillhandahålla lotsningstjänster.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Den drifthandbok som avses i 4 d § ska utarbetas och lämnas till Trafiksäkerhetsverket inom sex månader från ikraftträdandet av denna lag.

2.

Lag

om ändring av lagen om fartygstrafikservice

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) 3 § 3, 4 och 6 mom. samt 17 § 1 mom. 1 punkten, av dem 3 § 3, 4 och 6 mom. sådana de lyder i lag 791/2013, och
fogas till 18 § ett nytt 3 mom., varvid det nuvarande 3 mom. blir 4 mom., och till 19 § ett nytt 2 mom. som följer:

3 §

Tillämpningsområde

Lagen tillämpas på den informationshantering och anmälningsskyldighet i fråga om sjöfarten som gäller fartyg i sjötrafik som besöker finska hamnar.

Om inte något annat föreskrivs i denna lag eller i bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den eller i bestämmelser som avses i denna lag och gäller deltagande i fartygstrafikservice eller anmälningsskyldighet, tillämpas lagen dock inte på

- 1) örlogsfartyg, försvarsmaktens fartyg, Gränsbevakningsväsendets fartyg och andra myndigheters fartyg som inte används för kommersiella tjänster,
- 2) fiskefartyg och traditionsfartyg samt fritidsbåtar vars längd understiger 45 meter,
- 3) bogserbåtar när de utan last och utan något att bogsera förflyttar sig mellan två finska hamnar.

Särskilda bestämmelser gäller för anmälningar som hänför sig till sjöfartsskyddet, anmälningar om fartygsavfall samt anmälningar som gäller lotsning, förtullning och kodexen om Schengengränserna.

17 §

Tillfällig ledning av fartygstrafiken i specialsituationer

VTS-myndigheten kan vid behov till följd av avvikande väderleks- och isförhållanden eller vattenstånd eller på grund av en specialtransport eller sjöräddningsaktion på VTS-området eller någon annan omständighet som begränsar eller äventyrar trafiken temporärt beordra

- 1) att ett vattenområde, en farled eller en del av en farled ska stängas eller öppnas,

18 §

VTS-myndighetens anmälnings- och rapporteringsskyldigheter

Bestämmelser om VTS-myndighetens skyldighet att ta emot meddelanden om anlitande av lots ombord på fartygen och att meddela Trafiksäkerhetsverket sina iakttagelser av hur lotsningslagen (940/2003) följs ingår i den lagen.

RP 207/2016 rd

19 §

VTS-myndighetens drifthandbok

I drifthandboken ska det, i fråga om skyldigheterna enligt lotsningslagen, anges förfarings-
sätt, meddelandepraxis och former för samarbetet med Trafiksäkerhetsverket och det i lots-
ningslagen avsedda lotsningsbolaget.

Denna lag träder i kraft den 2016 .

Helsingfors den 20 oktober 2016

Statsministerns ställföreträdare, utrikesminister

Timo Soini

Kommunikationsminister Anne Berner

1.

Lag

om ändring av lotsningslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lotsningslagen (940/2003) 2 och 5 §, 6 § 3 och 6 mom., 12, 14, 16, 18 §, 20 a § 2 mom. och 21 §,
sådana de lyder, 2 §, 6 § 3 och 6 mom. samt 16 och 21 § sådana de lyder i lag 1050/2010, samt 5 § sådant det lyder i lager 645/2010, 1050/2010 och 592/2011, samt 12 och 14 § sådana de lyder i lager 645/2010 och 1050/2010, samt 18 § sådant det lyder i lag 645/2010 och och 20 a § 2 mom. sådant det lyder i lag 998/2015, samt
fogas till 1 § ett nytt 2 mom., samt till lagen nya 4 d och 11 a – 11 d § som följer:

Gällande lag

Förslag

1 §

1 §

Lagens syfte

Lagens syfte

Syftet med lagen är dessutom att föreskriva om skyldigheten att anlita lots, om lotsens uppgifter och ansvar samt om lotsningsbolagets rättigheter och skyldigheter.

2 §

2 §

Definitioner

Definitioner

I denna lag avses med

I denna lag avses med

1) *lotsning* verksamhet i anslutning till manövrering av fartyg, varvid lotsen är befälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfarten,

1) *lotsning* verksamhet i anslutning till manövrering av fartyg, varvid lotsen är befälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfart,

2) *lots* en person som Trafiksäkerhetsverket genom beviljande av styrsedel har godkänt för verksamhet som lots på finskt vattenområde samt på den arrenderade delen av Saima kanal, och

2) *lots* en person som Trafiksäkerhetsverket genom beviljande av styrsedel har godkänt för verksamhet som lots på finskt vattenområde samt *på den i 21 punkten avsedda* arrenderade delen av Saima kanal,

3) *lotsningsbolaget* ett aktiebolag som bildats genom lagen om ombildning av Lotsverket till aktiebolag (1008/2010).

