

## Kommunikationsutskottet

### Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lotsningslag och till ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

#### INLEDNING

##### *Remiss*

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lotsningslag och till ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter (RP 293/2022 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande.

##### *Sakkunniga*

Utskottet har hört

- enhetschef Pyry Takala, kommunikationsministeriet
- specialsakkunnig Katja Peltola, kommunikationsministeriet
- lagstiftningsråd Lauri Koskentausta, justitieministeriet
- specialsakkunnig Ville Rinkineva, Transport- och kommunikationsverket
- ledande expert Olli Holm, Trafikledsverket
- ledande beredskapsexpert Tapio Tourula, Försörjningsberedskapscentralen
- chef för Finska vikens sjötrafikcentral Samu Koski, Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab
- verkställande direktör Nina Nyman-Johansson, AB Lantbruk Åland
- operativ direktör Tom Ekegren, Arctia Ab
- lotsningsdirektör Sanna Sonninen, Finnipilot Pilotage Ab
- operativ chef Suvi-Tuuli Lappalainen, HaminaKotka Satama Oy
- direktör för affärsverksamheten, frakt Jukka Kallio, Helsingfors Hamn Ab
- styrelseordförande Jussi Mälkiä, Meriaura Group
- hamnchef Heikki Seppänen, Outokumpu Abp
- Fleet Manager Artur Wolff, Prima Shipping Group
- verkställande direktör Antti Partanen, Rederi Ab Nathalie
- VP Sea Logistics Berit Hägerstrand-Åvall, Stora Enso Oyj
- säkerhets- och trafikdirektör Pasi Roos, Finlands Färjetrafik Ab
- lots Antti Rautava, Lotsförbundet rf
- ordförande Tapio Kotkavuori, Meriliikenneohjaajat ry
- expert Ulla Hyvönen, STTK rf
- utvecklingschef Johanna Vilkuna, Finlands Kommunförbund
- verksamhetsledare Sari Turkkila, Finlands Skeppsmäklare rf
- biträdande verksamhetsledare Pipsa Mörn, Finlands Skeppsbefälsförbund rf
- expert Joachim Alatalo, Finlands Sjömans-Union FSU rf

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

- utbildningschef Mirja Rosenberg-Kurki, Segling och Båtsport i Finland rf
- verkställande direktör Annaleena Mäkilä, Finlands Hamnförbund rf
- verkställande direktör Tiina Tuurnala, Rederierna i Finland rf
- verksamhetsledare Merja Salmi-Lindgren, Vattenvägar i Finland rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- inrikesministeriet
- Rättsregistercentralen
- Olycksutredningscentralen
- Gränsbevakningsväsendet
- samkommunen Kotkan-Haminan seudun koulutuskuntayhtymä EKAMI
- ESL Shipping Oy
- Neste Abp
- Wärtsilä Oyj Abp.

Inget yttrande av

- Tallink Silja Ab
- Viking Line Abp
- Finlands näringsliv rf
- Finlands Speditions- och Logistikförbund rf
- Företagarna i Finland rf.

### PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår att det stiftas en ny lotsningslag genom vilken den gällande lotsningslagen upphävs. Dessutom föreslås det ändringar i lagen om verkställighet av böter.

Genom propositionen genomförs målet i regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering om att garantera en hög kompetensnivå och tillräcklig yrkeskunskap i alla havsområden. De föreslagna ändringarna förbättrar sjösäkerheten genom att de mer detaljerat, konsekvent och rättvist reglerar lotsplikten och grunderna för befrielse från den. Det föreslås att alla minst 50 meter långa fartyg inom de lotspliktiga områdena i Finland ska vara skyldiga att anlita lots, om inte deras besättningar har behövliga persontillstånd som befriar från lotsplikt eller om de inte omfattas av någon annan grund för undantag. Bestämmelser om gränsen för lotsplikt i huvudfarlederna för handelsfartyg ska enligt förslaget ges genom föreskrift av Transport- och kommunikationsverket.

Sjösäkerheten främjas genom att aktörerna förutsätts besitta kunnande som bevisas på ett högre klassigare sätt än för närvarande. De nuvarande linjelotsbrev och dispenserna ersätts med farleds- och områdesspecifika PEC-certifikat som befriar från lotsplikt. Examina ska enligt förslaget avläggas inför en erfaren lots eller PEC-certifikatinnehavare som har det persontillstånd som krävs för uppgiften som examinator.

Genom reformen preciseras lotsningsbolagets rätt att vägra tillhandahålla lotsningstjänster eller att avbryta lotsningsverksamhet. Lagen innehåller också bestämmelser om nya skyldigheter för

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

lotsningsbolaget. Dessa hänför sig till tillhandahållandet av lotsningstjänster, bolagets beredskap för exceptionella situationer och verksamhetens nationella säkerhet. Lotsens ansvar för att vägra utföra lotsning preciseras.

Det föreslås mer exakta bestämmelser om påföljdsförfaranden än i den gällande lotsningslagen. Bestämmelserna om lotsarnas och lotsningsbolagets övriga personals tjänsteansvar preciseras. Som ett helt nytt verktyg för ingripande i felaktigt förfarande ges Transport- och kommunikationsverket möjlighet att påföra en påföljdsavgift. Verkställigheten av påföljdsavgiften regleras enligt förslaget i lagen om verkställighet av böter.

I förslaget till lotsningslag ingår en bestämmelse om grunderna för ersättning till lotsningsbolaget för inkomstförlust. Bestämmelsen tryggar upprätthållandet av lotsningsverksamheten i Saima kanal och Saimens vattenområde även i undantagssituationer.

Det föreslås att bestämmelserna i förordningen om östersjölotsar tas in i lotsningslagen. Samtidigt förtydligas och preciseras bestämmelserna om Östersjölotsar.

Lagarna avses träda i kraft den 1 juni 2023.

### UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

(1) Utskottet anser att lagförslaget ökar säkerheten inom sjöfarten samt att det i huvudsak motsvarar de förändrade verksamhetsbetingelserna inom branschen. Lagförslaget anses enligt uppgift förtydliga de rådande oklarheterna och också beakta behoven i anslutning till beredskap och försörjningsberedskap. Utskottet välkomnar att en lösning för separat finansiering av lotsningen i Saimen har tagits in i lagen. Med anledning av de frågor som framkommit under utskottsbehandlingen föreslår utskottet att lagförslagen godkänns med smärre ändringar.

#### *Dispens*

(2) Under utskottsbehandlingen har det föreslagits att den nuvarande dispensen bibehålls som sådan också i den nya lagen. De farhågor som framförts har främst att göra med en betydande ökning av kostnaderna och en ökad administrativ börda, och det har inte ansetts finnas några grunder för att ändra den nuvarande situationen.

*Syftet med ändringen.* (3) Enligt kommunikationsministeriet är avsikten inte heller i denna reform att slopa möjligheten att få befrielse från lotsning i likhet med dispens. Även om termen dispens slopas i lagen, kvarstår dock en motsvarande mekanism med vilken man även i fortsättningen kan få sådana områdesspecifika befrielser från lotsning som motsvarar nuvarande dispens (områdesspecifika PEC-certifikat som befriar från lotsplikt). På samma sätt som under tidigare reformer och ändringar ses förfarandet över så att det motsvarar de nuvarande verksamhetsbetingelserna och svarar mot lagens centrala mål, det vill säga att säkerställa lotsningskompetensen.

(4) Genom ändringarna som gäller dispens förbättras säkerhetsläget ytterligare och regeringsprogrammets mål att säkerställa en hög kompetensnivå och tillräcklig yrkeskunskap i havsområdena

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

förverkligas. Olyckor kan endast förhindras genom förebyggande åtgärder, inte genom åtgärder som vidtas efter att en olycka redan har skett. Allvarliga olyckor förebyggs i hög grad genom att man säkerställer den navigerande personalens kompetensnivå, vilket i hög grad är syftet med de föreslagna ändringarna som gäller dispens.

*Ekonomiska konsekvenser för rederierna. (5)* Vid sakkunnigutfrågningen har det ansetts att övergången från dispens till sådana PEC-certifikat som föreslås skulle öka kostnaderna för de små rederierna betydligt. Enligt erhållen utredning är det svårt att göra en noggrann jämförelse mellan den nuvarande dispensen och det framtida områdesspecifika PEC-certifikatet, eftersom också prissättningen för den nuvarande dispensen påverkas av flera faktorer. Enligt den modell som föreslås i lagen kan kostnaderna dock minskas på olika sätt. Kommunikationsministeriet anser att höjningen av kostnaderna för att skaffa tillstånd inte blir en tröskelfråga för aktörerna. Även om kostnaderna för att ansöka om det första certifikatet är högre än i nuläget, är det med tanke på helheten viktigt att beakta att förfarandet för att förnya certifikaten i fortsättningen är lättare och därför sannolikt också förmånligare.

*PEC-certifikatens inverkan på Finlands försörjningsberedskap. (6)* Enligt en utredning som kommunikationsministeriet beställt<sup>1</sup> stöder sig försörjningsberedskapen inom den finska sjöfarten redan i nuläget i stor utsträckning på utländskt tonnage, det vill säga på sjöfartsmarknaden.

(7) De föreslagna ändringarna som gäller dispens förbättrar försörjningsberedskapen i fråga om förmågan att upprätthålla sådana grundläggande ekonomiska funktioner i samhället som är nödvändiga för att trygga befolkningens livsbetingelser, ett fungerande samhälle och säkerheten samt försvarets materiella förutsättningar vid allvarliga störningar och undantagsförhållanden. Enligt utredningen är effekterna på försörjningsberedskapen sammantaget positiva, om än marginella med tanke på hela samhällets funktion.

*Förslagen som gäller språkkunskaper. (8)* Engelska är ett internationellt sjöfartsspråk och används i stor utsträckning i kommunikationen inom och mellan fartyg, också på Finlands territorialvatten. Det har uppdagats att många risksituationer anknyter till brister i kommunikationen. Förståelig kommunikation mellan både fartygsbesättningen och de olika fartygen är en viktig säkerhetsfrämjande faktor och det är också ett mål för revideringen av lotsningslagen.

(9) Under beredningen har man beslutat föreslå en formulering som i så stor utsträckning som möjligt beaktar olika aktörers behov och som samtidigt är logisk med tanke på helheten, och som främjar säkerheten inom sjöfarten genom att säkerställa tillräckliga kommunikationsfärdigheter.

*Den ökade administrativa bördan hos rederierna. (10)* Den föreslagna lotsningslagen innehåller nya krav i fråga om visande av kunnande för personer som ansöker om områdesspecifik befrielse från att anlita lots i förhållande till den nuvarande dispensen. Det här leder i en viss mån till att den administrativa bördan ökar hos rederierna. Enligt kommunikationsministeriet har myndigheternas administrativa börda till denna del inte uppskattats öka avsevärt, och således rör det sig inte heller för rederiernas del om någon betydande ökning i arbetsbördan. I vilket fall som helst

---

<sup>1</sup> (Logscale Oy: [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/b964d4f3-60f1-4149-949e-77e956367bfa/2e7bc483-1b67-469f-82c4-0522990b7289/RAPORTTI\\_20220826075643.pdf](https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/b964d4f3-60f1-4149-949e-77e956367bfa/2e7bc483-1b67-469f-82c4-0522990b7289/RAPORTTI_20220826075643.pdf).)

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

motiveras den ökade administrativa bördan för rederierna med det viktiga argumentet att garantera säkerheten.

*Uppföljning. (11)* Utskottet betonar att ändringen av systemet med dispens har omfattande konsekvenser både administrativt och ekonomiskt och för försörjningsberedskapen. Dessa ändringar har också konsekvenser för Finlands konkurrenskraft. Det är viktigt att sjöfarten kan fortsätta utan problem. Därför anser utskottet att det är viktigt att man noggrant och ingående bevakar och bedömer reformens konsekvenser och kostnader.

(12) Utifrån det som anförts ovan föreslår utskottet ett uttalande där riksdagen förutsätter

*att statsrådet noggrant och på ett övergripande sätt bevakar och bedömer reformens konsekvenser för kontinuiteten i sjöfartsverksamheten och vid behov vidtar åtgärder för att trygga sjöfarten och konkurrenskraften.*

*Ikraftträdande*

(13) I 1 § i propositionens lagförslag 2 har det gjorts ändringar i samband med riksdagsbehandlingen av andra propositioner. Således måste formuleringen i lagförslaget samordnas med de lagar som antagits utifrån propositionerna RP 220/2021 rd och RP 231/2022 rd. I övrigt avses lagarna träda i kraft den september 2023. Kommunikationsministeriet har ansett att den 1 september 2023 är en bättre tidpunkt än den som föreslås i propositionen för att utarbeta och sätta i kraft de bestämmelser som den nya lagen förutsätter samt för förberedelser för tillämpningen av lagen. Därför bör de lagförslag som nu godkänns träda i kraft efter de ovannämnda lagarna den 1 september 2023.

## DETALJMOTIVERING

### *Lagförslag 1. Lotsningslagen*

**6 §. Undantag från lotsplikt i hamnområde.** Enligt erhållen utredning anses den ändring som föreslås om hamnlotsning öka den administrativa bördan på ett sätt som inte är motiverat. Den föreslagna ändringen ökar sjösäkerheten genom att säkerställa att hamnlotsning på samma sätt som i nuläget fortsätter i sådana områden där lotsningen är säker med beaktande av den övriga sjötrafiken och förhållandena på området.

Enligt erhållen utredning har det förts en omfattande diskussion med aktörerna inom branschen om ändringen som berör hamnlotsning. Eftersom det i fråga om den föreslagna ändringen fortfarande finns allvarliga farhågor om att den administrativa bördan ökar och eftersom säkerhetsläget i fråga om hamnlotsning tills vidare har varit på en god nivå, anser kommunikationsministeriet att det finns grunder för att bevara bestämmelserna enligt den gällande lagen. För att förebygga farliga situationer är det dock viktigt att upprätthålla en god företagskultur i hamnarna även i fortsättningen. Med tanke på sjösäkerheten är det viktigt att olika säkerhetsfaktorer beaktas heltäckande också vid hamnlotsning. Därför framhåller utskottet att det är viktigt att bevaka hur säkerhetsläget utvecklas och att reagera på situationen om allvarliga tillbud eller till och med olyckor

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

inträffar. På de grunder som anges ovan föreslår utskottet att nuläget bevaras i den nya lagen. Således föreslås utskottet att 1 mom. ändras så att hamnlotsning tillåts enligt nuvarande praxis och att 2 och 3 mom. stryks.

**18 §. Lotsens ansvar och skyldigheter.** Justitieministeriet har påpekat att bestämmelsen i 2 mom. lämnar rum för tolkning vad gäller skyldigheterna för den som tjänstgör som lots. Enligt bestämmelsen är lotsen skyldig att rapportera alla skador på det fartyg som lotsas eller skador som fartyget förorsakat samt på anmodan lämna tilläggsuppgifter om dem till myndigheterna. Det är motiverat att i detta sammanhang säkerställa att bestämmelsen är exakt, för att lotsen entydigt ska förstå innehållet i sin skyldighet.

Enligt erhållen utredning är den här anmärkningen befogad, särskilt när det gäller skador som har drabbat utländska fartyg eller orsakats av sådana. Utskottet föreslår således att bestämmelsen preciseras i fråga om den aktör som tar emot anmälan.

**39 §. PEC-certifikat.** Utskottet föreslår en korrigerande ändring i paragrafens 5 mom. så att det hänvisas till 4 mom. i stället för 3 mom.

**43 §. PEC-inskolningsresa.** Justitieministeriet har fäst uppmärksamhet vid det föreslagna 6 mom. enligt vilket Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om målen med en PEC-inskolningsresa och förfarandet för respons till den som avlagt resan. Enligt motiveringen till bestämmelsen meddelar verket närmare föreskrifter om dessa frågor, men utifrån bestämmelserna i paragrafen går det inte att urskilja vilka mål som över huvud taget ska regleras på lagnivå. Därför föreslår utskottet att bestämmelsen preciseras så att den gäller de kunskaper, färdigheter och beaktansvärda faktorer som är väsentliga med tanke på lotsningen i farleden i fråga.

**51 §. Examinator för lotsexamina eller PEC-examina.** Utskottet föreslår en lagteknisk korrigerande ändring i paragrafen i det finska lagförslaget. Korrigeringen påverkar inte det svenska lagförslaget.

**53 §. Examinatorns ansvar och skyldigheter.** Enligt erhållen utredning kan bestämmelsen i 4 mom. anses problematisk i och med att det är beroende av en separat begäran av den som deltar i examen om han eller hon får ett överklagbart förvaltningsbeslut. Utskottet föreslår att bestämmelsen ändras så att den uppfyller de förutsättningar för förvaltningsförfarande som anges i förvaltningslagen (434/2003).

**54 §. Prissättning av examinersuppgift.** Enligt 2 mom. kan Transport- och kommunikationsverket fastställa ett maximipris för examina om utvecklingen av priserna för examinersuppgifter visar att de priser som tas ut för examina inte är skäliga. Till denna del blir dock beslutsformen oklar. Utskottet föreslår därför att bestämmelsen preciseras så att det anges att verket kan bestämma ett maximipris.

**66 §. Återkallande, ändring och begränsning av tillstånd.** Justitieministeriet har fäst uppmärksamhet vid de enskilda begreppen "tillståndsinnehavare", "innehavare av persontillstånd", "persontillstånd" och "tillstånd" i paragrafens 1, 4 och 5 mom., och påpekat att användningen av olika termer kan leda till förvirring. Dessutom kan bestämmelsen i 2 mom. 1 punkten i likhet med

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

2 och 3 punkten formuleras tydligare så att den gäller tillståndshavaren. Utskottet föreslår ovan nämnda preciseringar i bestämmelsen.