3) *lotsningsbolaget* ett aktiebolag som bildats genom lagen om ombildning av Lotsverket till aktiebolag (1008/2010),

4) *lotsplats* ett i sjökortet utprickat område

i den del av den lotspliktiga farleden som mynnar i öppet hav eller på annat ställe i farleden där lotsen ska embarkera eller debarckera fartyget eller lotsbyte ska äga rum,

5) **allmän farled** en allmän farled enligt 1 kap. 3 § 1 mom. 13 punkten i vattenlagen (587/2011),

6) **VTS-myndigheten** den VTS-myndighet som avses i 2 § 4 punkten i lagen om fartygstrafikservice (623/2005),

7) **isbrytare** fartyg som används för isbrytarassistans enligt lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005),

8) **statsfartyg** örlogs-, gränsbevaknings-, polis- och tullfartyg samt fartyg som i annan än handelsjöfart huvudsakligen används för statliga ändamål,

9) **SOLAS-konventionen** 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) jämte ändringar,

10) **automatiskt identifieringssystem (AIS)** ett sådant automatiskt identifieringssystem för fartyg som avses i bestämmelserna om navigationssäkerhet i kapitel V i SOLAS-konventionen,

11) **STCW-konventionen** 1978 års konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984) jämte ändringar,

12) **fartygssimulator** en fartygssimulator som en läroanstalt eller yrkeshögskola som utvärderats i enlighet med STCW-konventionen använder inom utbildningen för sjöfolk,

13) **MARPOL-konventionen** protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) jämte ändringar,

14) **IGC-koden** Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar kondenserade gaser i bulk,

15) **IMDG-koden** IMO:s kod för transport av farliga ämnen som styckegods på fartyg,

16) **olja** mineralolja i alla dess former, inklusive råolja, brännolja, oljeslam, oljeavfall och raffinerade produkter,

17) **kondenserad gas** ämnen som avses i 19 kap. i IGC-koden och därmed jämförbara gaser som transporteras i kondenserad form,

18) **skadliga flytande ämnen** ämnen som enligt kemikalieförteckningen i MARPOL-

konventionen hör till klasserna X, Y eller Z,

19) **farligt gods i fast form i bulk** farligt gods i fast form i bulk sådant det definieras i kapitel VII del A-1 regel 7 i bilagan till SOLAS-konventionen,

20) **INF-gods** gods som avses i kapitel VII del D i SOLAS-konventionen och som innehåller bestrålat kärnbränsle, plutonium eller visst radioaktivt avfall och transporteras i enlighet med IMDG-koden,

21) **den arrenderade delen av Saima kanal** det område som berörs av fördraget mellan republiken Finland och Ryska federationen om utarrendering av den del av Saima kanal som tillhör Ryssland och av det därtill hörande området till republiken Finland samt om fartygstrafiken genom Saima kanal (FördrS 8/2012),

22) **Saima kanal** kanalområdet mellan Brusnitjnoje sluss nedre hamn i den arrenderade delen av Saima kanal och Mälkiä sluss övre hamn på finskt territorium,

23) **Saimens vattenområde** det sjöområde bestående av flera sjöar vilket omfattar de farleder i Saimen, med undantag av Saima kanal, där det råder skyldighet att anlita lots.

4 d §

Drifthandbok

4 d §

Drifthandbok

Lotsningsbolaget ska utarbeta och föra en drifthandbok som beskriver

1) *tillhandahållandet av lotsningstjänster,*

2) *de förfaranden som säkerställer iakttagandet av de rättigheter och skyldigheter som i denna lag före-skrivs för lotsar,*

3) *samarbetet och utbytet av information med VTS-myndigheten när det gäller lotsning, och*

4) *åtgärder vid olyckor och i undantagsförhållanden.*

Drifthandbook ska lämnas till Trafiksäkerhetsverket för kännedom innan den tas i bruk och varje gång när den har uppdaterats.

5 §

Skyldighet att anlita lots

5 §

Skyldighet att anlita lots

Fartyg ska i de i 1 kap. 3 § 1 mom. 13 punkten i vattenlagen (587/2011) nämnda lotspliktiga allmänna farlederna på finskt vattenområde och på den arrenderade delen av Saima kanal anlita lots, om fartygets last är farlig eller skadlig eller om fartygets storlek det kräver. (27.5.2011/592)

Den i 1 mom. nämnda skyldigheten att anlita lots gäller också utländska statsfartyg som inte används för bedrivande av kommersiell verksamhet.

Skyldigheten att anlita lots gäller inte

1) fartyg som ägs av finska staten och som inte används för bedrivande av kommersiell verksamhet,

2) färjor som hör till allmän väg och fartyg som enbart går i sådan förbindelsefartygstrafik som avses i lagen om främjande av skärgårdens utveckling (494/1981) eller motsvarande trafik inom landskapet Åland, eller

3) ryska fartyg när de enbart trafikerar den arrenderade delen av Saima kanal.

I de lotspliktiga allmänna farlederna på finskt vattenområde och i den arrenderade delen av Saima kanal är följande skyldiga att anlita lots:

1) fartyg, fartygskombinationer och bogserkombinationer som transporterar olja, kondenserad gas, skadliga flytande ämnen eller farligt gods i fast form i bulk eller som transporterar INF-gods,

2) fartyg och fartygskombinationer med en största längd av mer än 70 meter eller en största bredd av mer än 14 meter, när fartyget eller fartygskombinationen trafikerar finskt territorialvatten,

3) i fråga om trafik på Saima kanal eller Saimens vattenområde

a) fartyg och fartygskombinationer med en största längd av mer än 35 meter,

b) bogserkombinationer där det som bogseras har en längd av mer än 35 meter, om bogseringen hänför sig till annan verksamhet än virkesflottning,

4) utländska statsfartyg med en största längd av mer än 15 meter.

Skyldigheten att anlita lots gäller inte

1) finska statsfartyg,

2) isbrytare som i enlighet med ett avtal används för isbrytarassistans enligt lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans,

3) färja som hör till allmän väg och fartyg som enbart går i sådan trafik som avses i 5 § i lagen om främjande av skärgårdens utveckling (494/1981) eller motsvarande trafik inom landskapet Åland,

4) ryskt fartyg då fartyget enbart trafikerar den arrenderade delen av Saima kanal,

5) bogserkombinationer, om de inte transporterar olja, kondenserad gas, skadliga flytande ämnen eller farligt gods i fast form i bulk eller som transporterar INF-gods och

a) bogserbåten och det som bogseras har en sammanlagd längd av högst 70 meter, eller

b) bogserbåten har en längd av högst 50 meter och det som bogseras en längd av högst 110 meter och bogserbåten är utrustad med ett automatiskt identifieringsystem (AIS) i klass A avsett för professionellt bruk med vilket det går att visa att bogsering pågår.