**68 §. Påföljdsavgift.** Utskottet har gjort en förtydligande korrigerings av teknisk natur och korrigerat hänvisningen i paragrafen så att den gäller 4—7 §.

**71 §. Sökande av ändring.** Paragrafens ordalydelse och propositionens specialmotivering motsvarar inte varandra. Den föreslagna 71 § i lotsningslagen bör därför delas upp i två moment för att motiveringen till 70 § ska motsvara lagförslaget. Utskottet föreslår således att paragrafen kompletteras med ett 2 mom. om besvärsrätt och att omnämmandet av besvärsrätten stryks ur 1 mom.

### *Lagförslag 2. Lagen om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter*

**1 §. Tillämpningsområde.** Paragrafen behöver samordnas med de lagar som antagits utifrån propositionerna RP 220/2021 rd och RP 231/2022 rd. Såsom det konstaterats i utskottets överväganden bör de lagförslag som nu godkänns träda i kraft efter de ovannämnda lagarna den 1 september 2023.

## FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

*Riksdagen godkänner lagförslag 1 och 2 i proposition RP 293/2022 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)*

*Riksdagen godkänner ett uttalande. (Utskottets förslag till uttalande)*

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

### *Utskottets ändringsförslag*

1.

## **Lag**

### **Lotsningslag**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

#### **Allmänna bestämmelser**

1 §

#### *Lagens syfte*

Syftet med denna lag är att främja sjösäkerheten och kunskaperna i farledsnavigation och att förebygga miljöolägenheter som fartygstrafiken kan orsaka.

2 §

#### *Tillämpningsområde*

I denna lag föreskrivs det om skyldigheten att anlita lots, om lotsens uppgifter och ansvar, om den kompetens som krävs av persontillståndshavare, om lotsningsbolagets rättigheter och skyldigheter och om avläggandet av examina som gäller lotsning.

Denna lag tillämpas i finskt vattenområde och i den arrenderade delen av Saima kanal.

Bestämmelserna om fartyg i denna lag tillämpas också på fartygskombinationer, om inte något annat föreskrivs separat.

3 §

#### *Definitioner*

I denna lag avses med

1) *fartyg* farkoster som har kontakt med vattnet och som är avsedda för färd på vatten,



## Betänkande KoUB 27/2022 rd

2) *fartygskombination* en kombination som består av ett fartyg utan eget framdrivningsmaskineri och ett till fartyget kopplat skjutbogsgerande, maskindrivet fartyg, om fartygens utformning och kopplingssystem är sådana att fartygskombinationen kan operera som ett fartyg,

3) *agent* en person med befogenhet eller tillstånd att lämna uppgifter i trafikidkarens namn,

4) *assistansbegränsning I C* en begränsning enligt vilken isbrytarassistans för framfart i farleden endast ges fartyg med en viss minsta dödvikt som hör till minst isklass I C enligt lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005),

5) *ffjrrlotsning* verksamhet där lotsen lotsar fartyget annanstans än ombord på det lotsade fartyget,

6) *bogserkombination* en helhet som består av minst två enheter varav en enhet har ett fartyg med eget framdrivningsmaskineri och som inte är en sådan fartygskombination som avses i 2 punkten,

7) *IMDG-koden* den kod som anges i kapitel VII del A regel 1 i bilagan till SOLAS-konventionen och som innehåller bestämmelser om transport av farliga ämnen som styckegods på fartyg,

8) *Östersjön* den egentliga Östersjön, Bottniska viken och Finska viken samt inloppet till Östersjön vars gräns är Skagens breddgrad 57°44,8' N i Skagerrak, inklusive de inre territorialvatten som staterna i området meddelat,

9) *Östersjölotsning* verksamhet där en person med Östersjölotsningscertifikat agerar som nautisk rådgivare i Östersjöområdet utanför Finlands eller de andra Östersjöstaternas nationella lotsningsområden,

10) *redare* den som äger eller hyr hela fartyget och som ensam eller tillsammans med andra personer utövar faktisk beslutanderätt i fartygssäkerhetsfrågor,

11) *fartygssimulator* en av ett internationellt klassificeringssällskap godkänd simulatoranläggning enligt regel A-I/12 i STCW-konventionen,

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

13) *lotsningsområde* ett avgränsat vattenområde som definieras i lotsningsbolagets drifthandbok,

14) *lotsningstjänster* verksamhet inom de lotspliktiga områdena i Finland och i den arrenderade delen av Saima kanal för att enligt uppdrag tillhandahålla ett fartyg lotsning och relaterade beställnings- och transporttjänster,

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

16) *lots* en person som Transport- och kommunikationsverket genom beviljande av lotsningscertifikat har godkänt för verksamhet som lots i finskt vattenområde och i den arrenderade delen av Saima kanal,

17) *lotspliktigt område* ett område där fartyg måste iaktta bestämmelserna om lotsplikt i Finland,

18) *lotspliktslinje* ett sådant ställe i en VTS-farled där kommandobryggan på ett lotspliktigt fartyg senast ska vara bemannad med en lotsande lots eller med innehavare av befrielse från lotsplikt enligt bestämmelserna i denna lag,

19) *lotsplats* en på kartan utprickad plats där lotsen ska embarkera eller debarkera fartyget, antingen i närheten av platsen eller i området mellan platsen och lotspliktslinjen,

20) *MARPOL-konventionen* den internationella konventionen av år 1973 till förhindrande av förorening från fartyg och protokollet av år 1978 till konventionen (FördrS 51/1983) och senare gjorda ändringar i det,

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

- 21) *sjökaptensbrev* behörighetsbrev för sjökaptan enligt regel II/2 i STCW-konventionen,
- 22) *sjötjänst* sådan ändamålsenlig tjänstgöring inom besättningen på ett fartyg där 30 dagar ombord motsvarar en månad,
- 23) *gods i bulk som är skadligt för den marina miljön* oljor enligt bilaga I till MARPOL-konventionen och andra kolväten som till sina egenskaper är jämförbara med dessa när de transporteras i bulk, flytande gods i bulk som hör till klasserna X, Y eller Z i bilaga II till MARPOL-konventionen, ämnen i bulk som är skadliga för den marina miljön (HME-ämnen) enligt bilaga V till MARPOL-konventionen, farligt gods i fast form i bulk sådant det definieras i kapitel VII del A-1 regel 7 i bilagan till SOLAS-konventionen samt blandningar som innehåller ovannämnda ämnen,
- 24) *PEC-certifikat* ett av Transport- och kommunikationsverket utfärdat persontillstånd av vilket framgår innehavarens farleds- eller områdesspecifika befrielser från lotsplikt,
- 25) *eskortbogseringsutbildning* utbildning på ett fartyg eller i en fartygssimulator som inkluderar övning i eskortbogsering,
- 26) *eskortbogsering* assistans vid manövrering av ett handelsfartyg i farleder utanför hamnområdet med en för verksamheten lämplig bogserbåt som är kopplad till det fartyg som assisteras,
- 27) *Saima kanal* kanalområdet mellan Brusnitjoje sluss nedre hamn i den arrenderade delen av Saima kanal och Mälkiä sluss övre hamn på finskt territorium,
- 28) *Saimens vattenområde* det sjöområde bestående av flera sjöar vilket omfattar de lotspliktiga farlederna i Saimen, med undantag av Saima kanal,
- 29) *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),
- 30) *hamninnehavare* en juridisk person som ansvarar för ordnandet av hamnens olika funktioner som helhet eller som tar ut en hamnavgift eller en jämförbar allmän avgift för användning av hamnen,
- 31) *SOLAS-konventionen* 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) och senare gjorda ändringar i den,
- 32) *STCW-konventionen* 1978 års konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984) och senare gjorda ändringar i den,
- 33) *tillfällig lotspliktslinje* ett sådant ställe i en VTS-farled som Transport- och kommunikationsverket godkänt som tillfällig lotspliktslinje och där kommandobryggan på ett lotspliktigt fartyg senast ska vara bemannad med en lotsande lots eller med innehavare av befrielse från lotsplikt enligt bestämmelserna i denna lag,
- 34) *tillfällig lotsplats* en sådan plats, som inte är en lotsplats, där lotsen ska embarkera fartyget och som Transport- och kommunikationsverket godkänt som tillfällig lotsplats,
- 35) *statsfartyg* örlogs-, gränsbevaknings-, polis- och tullfartyg samt fartyg som i annan än handelssjöfart huvudsakligen används för statliga ändamål,
- 36) *VTS* ett sådant system och sådan verksamhet för övervakning och ledning av fartygstrafiken som har beredskap att samverka med trafiken och reagera på föränderliga trafiksituationer,
- 37) *VTS-område* ett område som genom ett beslut om inrättande har fastställts som VTS-område och på vilket upprätthålls fartygstrafikservice; ett VTS-område kan delas in i delområden eller sektorer,
- 38) *VTS-central* en central där en VTS-tjänsteleverantör upprätthåller fartygstrafikservice,
- 39) *VTS-tjänsteleverantör* den som tillhandahåller fartygstrafikservice,

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

40) *VTS-farled* en allmän farled inom VTS-området som används för handelssjöfart och där trafiken övervakas och leds av en VTS-central,

41) *olja* mineralolja i alla dess former, inklusive råolja, brännolja, oljeslam, oljeavfall och raffinerade produkter samt med dessa jämförbara andra kolväten.