Befrielse från sådan skyldighet att anlita lots som grundar sig på fartygets storlek gäller

1) fartyg vars befälhavare Trafiksäkerhetsverket beviljat ett sådant linjelotsbrev som avses i 14 §,

2) fartyg vars befälhavare Trafiksäkerhetsverket beviljat en sådan dispens som avses i 16 §, (3.12.2010/1050)

3) fartyg i inrikestrafik på Saimens vattenområde. (24.6.2010/645)

Trafiksäkerhetsverket kan av säkerhets- eller miljövårdsskäl också i övrigt besluta att en namngiven befälhavare eller ett visst fartyg ska anlita lots. (24.6.2010/645)

Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om de fartyg som omfattas av skyldigheten att anlita lots.

Befrielse från skyldigheten att anlita lots gäller

1) fartyg som på grund av storleken omfattas av skyldigheten att anlita lots men vars befälhavare Trafiksäkerhetsverket har beviljat

a) ett linjelotsbrev som avses i 14 § för fartyget och farleden i fråga, eller

b) en dispens som avses i 16 § för fartyget och farleden eller vattenområdet i fråga,

2) tankfartyg med en största längd av högst 90 meter eller en största bredd av högst 14 meter vars befälhavare och styrman Trafiksäkerhetsverket har beviljat linjelotsbrev för fartyget och farleden i fråga, om fartyget

a) transporterar kondenserad naturgas (LNG) i bulk, eller

b) har dubbla skrov och transporterar lätt brännolja eller brännolja med låg svavelhalt i bulk,

3) fartyg, fartygskombinationer, bogserbåtar och bogserkombinationer som går i inrikestrafik på Saimens vattenområde och i den finska delen av Saima kanal, om de inte transporterar last som avses i 1 mom. 1 punkten,

4) fartyg som Trafiksäkerhetsverket har beviljat ett undantag som avses i 21 §.

Trafiksäkerhetsverket kan av motiverade säkerhets- eller miljövårdsskäl besluta att en namngiven befälhavare eller ett visst fartyg ska anlita lots.

När ett fartyg anländer till ett VTS-område som avses i lagen om fartygstrafikservice ska fartygets befälhavare meddela VTS-centralen om han eller hon utnyttjar en dispens som avses i 3 mom., och i så fall uppge dispensens nummer.

6 §

Avgiftsskyldighet och prissättning

På Saima kanal och på Saimens vattenområde tas det ut en avgift som grundar sig på ett nedsatt pris per enhet. Det nedsatta priset per enhet är maximalt två tredjedelar av det ordinarie priset per enhet.

Lotsningsbolaget ska hålla de priser per enhet och de nedsatta priser per enhet som tas ut samt de priser som tas ut för övriga prestationer och principerna för hur dessa fastställs offentligt tillgängliga. Dessutom ska eventuella prisnedsättningar och principerna för dem finnas till offentligt påseende. *Prisändringar ska meddelas minst sex månader innan ändringarna träder i kraft. De nya priserna kan träda i kraft tidigast vid ingången av kalenderåret efter ändringsmeddelandet.*

11 a §

Lotsexamina

6 §

Avgiftsskyldighet och prissättning

På Saima kanal och Saimens vattenområde tas det ut en avgift som grundar sig på ett nedsatt pris per enhet. Det nedsatta priset per enhet är maximalt två tredjedelar av det ordinarie priset per enhet.

Lotsningsbolaget ska hålla de priser per enhet och de nedsatta priser per enhet som tas ut samt de priser som tas ut för övriga prestationer och principerna för hur dessa bestäms offentligt tillgängliga. Dessutom ska eventuella prisnedsättningar och grunderna för dem hållas offentligt framlagda. *Lotsningsbolaget ska med dem som anlitar lotsningstjänster hålla samråd om nivån på lotsningsavgifterna och vid behov om kvaliteten på den tjänst som tillhandahålls. Lotsningsbolaget ska för detta samråd lägga fram förslag till ändring av lotsningsavgifterna samt orsakerna till de föreslagna ändringarna senast tre månader innan ändringarna träder i kraft. De nya priserna kan träda i kraft tidigast vid ingången av kalenderåret efter ändringsmeddelandet.*

11 a §

Lotsexamina

En lotsexamen omfattar följande delområden:

1) ett täckritningsprov och utarbetande av ruttplan för att klarlägga sökandens kännedom om farleden,

2) ett skriftligt prov som omfattar frågor om den aktuella farledens eller de aktuella farledernas förhållanden, trafik, fartygstrafikservice, isbrytning och hamnförhållanden samt om bestämmelserna i denna lag och bestämmelser som utfärdats med stöd av denna lag och om bestämmelserna i lagen om fartygstrafikservice,

3) ett prov i fartygssimulator för att klarlägga examinandens förmåga att i enlighet med en ruttplan som han eller hon har utarbetat navigera fartyget visuellt och med hjälp

av radar, förmåga att hantera och framföra fartyget i den eller de farleder och i den hamn som examen gäller, förmåga att reagera på mötande och korsande trafik, förmåga att samverka med fartygets bryggpersonal, övrig trafik och fartygstrafikservice samt förmåga att agera i undantagssituationer,

4) ett skriftligt prov och ett prov i fartygsimulator för att klarlägga om examinanden känner till styregenskaperna hos olika fartygstyper och funktionerna hos olika typer av styranordningar och navigationsutrustning och kan samverka med bogserbåtar och ankra fartyget.

De delområden av lotsexamen som krävs ska avläggas med godkänt resultat före den provlotsning som avses i 11 b §.

Anordnaren av lotsexamen utfärdar ett intyg över prestationen eller meddelar ett beslut om underkänd prestation.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter av teknisk natur om innehållet i delområdena av den lotsexamen som avses i 1 mom., om detaljer som gäller godkännande och underkännande av prestationer samt om intyg över examen.

11 b §

Provlotsning

11 b §

Provlotsning

Den som ansöker om i 12 § avsedd styrsedel för lots eller i 14 § avsett linjelotsbrev ska genom en provlotsning visa att han eller hon i praktiken tryggt kan lotsa, navigera och hantera fartyget i den farled som ansökan gäller och kan samverka med fartygets bryggpersonal, övrig trafik och fartygstrafikservice och har tillräcklig lokalkännedom.

För beviljande av styrsedel för lots eller linjelotsbrev ska sökanden utföra provlotsning i farleden i den riktning som antecknas i styrsedeln eller linjelotsbrevet.

Provlotsningen görs för en tjänsteman vid Trafiksäkerhetsverket som verket utser för uppgiften och som har sjökaptensbrev och är insatt i lotsning.

Vid provlotsningen ska fartygets befälhavare och, om befälhavaren inte har linjelotsbrev, även en erfaren lots som har styrsedel för den aktuella farleden vara närvarande.

En erfaren lots med styrsedel för den aktuella farleden ska alltid vara närvarande vid en provlotsning för styrsedel för lots.

Den som provlotsningen görs för utfärdar ett intyg över provlotsningen eller meddelar ett beslut om underkänd prestation. En underkänd provlotsning får utföras på nytt efter det att sökanden har genomfört minst två övningsfärder i den farled som är föremål för provlotsningen och i den eller de farledsriktningar som ansökan gäller.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om de förfaranden, arrangemang, förhållanden och handlingar som gäller provlotsning.

11 c §

Anordnande av lotsexamina

11 c §

Anordnande av lotsexamina

Lotsexamina får anordnas av läroanstalter och yrkeshögskolor vars kvalitetsledningssystem har utvärderats och godkänts i enlighet med STCW-konventionen.

Trafiksäkerhetsverket bedömer om läroanstalten eller yrkeshögskolan uppfyller de allmänna kraven i 1 mom. och de särskilda krav som enligt 11 d § ställs på en anordnare av lotsexamina. Utifrån bedömningen godkänner Trafiksäkerhetsverket på ansökan en läroanstalt eller yrkeshögskola som uppfyller kraven som anordnare av lotsexamina i den omfattning som examensanordnaren uppfyller de särskilda kraven enligt 11 d §.

Trafiksäkerhetsverket svarar för anordnandet av lotsexamensverksamheten, om ingen läroanstalt eller yrkeshögskola som uppfyller kraven anordnar lotsexamina.

11 d §

Särskilda krav som gäller anordnare av lotsexamina

11 d §

Särskilda krav som gäller anordnare av lotsexamina

En läroanstalt eller yrkeshögskola som avses i 11 c § ska

1) ha en namngiven ansvarig person för lotsexamina och undervisningspersonal som är godkänd för utbildning av sjöfolk och som är förtrogen med lotsexamina,

2) ha ett detaljerat examensprogram som

grundar sig på de examenskrav som anges i denna lag och i bestämmelser som utfärdats med stöd av den och som utgör en förutsättning för beviljande av styrsedel för lots, linjelotsbrev och dispens,

3) ha tillgång till en fartygssimulator med tillräckligt tekniskt avancerade program för simulering av lotsning i de uppdaterade lotspliktiga farleder och med de fartygstyper som de olika lotsexamina kräver,

4) ha de utrymmen och den utrustning som behövs för lotsexamina,

5) ha ett sådant kvalitetsledningssystem som avses i 11 c § 1 mom. och som uppfyller kraven i 1–4 punkten, och

6) hålla information om grunderna för prissättningen av och priserna per enhet för varje examen, fastställda utifrån de genomsnittliga kostnader som föranleds av anordnandet av examina, offentligt tillgänglig.

Trafiksäkerhetsverket har rätt att av den som anordnar examina få de uppgifter om i 1 mom. avsedda omständigheter som behövs för övervakningen av verksamheten och att utföra inspektioner i examensanordnarens utbildningslokaler där examina som avses i denna lag anordnas samt att närvara vid examenstillfällena. Vid inspektionerna ska 39 § i förvaltningslagen (434/2003) iakttas. Trafiksäkerhetsverket kan ge examensanordnaren en anmärkning eller en skriftlig varning, om anordnaren inte längre uppfyller förutsättningarna för att anordna examina eller inte sköter anordnandet på behörigt sätt. Trafiksäkerhetsverket kan också återkalla ett godkännande som avses i 11 c §, om de missförhållanden som anges i anmärkningen eller den skriftliga varningen inte avhjälpas inom skälig tid. Godkännandet av ett examensprogram kan dock återkallas helt och hållet endast om missförhållandena är betydande.

När examensanordnare utför de uppgifter som avses i denna lag ska de iaktta bestämmelserna i förvaltningslagen, lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003) och språklagen (423/2003). På den personal hos examensanordnaren som avses i 1 mom. 1 punkten tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

Närmare bestämmelser om de särskilda krav som avses i 1 mom. 1–6 punkten får utfärdas genom förordning av statsrådet. Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter av teknisk natur om innehållet i examensprogrammet och om examensförfarandena.