### 2 kap.

### Lotsplikt

#### 4 §

#### *Skyldighet att anlita lots*

Trots det som föranleds av de internationella förpliktelser som är bindande för Finland är fartyg skyldiga att anlita lots på det sätt som föreskrivs i denna lag eller bestäms med stöd av denna lag.

Lotsplikt gäller för fartyg och fartygskombinationer med en största längd av över 50 meter och för bogserkombinationer där fartygens största längder sammanräknat överstiger 50 meter när dessa är i trafik i de lotspliktiga områdena i Finland, om inte något annat följer av den VTS-farledsspecifika gränsen för lotsplikt. Fartyg som transporterar i kapitel VII del D i SOLAS-konventionen avsett gods som innehåller bestrålat kärnbränsle, plutonium eller visst radioaktivt avfall och som transporteras i enlighet med IMDG-koden är dock lotspliktiga i de lotspliktiga områdena i Finland.

Lotspliktiga i VTS-farleder är sådana fartyg vars storlek eller last i relation till den farled de använder utgör en ökad risk för sjösäkerheten, miljön eller människors hälsa och liv. Vid bedömning av fartygets och farledens risk beaktas fartygets längd, bredd och djupgående i relation till farledens egenskaper samt fartygslastens skadlighet eller farlighet.

Om ett fartyg anländer till ett lotspliktigt område i Finland längs en VTS-farled eller avser ansluta direkt till en VTS-farled där den börjar, gäller lotsplikten först från den farledens lotspliktslinje. När ett fartyg lämnar ett lotspliktigt område i Finland längs en VTS-farled eller dess tänkta förlängning upphör lotsplikten vid lotspliktslinjen i den VTS-farled som fartyget använder för att ta sig ut till havs.

Lotsplikten gäller dock inte

- 1) finska statsfartyg,
- 2) färjor som avses i 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) när de går i trafik som en del av en landsväg,
- 3) ryska fartyg när de enbart trafikerar den del av Saima kanal som hör till Ryssland,
- 4) virkesflottning i Saimens vattenområde.

Transport- och kommunikationsverket kan av grundade säkerhets- eller miljöskyddsskäl besluta att en namngiven befälhavare eller ett visst fartyg måste anlita lots.

Transport- och kommunikationsverket ska meddela närmare föreskrifter om gränserna för ett sådant lotspliktigt område som avses i 2 mom. och om den farledsspecifika gränsen för lotsplikt som avses i 3 mom. samt om den farledsspecifika lotspliktslinjen som avses i 4 mom.

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

### 5 §

#### *Befrielse från lotsplikt*

Trots bestämmelserna ovan i 4 § befrias från lotsplikt i finska farleder

1) fartyg vars kommandobrygga är bemannad med minst en person som ska övervaka åtgärderna för manövrering och hantering av fartyget, som har ett PEC-certifikat med befrielse för den aktuella farleden och fartyget, och

a) vars transporterade gods i bulk som är skadligt för den marina miljön och ombordvarande brännoljor eller andra kolväten sammanräknat inte överskrider 3 000 ton,

b) som transporterar högst 1 000 kubikmeter kondenserade gaser i bulk eller som bränsle avsett för förbrukning ombord, ämnen som avses i 19 kap. i Internationella sjöfartsorganisationens kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar kondenserade gaser i bulk och därmed jämförbara gaser som transporteras i kondenserad form, eller

c) som transporterar högst 400 passagerare,

2) fartyg som under normala förhållanden eskortbogseras till och från en hamn och vars kommandobrygga är bemannad med minst två personer som har en i PEC-certifikatet antecknad befrielse från lotsplikt för fartyget och farleden i fråga och som ska övervaka åtgärderna för att manövrera och hantera fartyget och varav minst den ena förutom PEC-certifikat också har avlagt eskortbogseringsutbildning,

3) annat fartyg än sådana som avses i 1—2 punkten vars kommandobrygga är bemannad med minst två personer som har en i PEC-certifikatet antecknad befrielse från lotsplikt för fartyget och farleden i fråga och som ska övervaka åtgärderna för att manövrera och hantera fartyget, och

4) annat fartyg än sådana som avses i 1—2 punkten som fyller följande förutsättningar:

a) fartyget trafikerar normalt farleden i fråga minst varje vecka,

b) fartygets befälhavare har ett PEC-certifikat med befrielse för farleden och fartyget i fråga,

c) åtgärderna för att manövrera och hantera fartyget övervakas på kommandobryggan av minst två medlemmar av däcksbefälet, varav minst den ena har ett PEC-certifikat med befrielse för farleden och fartyget i fråga och den andra har erfarenhet av att manövrera fartyget från minst 10 resor i bägge riktningar i farleden, och

d) den sammanräknade mängden för den marina miljön skadlig bulklast som fartyget transporterar och brännoljor eller andra kolväten ombord är högst 3 000 ton, eller den sammanräknade mängden kondenserade gaser i bulk eller avsett för förbrukning som bränsle, ämnen som avses i 19 kap. i Internationella sjöfartsorganisationens kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar kondenserade gaser i bulk och därmed jämförbara gaser som transporteras i kondenserad form är högst 1 000 kubikmeter.

Kommandobryggan på fartyg som befraktats för att utföra isbrytningstjänster enligt 10 a § i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005) ska dock vara bemannad med antingen en person som har en i PEC-certifikatet antecknad befrielse för det aktuella VTS-området och som avlagt utbildningarna enligt 61 § 2 mom. 1—3 punkten eller en person som har en i PEC-certifikatet antecknad områdesspecifik befrielse för vilket VTS-område som helst och som avlagt utbildningssystemet enligt 61 § i sin helhet samt med åtminstone ytterligare en medlem av däcksbefälet.

Befrielse från lotsplikt kan dock inte beviljas ett fartyg med last av sådant gods som avses i kapitel VII del D i SOLAS-konventionen och som innehåller bestrålat kärnbränsle, plutonium eller visst radioaktivt avfall, vilket transporteras i enlighet med IMDG-koden.

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

En förutsättning för beviljandet av befrielse är dessutom att farledsdimensionerna är sådana att det är möjligt att navigera fartyget säkert i farleden.

Fartygets befälhavare eller dennes agent ska innan fartyget anlöper finskt vattenområde med hjälp av det elektroniska informationshanteringssystemet för sjöfarten eller på annat sätt meddela den berörda VTS-centralen, om fartyget med stöd av bestämmelsen i 1 mom. inte anlitar lots. Till meddelandet ska fogas certifikatnumren för de innehavare av PEC-certifikat som på kommandobryggan deltar i eller övervakar åtgärderna för att manövrera och hantera fartyget.

### 6 §

#### *Undantag från lotsplikt i hamnområde*

Trots bestämmelserna om lotsning i denna lag får på hamnområde även personer som hamnförvaltningen godkänt för uppdraget bedriva sådan verksamhet i anslutning till manövrering av fartyg i vilken personen i fråga verkar som befälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfarten.

~~Om verksamheten inte äventyrar människoliv, egendom eller miljön och det är uppenbart onödigt eller orimligt komplicerat att iaktta bestämmelserna om lotsplikt, ska Transport- och kommunikationsverket godkänna det område som avses i 1 mom.~~

~~Godkännandet är i kraft tills vidare. Hamninnehavaren ska ansöka om nytt godkännande, om det görs väsentliga ändringar i det aktuella områdets hamnanläggningar.~~

Om den person som av hamninnehavaren godkänts för uppgiften inte hör till besättningen på det fartyg som flyttas i hamnområdet, tillämpas på hamninnehavaren vad som nedan i denna lag föreskrivs om lotsningsbolagets ersättningsansvar och dess maximibelopp.

### 7 §

#### *Annat undantag från lotsplikt*

Om fartygssäkerheten och miljön inte äventyras och det är uppenbart onödigt eller orimligt komplicerat att iaktta bestämmelserna om lotsplikt, kan Transport- och kommunikationsverket på ansökan eller på eget initiativ bevilja fartyg eller fartygs befälhavare undantag från skyldigheten att anlita lots.