12 §

Styrsedel för lots

Lotsen är berättigad att utföra lotsningar i de farleder för vilka lotsen har fått lotsningsrätt med stöd av en styrsedel som utfärdats av Trafiksäkerhetsverket.

För beviljande av styrsedel förutsätts att sökanden

- 1) innehar sjökaptensbrev,
- 2) har sådan hälsa och kondition som krävs av den som är i däckstjänstgöring på ett handelsfartyg,
- 3) har utfört övningsfärder i den farled som antecknas i styrsedeln,

4) har godkänts i en av Trafiksäkerhetsverket anordnad examen, (3.12.2010/1050)

5) har utfört en provlotsning i bägge riktningarna för en av Trafiksäkerhetsverket godkänd person i den farled som antecknas i styrsedeln,

6) i behövlig utsträckning behärskar finska och svenska.

Styrsedel för lots beviljas för *viss tid*, högst fem år, och kan förnyas på ansökan. För förnyande av styrsedel för lots förutsätts att lotsen visar att han eller hon bevarat sin farledskännedom och har sådan hälsa och kondition som krävs av den som är i däckstjänst-

12 §

Styrsedel för lots

Lotsen har rätt att utföra lotsningar i de farleder för vilka lotsen har fått lotsningsrätt med stöd av en styrsedel som utfärdats av Trafiksäkerhetsverket.

För beviljande av styrsedel förutsätts att sökanden

- 1) innehar sjökaptensbrev,
- 2) har sådan hälsa och kondition som krävs av den som är i däckstjänstgöring på ett handelsfartyg,
- 3) har utfört övningsfärder i den farled som antecknas i styrsedeln *eller i farleden och fartygssimulator,*
- 4) har ett intyg över

a) avläggandet av de delområden av lots-examen som avses i 11 a § 1 mom., eller

b) avläggandet av de delområden av lots-examen som avses i 11 a § 1 mom. 1 och 2 punkten, om sökanden under de senaste fem åren före ansökan har avlagt en examen som gäller en annan farled och den examen har omfattat de delområden av examen som avses i 11 a § 1 mom. 3 och 4 punkten eller om sökanden tidigare har utfört ett simulatorprov som avses i de bestämmelser som utfärdats med stöd av den 21 § som gällde vid lagens ikraftträdande,

5) har ett intyg över provlotsning i den farled som ansökan om styrsedel gäller,

6) i behövlig utsträckning behärskar finska och svenska.

Styrsedel för lots beviljas för högst fem år och kan förnyas på ansökan. För förnyande av styrsedel för lots förutsätts att lotsen visar att han eller hon *upprätthållit sin yrkeskunskap och* bevarat sin farledskännedom och har sådan hälsa och kondition som krävs av

göring på ett handelsfartyg.

Bestämmelser om styrsedelns innehåll samt närmare bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av styrsedel utfärdas genom förordning av statsrådet.

14 §

Linjelotsbrev

Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan bevilja ett fartygs befälhavare fartygsspecifikt linjelotsbrev för en viss farled, om befälhavaren visar att han eller hon har kännedom om den farled fartyget använder. Linjelotsbrev kan under motsvarande förutsättningar beviljas även fartygets styrman.

För beviljande av linjelotsbrev förutsätts att sökanden

1) på den farled som antecknas i linjelotsbrevet i egenskap av befälhavare eller styrman har deltagit i navigeringen av det fartyg som avses i ansökan eller av ett motsvarande fartyg,

2) har blivit godkänd i en examen som Trafiksäkerhetsverket anordnat, (3.12.2010/1050)

den som är i däckstjänstgöring på ett handelsfartyg.

Närmare bestämmelser om förutsättningarna för beviljande och förnyande av styrsedel för lots och om de uppgifter som ska antecknas i den får utfärdas genom förordning av statsrådet. Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om förfarandena för ansökan om och förnyande av styrsedel för lots och fastställa ansökningsblanketterna eller deras elektroniska form.

14 §

Linjelotsbrev

Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan bevilja ett fartygs befälhavare eller styrman fartygsspecifikt linjelotsbrev för en viss farled, om befälhavaren eller styrmannen visar att han eller hon har kännedom om den farled fartyget använder, när

1) ett fartyg på grund av storleken omfattas av skyldigheten att anlita lots i enlighet med 5 § 1 mom. 2 eller 3 punkten,

2) ett tankfartyg med en största längd av högst 90 meter eller en största bredd av högst 14 meter transporterar kondenserad naturgas (LNG) i bulk, eller

3) ett tankfartyg med dubbla skrov och med en största längd av högst 90 meter eller en största bredd av högst 14 meter transporterar lätt brännolja eller brännolja med låg svavelhalt i bulk.

Ett fartygsspecifikt linjelotsbrev som avses i 1 mom. kan på ansökan av ett fartygs befälhavare eller styrman även beviljas gälla ett annat fartyg som till storlek och tekniska egenskaper i allt väsentligt motsvarar det fartyg som ansökan gäller.

För beviljande av linjelotsbrev förutsätts att sökanden

1) i den farled som antecknas i linjelotsbrevet eller i farleden och i fartygssimulator i egenskap av befälhavare eller styrman har deltagit i navigeringen av det fartyg som ansökan gäller eller av ett fartyg som avses i 2 mom.,

2) visar upp ett intyg över

3) har godkänts vid en provlotsning för en person som godkänts av Trafiksäkerhetsverket; provlotsningen ska utföras i den farled som antecknats i linjelotsbrevet i vardera riktningen eller den riktning som antecknas i linjelotsbrevet,

4) i behövlig utsträckning behärskar finska eller svenska.

I farleder som avses i 5 § i denna lag och som befinner sig inom en sådan VTS-centrals område som tillhandahåller rapporter enligt 5 § och navigationsassistans enligt 6 § samt fartygstrafikregleringstjänster enligt 7 § i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) kan linjelotsbrev fås också under förutsättning att sökanden

1) uppfyller kravet enligt 2 mom. 1 punkten,

2) på engelska språket har avlagt den examen som avses i 2 mom. 2 punkten och den provlotsning som avses i 2 mom. 3 punkten, (3.12.2010/1050)

3) i behövlig utsträckning behärskar det engelska språket,

4) känner till de ortnamn på finska eller svenska som används vid navigering, fartygstrafikservice och isbrytningsservice på farledsområdet.

Linjelotsbrev beviljas för *viss tid*, högst fem år, och kan förnyas på ansökan. För förnyande av linjelotsbrev förutsätts att innehavaren av brevet visar att han eller hon bevarat sin farledskänedom.

Bestämmelser om linjelotsbrevets innehåll samt närmare bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av linjelotsbrev och förnyande av linjelotsbrev utfärdas genom förordning av statsrådet.

a) avläggandet av de delområden av lotsexamen som avses i 11 a § 1 mom. 1–3 punkten, eller

b) avläggandet av de delområden av lots-examen som avses i 11 a § 1 mom. 1 och 2 punkten, om sökanden under de senaste fem åren före ansökan har avlagt en examen som gäller en annan farled och den examen har omfattat det delområde som avses i 3 punkten i det nämnda momentet eller om sökanden tidigare har utfört ett simulatorprov som avses i de bestämmelser som utfärdats med stöd av den 21 § som gällde vid lagens ikraftträdande,

3) visar upp ett intyg över en provlotsning i den farled för vilken linjelotsbrev söks,

4) i behövlig utsträckning behärskar finska eller svenska.

I de lotspliktiga farleder som befinner sig inom en sådan VTS-centrals område som tillhandahåller rapporter enligt 5 §, navigationsassistans enligt 6 § och fartygstrafikregleringstjänster enligt 7 § i lagen om fartygstrafikservice kan linjelotsbrev fås också under förutsättning att sökanden

1) uppfyller kravet enligt 3 mom. 1 punkten,

2) på engelska språket har avlagt den examen som avses i 3 mom. 2 punkten och utfört den provlotsning som avses i 3 mom. 3 punkten,

3) i behövlig utsträckning behärskar engelska,

4) känner till de ortnamn på finska eller svenska som används vid navigering, fartygstrafikservice och isbrytningsservice på farledsområdet.

Linjelotsbrev beviljas för högst fem år och kan förnyas på ansökan. För förnyande av linjelotsbrev förutsätts att innehavaren av brevet visar att han eller hon *upprätthållit sin yrkeskunskap och* bevarat sin farledskänedom.

Närmare bestämmelser om förutsättningarna för beviljande och förnyande av linjelotsbrev och om de uppgifter som ska antecknas i det får utfärdas genom förordning av statsrådet. Trafiksäkerhetsverket kan med-

delar närmare föreskrifter om förfarandena för ansökan om och förnyande av linjelotsbrev och fastställa ansökningsblanketterna eller deras elektroniska form.

16 §

Dispens

Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan bevilja ett fartygs eller en fartygs- eller bogserenhets befälhavare eller styrman fartygsspecifik dispens från skyldigheten att anlita lots för fartyget, om fartygets bruttodräktighet är maximalt 3 700. Dispens kan även beviljas befälhavare eller styrman för isbrytare oavsett fartygets storlek. Dispens kan beviljas för antingen enskilda eller flera av de farleder som avses i 5 § 1 mom. i denna lag.

För beviljande av dispens förutsätts att sökanden

1) har långvarig erfarenhet av trafik på finskt territorialvatten eller på Saimens vattenområde, antingen på det fartyg som ansökan gäller eller på ett motsvarande fartyg,

2) har det behörighetsbrev för däcksbefäl som krävs för att arbeta som befälhavare eller styrman,

3) har sådan hälsa och kondition som krävs av den som är i däckstjänstgöring på ett handelsfartyg,

4) har en av Trafiksäkerhetsverket godkänd utbildning,

16 §

Dispens

Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan bevilja befälhavaren eller styrmannen på ett fartyg, en fartygskombination eller en bogserkombination som på grund av storleken omfattas av skyldigheten att anlita lots fartygsspecifik dispens från skyldigheten att anlita lots, om fartygets bruttodräktighet är mindre än 3 700. Dispens kan beviljas för antingen en enskild eller flera lotspliktiga farleder eller för alla farleder inom ett begränsat vattenområde.

En fartygsspecifik dispens som avses i 1 mom. kan på ansökan av ett fartygs befälhavare eller styrman även beviljas gälla ett annat fartyg som till storlek och tekniska egenskaper i allt väsentligt motsvarar det fartyg som ansökan gäller.

För beviljande av dispens förutsätts att sökanden

1) har erfarenhet av att i egenskap av befälhavare eller styrman på den eller de farleder ansökan gäller under de senaste fem åren ha navigerat fartyget

a) i minst 12 månader, varav minst 6 månader på det fartyg som ansökan gäller eller på ett fartyg som avses i 2 mom., eller

b) i minst 8 månader på det fartyg som ansökan gäller eller på ett fartyg som avses i 2 mom. och har utfört minst en övningsfärd i fartygssimulator i vissa delar av de farleder som ansökan gäller, och

c) på tio övningsfärder i kanalens bägge riktningar, om ansökan gäller Saima kanal,

2) har det behörighetsbrev för däcksbefäl som krävs för att arbeta som befälhavare eller styrman,

3) har sådan hälsa och kondition som krävs av den som är i däckstjänstgöring på ett handelsfartyg,

4) har ett intyg över avläggandet av de delområden av lotsexamen som avses i 11 a § 1 mom. 2 och 3 punkten eller av det delområde som avses i 2 punkten i det nämnda momen-

5) har godkänts i en av Trafiksäkerhetsverket anordnad examen, och

6) i behövlig utsträckning behärskar finska och svenska.