Transport- och kommunikationsverket kan bevilja i 1 mom. avsedda undantag från skyldigheten att anlita lots

- 1) på grund av särskilda väderleks- eller isförhållanden,
- 2) för genomförande av åtgärder för att bekämpa olje- eller kemikalieolyckor,
- 3) för genomförande av räddningsaktioner eller gränssäkerhetsuppdrag,
- 4) för utförande av sådana isbrytningstjänster som avses i 10 a § i lagen om fartygs isklasser och isbrytningsassistans,
- 5) för ordnande av övningar i anslutning till myndighetssamarbete eller internationellt samarbete,
- 6) för ordnande av tävlingar,
- 7) för arbete på en hydroteknisk byggplats i farledsområde eller inre territorialvatten,
- 8) för nedläggning av rör, kabel eller annat motsvarande i farledsområde eller inre territorialvatten,

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

- 9) för forskningsverksamhet i ett visst vattenområde,
- 10) för trafik för tryggande av trafik- och transportservice som avses i 5 § i lagen om främjande av skärgårdens utveckling (494/1981),
- 11) för trafik i ett namngivet och avgränsat område inom fartområde I och II i inrikes fart,
- 12) för fartyg vilkas huvudsakliga uppgift är att användas för sådan sjöfartsutbildning som avses i lagen om yrkesutbildning (531/2017) eller yrkeshögskolelagen (932/2014), eller
- 13) för annan verksamhet som motsvarar den verksamhet som avses i 1—12 punkten.

När Transport- och kommunikationsverket fattar beslut om att bevilja undantag för verksamhet som avses i 2 mom. 5—12 punkten ska Transport- och kommunikationsverket höra lotsningsbolaget, Trafikledsverket, VTS-tjänsteleverantören och eventuella andra relevanta myndigheter och intressentgrupper. Transport- och kommunikationsverket kan i samband med de undantag som beviljas ställa krav på fartygspersonalens kunskaper i lotsning enligt vad som förutsätts i 7 kap.

Undantag som beviljas med stöd av 1 mom. är i kraft högst 6 månader efter att de beviljats. Undantag som avses i 2 mom. 10—12 punkten får även beviljas tills vidare.

Försvarmakten eller Gränsbevakningsväsendet kan befria ett sådant utländskt statsfartyg som deltar i utbildning, övning eller annat försvarssamarbete som Försvarmakten eller Gränsbevakningsväsendet är värd för eller som Försvarmakten eller Gränsbevakningsväsendet annars är värd för och som befinner sig i lotspliktigt område inom finskt vattenområde från lotsplikt. Ett sådant utländskt statsfartyg ska använda ett automatiskt identifieringssystem i klass A avsett för professionellt bruk, om inte Försvarmakten eller Gränsbevakningsväsendet beviljar tillstånd att inte använda systemet. Försvarmakten och Gränsbevakningsväsendet ska omedelbart underrätta Transport- och kommunikationsverket samt VTS-tjänsteleverantören om befrielsen.

### 3 kap.

#### **Lotsningsbolaget och lotsningstjänsterna**

##### 8 §

##### *Rätt att tillhandahålla och bedriva lotsning*

Lotsningstjänster får inte tillhandahållas av någon annan än lotsningsbolaget eller lotsning bedrivs av någon annan än en lots som är anställd hos lotsningsbolaget.

##### 9 §

##### *Skyldighet att tillhandahålla lotsningstjänster*

Lotsningsbolaget ska tillhandahålla sådana lotsningstjänster som avses i denna lag i de områden där lots enligt 4 § ska anlitas.

Om det är uppenbart onödigt eller orimligt komplicerat att iaktta skyldigheten att tillhandahålla lotsningstjänster, kan Transport- och kommunikationsverket bevilja lotsningsbolaget undantag från skyldigheten.

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

Lotsningsbolaget ska säkerställa att lotsarna i anställning hos bolaget har sådana giltiga lotsningscertifikat som de behöver i sina uppgifter.

Lotsningsbolaget ska säkerställa att det finns tillräckligt många examinatorer enligt 8 kap. för att examina ska kunna ordnas smidigt.

### 10 §

#### *Lotsningsavgift*

Redaren för ett fartyg som anlitar lots är skyldig att betala lotsningsavgift. För de lotsningstjänster som avses i denna lag tar lotsningsbolaget av de fartyg som ska lotsas ut en avgift som grundar sig på ett fast pris per enhet. Avgiften bestäms enligt det lotsade fartygets nettodräktighet och den verkliga lotsningssträckan.

I 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 högst två tredjedelar av det ordinarie priset per enhet.

Lotsningsbolagets styrelse beslutar om priset per enhet, det nedsatta priset per enhet och pris-sättningen av eventuella övriga prestationer. De avgifter som lotsningsbolaget tar ut ska vara skäliga med hänsyn till de kostnader som uppkommit av lotsningen och en skälig intäkt av lotsning-en.

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 vara offentligt tillgängliga. 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 dem som anlitar lotsningstjänster inför detta samråd lägga fram förslag till ändring av lotsningsavgifterna samt orsakerna till de föreslagna ändringarna senast tre månader innan ändringarna träder i kraft. Lotsningsbolagets nya priser kan träda i kraft tidigast sex månader efter att de föregående prisändringarna trätt i kraft.

### 11 §

#### *Ersättning för nedsatt pris per enhet*

Inkomstförluster som drabbar lotsningsbolaget på grund av det nedsatta priset per enhet ersätts delvis eller helt och hållet inom ramen för det anslag som reserverats för ändamålet i statens budget i enlighet med kommunikationsministeriets beslut.

Beräkningsgrunden för ersättning för inkomstförluster är i fråga om lotsningar som genomförts till nedsatt pris per enhet skillnaden mellan det ordinarie och det nedsatta priset per enhet.

Om lotsningarna i Saima kanal och Saimens vattenområde minskar väsentligt i antal av orsaker som inte beror på lotsningsbolaget, kan kommunikationsministeriet genom sitt beslut och inom ramen för det anslag som anvisats för ändamålet i statsbudgeten ersätta lotsningsbolaget även för andra nödvändiga kostnader som uppkommit av att ordna och upprätthålla lotsningsverksamhet enligt skyldigheten att tillhandahålla tjänster.

I sitt beslut om understöd fastställer kommunikationsministeriet maximibeloppet för de understödsberättigande kostnaderna och statsunderstödet. De understödsberättigande kostnaderna räknas utan mervärdesskatt utifrån de rapporterade kostnaderna.

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

Lotsningsbolaget ska i sin bokföring specificera utgifter och inkomster av produktionen av tjänster enligt skyldigheten att tillhandahålla tjänster och av produktionen av kommersiella tjänster.

### 12 §

#### *Förhandsanmälan om lotsningsbehov*

Fartygets befälhavare eller dennes agent ska till lotsförmedlingen och den berörda VTS-centralen göra en förhandsanmälan som inkluderar uppgifter om fartygets djupgående när lotsningen inleds, eventuella tekniska brister som påverkar lotsningen och övriga kända brister som försämrar lotsens eller lotsningens säkerhet.

Förhandsanmälan ska även inkludera uppgifter om tidpunkten för lotsningsbehovet och om fartygets tekniska egenskaper.

Om förhandsanmälan lämnas först vid ankomst till lotsplatsen eller i strid mot det som föreskrivs i denna lag eller bestäms med stöd av denna lag, är lotsningsbolaget inte skyldigt att tillhandahålla lotsningstjänster enligt det normala servicenivåmålet.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i förhandsanmälan och om tidpunkterna för lämnande av förhandsanmälan.

### 13 §

#### *Drifthandbok*

Lotsningsbolaget ska utarbeta och föra en drifthandbok som beskriver

- 1) tillhandahållandet av lotsningstjänster,
- 2) servicenivåmålet och relaterade förfaranden,
- 3) de förfaranden som säkerställer iakttagandet av de rättigheter och skyldigheter som i denna lag föreskrivs för lotsar,
- 4) utbytet av information och samarbetet med VTS-tjänsteleverantören när det gäller lotsning, och
- 5) åtgärder vid olyckor och i undantagssituationer.

Drifthandboken ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket för godkännande innan den tas i bruk och alltid när den har uppdaterats. Om de i 1 mom. avsedda aspekterna har beskrivits i detalj, ska Transport- och kommunikationsverket godkänna drifthandboken. Om drifthandboken inte uppfyller de krav som ställs i denna paragraf, får Transport- och kommunikationsverket innan drifthandboken godkänns kräva att lotsningsbolaget kompletterar den.

### 14 §

#### *Lotsningsbolagets rätt att vägra lotsning*

Lotsningsbolaget har rätt att vägra tillhandahålla lotsningstjänster eller att avbryta lotsning av enskilda fartyg, i enskilda farleder eller i enskilda områden, om inledandet av lotsningen äventyrar säkerheten för lotsen, det fartyg som lotsas, de ombordvarande, den övriga sjötrafiken eller miljön.



## Betänkande KoUB 27/2022 rd

Lotsningsbolaget har dessutom rätt att vägra tillhandahålla enskilda fartyg lotsningstjänster, om fartygets eller agentens skyldigheter med avseende på lotsningsavgiften har försumrats betydligt.

Lotsningsbolaget ska omedelbart meddela fartygets befälhavare om orsakerna till vägran eller avbrytandet samt meddela VTS-tjänsteleverantören och Transport- och kommunikationsverket om vägran att tillhandahålla lotsningstjänster eller om att lotsningsverksamheten avbryts.

### 15 §

#### *Säkerhetsutredningsskyldighet som gäller personalen*

Lotsningsbolaget ska kontrollera att en person som anställts hos bolaget är oförvitlig och tillförlitlig genom en sådan säkerhetsutredning som avses i säkerhetsutredningslagen (726/2014), om det är möjligt att enligt 19 § 1 mom. 1 eller 4 punkten i den lagen göra en säkerhetsutredning om personen. Som en del av säkerhetsutredningen kan man utreda personens utländska bindningar, om utredningen görs för en sådan uppgift som avses i 19 § 1 mom. 1 punkten i säkerhetsutredningslagen.

Säkerhetsutredningen ska vara gjord innan personen ges åtkomst till sådan information som avses i 19 § 1 mom. 1 eller 4 punkten i säkerhetsutredningslagen eller innan personen deltar i verksamhet som avses i de punkterna.

### 16 §

#### *Beredskap*

Lotsningsbolaget ska ha beredskap för sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) genom att delta i beredskapsplaneringen och förbereda sig för undantagsförhållanden och störningssituationer under normala förhållanden.

Lotsningsbolaget ska dessutom förbereda sig för att se till att verksamheten fortsätter så störningsfritt som möjligt även under undantagsförhållanden och i störningssituationer under normala förhållanden.

Utöver vad som föreskrivs i beredskapslagen om statsrådets, kommunikationsministeriets och Transport- och kommunikationsverkets befogenheter kan statsrådet genom förordning utfärda närmare bestämmelser om ordnandet av den beredskapsplanering som krävs för undantagsförhållanden och störningssituationer under normala förhållanden samt om upprättandet av beredskapsplanen och dess innehåll i detalj.

Dessutom får Transport- och kommunikationsverket meddela mer detaljerade tekniska föreskrifter om det detaljerade innehållet i och upprättandet av beredskaps- och förberedelseplanen.

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

### 4 kap.

#### Ansvar och skyldigheter som gäller lotsningsverksamheten

##### 17 §

###### *Befälhavarens ansvar och skyldigheter*

Fartygets befälhavare ansvarar för manövreringen av fartyget även då han eller hon följer lotsens manövreringsanvisningar.

Befälhavaren ska innan lotsningen inleds och under lotsningens gång meddela lotsen alla de uppgifter som är av betydelse med tanke på lotsningen.

##### 18 §

###### *Lotsens ansvar och skyldigheter*

Lotsen ansvarar för lotsningen. Lotsen ska för fartygets befälhavare visa upp en lotsningsplan baserad på uppdaterat kartmaterial och förmedla andra uppgifter och anvisningar som behövs för att fartyget ska kunna framföras säkert samt övervaka de åtgärder i anslutning till manövreringen och hanteringen av fartyget som är av betydelse med tanke på säkerheten i fartygstrafiken och miljöskyddet.

Lotsen är skyldig att meddela VTS-tjänsteleverantören alla observationer av betydelse med tanke på sjöfarten, fartygets och de ombordvarandes säkerhet, miljöskyddet eller sjöövervakningen och tullkontrollen. Lotsen ska dessutom rapportera alla skador på det fartyg som lotsas eller skador som fartyget förorsakat till Transport- och kommunikationsverket samt på anmodan lämna tilläggsuppgifter om dem till myndigheterna som utreder olyckor eller i övrigt övervakar sjösäkerheten.

##### 19 §

###### *Lotsningsbolagets och dess anställdas ansvar*

Lotsningsbolaget är skyldigt att ersätta skador som förorsakats vid lotsningen, om de har orsakats uppsåtligt eller av grov oaktsamhet och med insikt att sådana skador sannolikt skulle uppkomma.

På lotsningsbolagets skadeståndsansvar tillämpas i övrigt sjölagen (674/1994) och skadeståndslagen (412/1974).

På en person som är anställd hos lotsningsbolaget tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när personen utför sådana uppgifter som i denna lag läggs på lotsningsbolagets ansvar. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

### 20 §

#### *Högsta skadeståndsbelopp*

Lotsningsbolagets ansvar för skador som uppstår vid lotsningen är högst 100 000 euro per skadefall.

Om det ansvarsbelopp som anges i 1 mom. inte räcker för att kompensera dem som är berättigade till skadestånd, fördelas ansvarsbeloppet i förhållande till storleken av deras fordringar.

### 21 §

#### *Inledande och avslutande av lotsning*

Lotsning inleds och avslutas på anmälan av lotsen till fartygets befälhavare. Vid lotsning till hamn ska lotsningen inledas senast vid lotspliktslinjen och avslutas när fartyget ankrat eller förtöjt vid en kaj. Vid lotsning från hamn ska lotsningen inledas när fartyget avgår från kajen eller ankarplatsen och avslutas tidigast när fartyget passerar lotspliktslinjen.

Lotsen kan, efter att ha kommit överens om saken med det lotsade fartygets befälhavare, embarkera eller debarkera fartyget även på andra ställen än vid lotsledens lotsplats eller tillfälliga lotsplats, om väderleks- eller isförhållandena förutsätter det.

Lotsen ska meddela VTS-centralen den plats där lotsen embarkerar eller debarkerar fartyget samt inledandet och avslutandet av lotsningen.

Transport- och kommunikationsverket ska meddela närmare farledsspecifika föreskrifter om de lotsplatser som avses i 2 mom.

### 22 §

#### *Anlitande av två lotsar*

Lotsningsbolaget ska bedöma behovet av att anlita två lotsar, om det fartyg som lotsas transporterar över 400 passagerare eller den sammanräknade mängden för den marina miljön skadlig last som fartyget transporterar och brännolja eller andra kolväten ombord överskrider 3 000 ton. Lotsningsbolaget ska då ta in ytterligare en lots för lotsningsresan, om detta förutsätts av vägande skäl. Lotsen har dessutom rätt att på en lotsningsresa ta med sig ytterligare en lots, om det behövs av skäl som hänför sig till väderleks- eller isförhållandena eller navigeringen eller hanteringen av fartyget.

Dessutom kan en person som utbildas till lots också tas med.

Om två lotsar anlitas vid lotsningen, ska fartygets befälhavare innan lotsningen inleds underättas om vilken av lotsarna som är ansvarig för lotsningen.

### 23 §

#### *Vägran att utföra lotsning*

Lotsen ska vägra eller avbryta en lotsning, om han eller hon med stöd av sin yrkeskunskap när lotsningen inleds eller under lotsningens gång märker att inledandet av resan eller en fortsatt resa

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

uppenbarligen skulle äventyra säkerheten för fartyget, de ombordvarande, den övriga sjötrafiken eller miljön och det inte är möjligt att anlita en bogserbåt eller bogsering inte väsentligt skulle förbättra säkerheten. Lotsen ska då omedelbart meddela fartygets befälhavare om orsakerna till vägran eller avbrytandet samt meddela VTS-tjänsteleverantören om vägran eller om att lotsningen avbryts.

Trots bestämmelserna i 1 mom. om lotsens skyldighet att vägra eller avbryta en lotsning ska lotsen i akuta nödsituationer assistera fartyget till en nödhamn.

### 5 kap.

#### Fjärrlotsning

#### 24 §

##### *Tillståndsplikt för fjärrlotsning*

Fjärrlotsning kräver tillstånd av Transport- och kommunikationsverket.

Tillstånd till fjärrlotsning utfärdas av Transport- och kommunikationsverket. Tillståndet beviljas på ansökan av lotsningsbolaget för högst fem år i taget.

För beviljande av tillstånd till fjärrlotsning förutsätts att fjärrlotsningen som sådan eller tillsammans med andra verksamheter inte medför

- 1) fara för fartygstrafikens säkerhet,
- 2) olägenhet för miljön,
- 3) olägenhet för annan fartygstrafik.

#### 25 §

##### *Tillstånd till fjärrlotsning*

I ansökan om tillstånd till fjärrlotsning ska beskrivas de metoder, den teknik och de handlingsmodeller som används i fjärrlotsningen, metoderna för att säkerställa säkerheten för miljön och fartygstrafiken samt riskhanteringen, de farleder eller delar av farleder där fjärrlotsning utförs, personalstyrkan vid fjärrlotsningen samt anges de personer som ansvarar för fjärrlotsningen.

I ansökan ska lämnas behövliga uppgifter om fjärrlotsningsverksamheten och dess konsekvenser samt om andra betydelsefulla omständigheter för att ansökan ska kunna bedömas. Transport- och kommunikationsverket kan begära utredningar i ärendet.

Transport- och kommunikationsverket beviljar tillstånd till fjärrlotsning, om verksamheten iakttar det som föreskrivs i denna lag eller bestäms med stöd av denna lag.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om ansökan om tillstånd, innehållet i ansökan samt om riskbedömningar, riskhantering och andra utredningar som krävs som en del av ansökan.

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

### 26 §

#### *Villkor för fjärrlotsning*

I ett tillstånd till fjärrlotsning ska bestämmas de farleder eller delar av farleder där fjärrlotsning är tillåten samt de fartyg som deltar i fjärrlotsningen. I tillståndet ska dessutom bestämmas var fjärrlotsningen inleds och avslutas.