En förutsättning för beviljande av dispens är att varken fartygssäkerheten eller miljön äventyras. Dispensen kan förenas med villkor om vakttjänsten på fartyget eller det övriga befälets erfarenhet av fartygsnavigering.

Dispens beviljas för *viss tid*, högst fem år, och kan förnyas på ansökan *under samma förutsättningar som det kan beviljas*.

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla dispensen om grunderna för beviljandet upphör att gälla, om den som fått dispens upprepade gånger bryter mot denna lag eller mot bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av denna lag eller mot andra bestämmelser och föreskrifter som gäller fartygstrafiken eller om han eller hon i övrigt genom sina handlingar äventyrar säkerheten i fartygstrafiken.

Närmare bestämmelser om förutsättningarna för *beviljande av dispens och om innehåll* i beslut om *dispens* utfärdas genom förordning av statsrådet.

18 §

Tillsyn

Kommunikationsministeriet sköter den allmänna styrningen och utvecklandet av lotsningsverksamhet *enligt denna lag*.

Trafiksäkerhetsverket övervakar iakttagandet av denna lag.

tet, om sökanden under de senaste fem åren före ansökan har avlagt en examen som gäller en annan farled och den examen har omfattat det delområde som avses i 3 punkten i det nämnda momentet eller om sökanden tidigare har utfört ett simulatorprov som avses i de bestämmelser som utfärdats med stöd av den 21 § som gällde vid lagens ikraftträdande,

5) i behövlig utsträckning behärskar finska eller svenska.

En förutsättning för beviljande av dispens är att varken fartygssäkerheten eller miljön äventyras. Dispensen kan förenas med villkor som gäller vakttjänsten på fartyget eller befälets erfarenhet av fartygsnavigering.

Dispens beviljas för högst fem år och kan förnyas på ansökan, *om sökanden visar att han eller hon upprätthållit sin yrkeskunskap och bevarat sin farledskännedom och att de övriga förutsättningarna för beviljande av dispens fortfarande finns*.

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla dispensen om grunderna för beviljandet upphör att gälla, om den som fått dispens upprepade gånger bryter mot denna lag eller mot bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av denna lag eller mot andra bestämmelser och föreskrifter som gäller fartygstrafiken eller om han eller hon i övrigt genom sina handlingar äventyrar säkerheten i fartygstrafiken.

Närmare bestämmelser om förutsättningarna för *förnyande av dispens samt om de uppgifter som ska antecknas i den får* utfärdas genom förordning av statsrådet. *Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om förfarandena för ansökan om och förnyande av dispens och fastställa ansökningsblanketterna eller deras elektroniska form.*

18 §

Tillsyn

Kommunikationsministeriet sörjer för den allmänna styrningen och utvecklingen av lotsningsverksamheten.

Trafiksäkerhetsverket övervakar *efterlevnaden av andra bestämmelser i denna lag* än

6 §.

VTS-myndigheten meddelar omedelbart Trafiksäkerhetsverket de avvikelser som den lägger märke till i fråga om iakttagandet av skyldigheten att anlita lots och användningen av styrsedel för lots, linjelotsbrev och dispens samt tillhandahållandet av lotsningstjänster.

Trafiksäkerhetsverket ska med hjälp av en teknisk anslutning lämna VTS-myndigheten uppdaterade uppgifter om styrbrev för lots, linjelotsbrev, dispens och undantag från skyldigheten att anlita lots. Trafiksäkerhetsverket kan meddela VTS-myndigheten undantag också på annat sätt än med hjälp av en teknisk anslutning.

Det bolag som tillhandahåller lotsningstjänster ska i elektronisk form lämna VTS-myndigheten aktuella uppgifter om beställning av lots och pågående lotsningsuppdrag. Bolaget ska meddela VTS-myndigheten avvikelser eller störningar i lotsningsverksamheten.

20 a §

Ändringssökande

När det gäller andra beslut av Trafiksäkerhetsverket får omprövning begäras på det sätt som anges i förvaltningslagen (434/2003). Det beslut som meddelas med anledning av begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

21 §

Närmare föreskrifter, förteckningar och allmänna undantag

Närmare bestämmelser om verkställigheten av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om utbildningar, examina och provlotsningar i anslutning till beviljandet av styrsedel för lots, linjelotsbrev och dispens samt för register över de styrsedlar för lotsar, linjelotsbrev och dispenser som verket bevil-

20 a §

Ändringssökande

Omprövning av ett annat beslut av Trafiksäkerhetsverket samt av ett examensbeslut av en anordnare av lots-examen får begäras hos Trafiksäkerhetsverket på det sätt som anges i förvaltningslagen. Ett beslut som har meddelats med anledning av begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

21 §

Närmare föreskrifter, förteckningar och undantag

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om de farleder där lots ska anlitas och om lotsplatserna samt publicerar en förteckning över dessa.

jat.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om de farleder där lots ska anlitas och lotsplatserna samt publicerar en förteckning över dessa.

Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan bevilja fartyg undantag från skyldigheten att anlita lots på grund av särskilda väderleks- eller isförhållanden eller för att inom ett begränsat område genomföra övningar eller räddningsverksamhet som hänför sig till internationellt samarbete eller för att förflytta sig till ett övningsområde eller område där räddningsåtgärder ska vidtas, om iakttagandet av bestämmelserna om skyldighet att anlita lots skulle vara uppenbart oändamålsenligt eller oskäligt komplicerat och förutsatt att fartygssäkerheten och miljön inte äventyras. På samma villkor kan Trafiksäkerhetsverket bevilja lotsningsbolaget undantag från skyldigheten att tillhandahålla lotsningstjänster.

Trafiksäkerhetsverket för förteckning över de styrsedlar för lotsar, linjelotsbrev, dispenser och undantag från skyldigheten att anlita lots som verket beviljat.

Om fartygssäkerheten och miljön inte äventyras och det är uppenbart onödigt eller oskäligt komplicerat att iaktta bestämmelserna om skyldigheten att anlita lots, kan Trafiksäkerhetsverket på ansökan bevilja fartyg undantag från skyldigheten

1) på grund av särskilda väderleks- eller isförhållanden, på grund av åtgärder för bekämpning av olje- eller kemikalieolyckor och övning i sådan bekämpning, på grund av övningar som hänför sig till internationellt samarbete och som genomförs inom ett begränsat område eller för genomförande av tävlingar, räddningsaktioner eller gränssäkerhetsuppdrag, eller

2) för arbeten på en hydroteknisk byggplats, läggande av rör, kabel eller annat liknande, underhållsarbeten i lotsningsfarleden, forskningsverksamhet på ett visst vattenområde, specialtransport genom bogsering eller trafik för tryggnad av trafik- och transportservice som avses i 5 § i lagen om främjande av skärgårdens utveckling.

Trafiksäkerhetsverket kan på de grunder som avses i 3 mom. även bevilja lotsningsbolaget undantag från skyldigheten att tillhandahålla lotsningstjänster.

Denna lag träder i kraft den 201 .

Den drifthandbok som avses i 4 d § ska utarbetas och lämnas till Trafiksäkerhetsverket inom sex månader från ikraftträdandet av denna lag.

2.

Lag

om ändring av lagen om fartygstrafikservice

I enlighet med riksdagens beslut *ändras* i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) 3 § 3, 4 och 6 mom. och 17 § 1 mom. 1 punkt, sådana de lyder i lag 791/2013, och *fogas* till lagen nya 18 § 3 mom. och 19 § 2 mom. som följer:

Gällande lag

3 §

Tillämpningsområde

Lagen tillämpas på *fartyg vars bruttodräktighet är minst 300, om inte något annat föreskrivs nedan.*

Lagen tillämpas dock inte på

1) *krigsfartyg, försvarsmaktens fartyg, gränsbevakningsväsendets fartyg och andra myndigheters fartyg, som inte används för kommersiella tjänster,*

2) *fiskefartyg, traditionsfartyg samt fritidsbåtar vars längd understiger 45 meter.*

I fråga om anmälningar som hänför sig till sjöfartsskyddet, anmälningar om fartygsavfall samt anmälningar som gäller förtullning och kodexen om Schengengränserna gäller vad som föreskrivs särskilt.

17 §

Tillfällig ledning av fartygstrafiken i specialsituationer

VTS-myndigheten kan vid behov till följd av avvikande väderleks- och isförhållanden eller vattenstånd eller på grund av en special-

Förslag

3 §

Tillämpningsområde

Lagen tillämpas på *den informationshantering och anmälningsskyldighet i fråga om sjöfarten som gäller fartyg i sjötrafik som besöker finska hamnar.*

Om inte något annat föreskrivs i denna lag eller i bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den eller i bestämmelser som avses i denna lag och gäller deltagande i fartygstrafikservice eller anmälningsskyldighet, tillämpas lagen dock inte på

1) *örlogsfartyg, försvarsmaktens fartyg, Gränsbevakningsväsendets fartyg och andra myndigheters fartyg som inte används för kommersiella tjänster,*

2) *fiskefartyg och traditionsfartyg samt fritidsbåtar vars längd understiger 45 meter,*

3) *bogserbåtar när de utan last och utan något att bogsera förflyttar sig mellan två finska hamnar.*

Särskilda bestämmelser gäller för anmälningar som hänför sig till sjöfartsskyddet, anmälningar om fartygsavfall samt anmälningar som gäller lotsning, förtullning och kodexen om Schengengränserna.

17 §

Tillfällig ledning av fartygstrafiken i specialsituationer

VTS-myndigheten kan vid behov till följd av avvikande väderleks- och isförhållanden eller vattenstånd eller på grund av en special-

RP 207/2016 rd

transport eller sjöräddningsaktion på VTS-området eller någon annan omständighet som begränsar eller äventyrar trafiken temporärt beordra

1) att ett vattenområde, en farled eller en del av en farled skall stängas,

18 §

VTS-myndighetens anmälnings- och rapporteringsskyldigheter

19 §

VTS-myndighetens drifthandbok

transport eller sjöräddningsaktion på VTS-området eller någon annan omständighet som begränsar eller äventyrar trafiken temporärt beordra

1) att ett vattenområde, en farled eller en del av en farled ska stängas *eller öppnas*,

18 §

VTS-myndighetens anmälnings- och rapporteringsskyldigheter

Bestämmelser om VTS-myndighetens skyldighet att ta emot meddelanden om anlitan­de av lots ombord på fartygen och att meddela Trafiksäkerhetsverket sina iakttagelser av hur lotsningslagen (940/2003) följs ingår i den lagen.

19 §

VTS-myndighetens drifthandbok

I drifthandboken ska det, i fråga om skyldigheterna enligt lotsningslagen, anges för­farings­­sätt, meddelandepraxis och former för samarbetet med Trafiksäkerhetsverket och det i lotsningslagen avsedda lotsningsbola­get.

Denna lag träder i kraft den 201 .