I tillståndet kan det ställas

- 1) krav som främjar uppnåendet av lagens syfte enligt 1 §,
- 2) villkor som gäller de förfaranden, den information och den teknik som används vid fjärrlotsningen,
- 3) villkor för att säkerställa säkerheten vid fjärrlotsningen,
- 4) villkor som gäller skyldighet att rapportera till myndigheter och andra aktörer,
- 5) villkor som gäller tillsyn över och inspektioner av fjärrlotsningen,
- 6) geografiska begränsningar, och
- 7) begränsningar som anknyter till väderleks- och isförhållanden.

Verksamheterna enligt tillståndet ska ingå i lotsningsbolagets drifthandbok.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de villkor som ställs i tillståndet till fjärrlotsning.

### 27 §

#### *Ändring av tillstånd till fjärrlotsning*

Transport- och kommunikationsverket kan av grundad anledning på eget initiativ ändra ett tillstånd till fjärrlotsning eller dess villkor efter att ha hört lotsningsbolaget. Dessutom kan verket ändra ett tillstånd till fjärrlotsning eller dess villkor på ansökan av lotsningsbolaget. Tillståndshavaren ska ansöka om ändring av tillståndet, om avsikten är att ändra verksamheten väsentligt.

### 28 §

#### *Väsentliga uppgifter om fjärrlotsning*

Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, Meteorologiska institutet och VTS-tjänsteleverantören får trots sekretessbestämmelserna och företagshemlighet på begäran lämna ut sådana uppgifter om fjärrlotsning till lotsningsbolaget och andra aktörer som deltar i fjärrlotsning som är nödvändiga för skötseln av deras uppgifter enligt lag. Uppgifterna lämnas ut i realtid via ett gränssnitt eller på något annat sätt i elektronisk form. Uppgifter som avses i 24 § 1 mom. 10 punkten i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) får dock inte lämnas ut.

Lotsningsbolaget, som bedriver fjärrlotsning, och andra aktörer som deltar i fjärrlotsningen ska trots företagshemlighet och avgiftsfritt lämna sådana uppgifter om fjärrlotsning till Transport- och kommunikationsverket som är nödvändiga för skötseln av verkets uppgifter enligt denna lag.

Uppgifter som lämnas ut får endast användas för det ändamål för vilket de lämnats ut. Uppgifterna ska raderas genast då de inte längre behövs för ändamålet. Uppgifterna får inte överlåtas vidare.

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

### 29 §

#### *Särskilda bestämmelser om fjärrlotsning*

Ett fartygs befälhavare får vägra anlita fjärrlotsning. Vägran att anlita fjärrlotsning får inte ha konsekvenser för att en lots fås för fartyget.

### 6 kap.

#### **Lotsningscertifikat**

### 30 §

#### *Lotsningsrätt*

En lots har rätt att utföra lotsningar i de farleder för vilka lotsen har fått lotsningsrätt med stöd av ett certifikat som utfärdats av Transport- och kommunikationsverket.

### 31 §

#### *Beviljande av lotsningscertifikat*

Lotsningscertifikat beviljas på ansökan. För beviljande av lotsningscertifikat förutsätts att den sökande har

- 1) giltigt sjökaptensbrev,
- 2) giltigt läkarintyg för fartygspersonal som berättigar till däckstjänstgöring,
- 3) intyg över avlagd elevperiod i lotsningsbolagets utbildningssystem,
- 4) intyg över avlagd lotsexamen enligt 35 §,
- 5) goda muntliga och skriftliga kunskaper i finska eller svenska samt nöjaktiga muntliga kunskaper i det andra språket, och
- 6) kunskaper i engelska som motsvarar åtminstone kunskapsnivå fyra i den allmänna språkexamen som avses i lagen om allmänna språkexamina (964/2004).

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om förfarandena för ansökan om lotsningscertifikat och om de intyg som behövs för det.

### 32 §

#### *Lotsningsbolagets utbildningssystem*

Lotsningsbolaget ska upprätta och förvalta ett utbildningssystem för lotsningsbolaget där innehållet i den nya elevperioden för lots och utbildningen för kontinuerlig utveckling av lotsens kompetens fastställs.

Transport- och kommunikationsverket ska godkänna utbildningssystemet innan det tas i bruk och alltid när det har uppdaterats. Godkännandet av utbildningssystemet gäller tre år och kan förnyas på ansökan.

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om delområdena i lotsningsbolagets utbildningssystem och om förfarandet för godkännande av systemet.

### 33 §

#### *Elevperiod för lots*

En elevperiod ska omfatta åtminstone följande delområden:

- 1) introduktionsutbildning i verksamhet som lots och de ansvar och skyldigheter samt den lagstiftning som hänför sig till uppgiften,
- 2) inskolning i lotsningsområdets farleder,
- 3) inskolning i manövrering av olika typer fartyg som trafikerar lotsningsområdet,
- 4) manövrering av fartyg under varierande förhållanden och i störningssituationer,
- 5) manövrering av fartyg i isförhållanden,
- 6) utbildning i användning av olika navigationsinstrument,
- 7) utbildning i samarbete med bogserbåtar,
- 8) utbildning i eskortbogsering, om lotsen är verksam inom ett sådant område där det trafikerar fartyg som under normala förhållanden eskortbogseras till eller från hamnen,
- 9) kommunikationsfärdigheter, och
- 10) lotsningsbolagets räddningskurs.

Lotsningsbolaget ska bevilja ett i 31 § 1 mom. 3 punkten förutsatt intyg till en person som godkänt genomfört den elevperiod som avses i 1 mom. Av intyget ska uttryckligen framgå att personen har avlagt varje delområde som avses i 1 mom. En underkänd prestation ska bifogas ett beslut som anger grunderna för underkännandet.

Om manövrering av fartyg i isförhållanden enligt 1 mom. 5 punkten inte har avlagts, ska intyget och det lotsningscertifikat som efter examen söks med intyget till denna del beviljas begränsade. Ett begränsat certifikat är i kraft högst två år efter att det beviljats.

### 34 §

#### *Kontinuerlig utveckling av lotsens kompetens*

Utbildningen för kontinuerlig kompetensutveckling ska omfatta åtminstone följande delområden:

- 1) webbaserat teoriprov om lagstiftningen i enlighet med bestämmelserna i denna lag,
- 2) minst 50 lotsningar eller lämpligt antal övningar i fartygssimulator per år i de farleder som certifikatet gäller,
- 3) lotsning i en av certifikatets farleder med bedömning av examinator för lotsexamen,
- 4) manövrering av fartyg i isförhållanden,
- 5) utbildning för examinator för PEC-inskolningsresor och relaterat ansvar, och
- 6) lotsningsbolagets räddningskurs.

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

### 35 §

#### *Lotsexamen*

Lotsexamen består av en skriftlig del och en praktisk del.

Teoriprovet i den skriftliga delen ska avläggas innan elevperioden för lots enligt 33 § inleds. Provet i farledskännedom i den skriftliga delen får avläggas först när den sökande har genomfört elevperioden för lots. Examenslotsningarna i den praktiska delen och fartygssimulatorprov avläggs efter att den sökande godkänt har avlagt elevperioden för lots och den skriftliga delen.

### 36 §

#### *Den skriftliga delen av lotsexamen*

Den skriftliga delen av lotsexamen består av ett teoriprov och ett prov i farledskännedom.

Teoriprovet ska bestå av frågor om den tillämpliga lagstiftningen i lotsningsverksamheten och myndighetsföreskrifter samt lotsens arbetsuppgifter och fartygsmanövrering i allmänhet. Teoriprovet avläggs på Transport- och kommunikationsverkets webbaserade provplattform innan elevperioden för lots inleds.

I provet i farledskännedom mäts den sökandes farledskännedom, förmåga att uppfatta det tillgängliga farledsrummet i olika förhållanden som är typiska för området och förmåga att göra upp en lotsningsplan. Provet i farledskännedom ska avläggas för varje farled inom det lotsningsområde som ansökan gäller. Provet i farledskännedom bedöms av en person som godkänts av Transport- och kommunikationsverket som examinator.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om teoriprovet utformning och innehåll samt bedömningsförfarandet och om arrangemangen för prov i farledskännedom, provets innehåll och bedömning samt förutsättningarna för godkännande och underkännande.

### 37 §

#### *Den praktiska delen av lotsexamen*

Den praktiska delen av lotsexamen består av examenskörningar ombord på ett fartyg samt ett prov som avläggs i fartygssimulator. I den praktiska delen av lotsexamen ska den sökande visa att han eller hon behärskar följande delområden med avseende på fartyget och farleden:

- 1) fartygets manövrerbarhet med låg fart,
- 2) hantering av fartyget i varierande väderleksförhållanden i farleden,
- 3) fartygets manövrerbarhet vid minskning och ökning av fart,
- 4) den hydrodynamiska effekten på fartyget i trånga och grunda delar av farleden,
- 5) farledens strömningsförhållanden och vattenstånd samt deras hydrodynamiska effekt på fartyget,
- 6) olika väderleksförhållandens inverkan,
- 7) olika siktförhållandens inverkan,
- 8) typisk annan trafik i farleden, hamnen och dess närhet samt hänsyn till och kontakt med den,
- 9) kontakt med VTS-centralen före, under och efter lotsningen,



## Betänkande KoUB 27/2022 rd

10) krävande trafiksituationer och störningar i systemen för säkert framförande av fartyget, och  
11) utnyttjande av lotsningsplanen.

Examenskörningar på fartyg ska avläggas före provet i fartygssimulator. Examenskörningar på fartyg ska utföras med minst två olika fartygstyper och per lotsningsområde i ändamålsenliga farleder.

I fartygssimulatorprovet mäts den sökandes förmåga att manövrera olika typer av fartyg under exceptionella förhållanden och i störningssituationer. Provet i fartygssimulator ska omfatta manövrering av minst tre olika fartyg separat per lotsningsområde i ändamålsenliga farleder. Provet i fartygssimulator ska omfatta prestationer från de farleder inom lotsningsområdet för vilka den sökande inte utfört examenslotsningar på fartyg i enlighet med 2 mom. Provet i fartygssimulator ska också mäta de delområden enligt 1 mom. som inte mätts genom examenslotsningar på fartyg.

Den praktiska delen av lotsexamen bedöms som en helhet med Transport- och kommunikationsverkets bedömningskriterier. Examenskörningar och prov i fartygssimulator bedöms av en person som godkänts av Transport- och kommunikationsverket som examinator. Vid provet i fartygssimulator ska dessutom en sakkunnig som övervakar simulatoranvändningen delta. Examinatorn ska höra den lots som ansvarar för lotsningen ombord på fartyget eller den sakkunniga som övervakar simulatoranvändningen innan beslut fattas om att godkänna eller underkänna examensprestationen.

Efter en underkänd prestation får lotsexamens praktiska del tas om en gång. Om omtagningen underkänns, annulleras den sökandes prestationer och han eller hon behandlas som en ny sökande.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om förfarandet för bedömning av den praktiska delen av lotsexamen, innehållet i examenskörningarna och provet i fartygssimulator samt de farleder per lotsningsområde som betraktas som ändamålsenliga.

### 38 §

#### *Giltighetstid och förnyelse av lotsningscertifikat*

Lotsningscertifikat beviljas på ansökan för högst fem år i taget.

För förnyelse av lotsningscertifikat förutsätts att lotsen har ett giltigt läkarintyg för fartygspersonal som berättigar till däckstjänstgöring. Dessutom ska lotsen ha antingen ett intyg över avlagd utbildning för upprätthållande av kontinuerlig kompetens enligt lotsningsbolagets utbildningssystem eller ett intyg över lotsexamen som avlagts högst 12 månader tidigare.

### 7 kap.

#### **Persontillstånd som befriar från lotsplikt**

### 39 §

#### *PEC-certifikat*

I det PEC-certifikat som söks hos Transport- och kommunikationsverket kan antecknas befrielse från lotsplikt för enskilda farleder eller VTS-områden. I certifikatet antecknas också de far-

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

tyg som omfattas av befrielse i certifikatet. PEC-certifikat beviljas en person som ansöker om sin första befrielse från lotsplikt och det är giltigt så länge det innehåller en eller flera gällande befrielser.

Om väsentliga ändringsarbeten utförs på det fartyg som antecknats i certifikatet, ska PEC-certifikatinnehavaren uppdatera lotsningsplanen med hänsyn till alla befrielser som antecknats i certifikatet och avlägga en examenskörning på fartyget i fråga.

Ett PEC-certifikat kan vara begränsat eller obegränsat. Ett begränsat PEC-certifikat befriar inte från lotsplikt i farleder där assistansbegränsning I C eller en striktare assistansbegränsning gäller.

Beviljande av obegränsat PEC-certifikat förutsätter för farleds- eller områdesspecifik befrielse förutom villkoren i bestämmelserna nedan att den sökande har genomfört inskolningsresan enligt denna lag i en finsk farled där assistansbegränsningen är minst I C samt de delar i fartygssimulator som gäller isförhållanden. En sådan inskolningsresa i isförhållanden kan godkännas som en del av den erfarenhet som krävs för befrielse, om den avläggs i den farled som den sökande söker befrielse för. Dessutom ska den sökande visa att han eller hon har egen tidigare erfarenhet av navigering i isförhållanden. Om den sökande inte har tidigare erfarenhet av isförhållanden, ska minst tre inskolningsresor genomföras i varierande isförhållanden.

Ett PEC-certifikat som beviljats med begränsningar ändras på ansökan till obegränsat, om certifikatinnehavaren avlägger de prestationer som anges i 4 mom.

### 40 §

#### *Farledsspecifik befrielse från lotsplikt*

Om den sökande inte sedan tidigare har ett giltigt PEC-certifikat, förutsätter farledsspecifik befrielse att den sökande har

1) giltigt behörighetsbrev för däcksbefäl som berättigar till manövrering av det fartyg som nämns i ansökan,

2) giltigt läkarintyg för fartygspersonal som berättigar till däckstjänstgöring,

3) intyg över genomförd inskolningsresa enligt 43 § som krävs för att farledsspecifik befrielse ska kunna beviljas,

4) intyg över tillräcklig erfarenhet av navigering och manövrering av fartyg i den farled som ansökan gäller,

5) intyg över avlagd PEC-examen enligt 44 §, och

6) tillräckliga kunskaper i engelska och behövliga kunskaper i finska och svenska.

Tillräcklig erfarenhet enligt 1 mom. 4 punkten har en sökande som har avlagt

1) minst 6 månader sjötjänst i manövreringsuppgifter på fartyget i fråga och minst 10 tur- och returesor på ett lotspliktigt eller från lotsplikt befriat fartyg i den farled som ansökan gäller,

2) minst 30 månader sjötjänst som befälhavare på ett fartyg som är minst 50 meter långt och minst 10 tur- och returesor i den farled som ansökan gäller på ett lotspliktigt eller från lotsplikt befriat fartyg, eller

3) minst 15 tur- och returesor i manövreringsuppgifter på ett lotspliktigt eller från lotsplikt befriat fartyg i den farled som ansökan gäller.

Av de resor som avses i 2 mom. ska minst två göras i dagsljus och minst två i nautisk skymning eller under ännu mörkare förhållanden. De verifierade förhållandena under resorna ska avvika från varandra och motsvara de typiska navigationsförhållandena i området under olika årstider. Av resorna kan högst en tredjedel göras i fartygssimulator.

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

Den sökande ska meddela Transport- och kommunikationsverket om sin avsikt att ansöka om en farledsspecifik befrielse från lotsplikt som antecknas i PEC-certifikatet innan han eller hon avlägger PEC-övningsresan eller börjar avlägga de farledskörningar som krävs.

En farledsspecifik befrielse från lotsplikt gäller i fem år.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om förfarandena för ansökan om PEC-certifikat och första farledsspecifik befrielse från lotsplikt och om de språkkunskaper som förutsätts enligt 1 mom. 6 punkten. Dessutom får Transport- och kommunikationsverket fastställa ansökningsblanketterna.

### 41 §

#### *Områdesspecifik befrielse från lotsplikt*

I PEC-certifikatet kan också antecknas VTS-områdesspecifik befrielse för alla VTS-farleder i området, om den sökande har

1) giltigt behörighetsbrev för däcksbefäl som berättigar till manövrering av det fartyg som nämns i ansökan,

2) giltigt läkarintyg för fartygspersonal som berättigar till däckstjänstgöring,

3) intyg över godkänt avlagt teoriprov enligt 45 §,

4) genomfört en PEC-inskolningsresa i minst en ändamålsenlig VTS-farled i området samt inskolningssamtal om alla VTS-farleder i området,

5) intyg över omfattande erfarenhet av manövrering av lotspliktiga eller från lotsplikt befriade fartyg i farlederna i det VTS-område som ansökan gäller och minst 6 månader sjötjänst i manövreringsuppgifter på det fartyg som antecknas i certifikatet, dock så att det vid ansökan om den första områdesspecifika befrielsen från lotsplikt för ett fartyg som har en största längd av över 120 meter eller en största bredd av över 20 meter förutsätts att minst hälften av den omfattande erfarenheten skaffats på ett fartyg som överstiger denna gräns,

6) avlagd examenskörning enligt 46 § i en farled i området, fartygssimulatorprov för områdets VTS-farleder enligt 46 § samt farledskännedomsprov för alla de VTS-farleder i området som ansökan gäller, och

7) kunskaper i engelska, finska och svenska som ger de förutsättningar för kommunikation som behövs för att trygga en säker navigation.

En områdesspecifik befrielse från lotsplikt gäller i fem år.

För att säkerställa att den sökandes erfarenhet och kunnande på området är så omfattande att sjösäkerheten inte äventyras får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om de farleder för PEC-inskolningsresan och det inskolningssamtal som krävs enligt 1 mom. 4 punkten, om den omfattande VTS-områdesspecifika erfarenhet eller samlandet av den genom fartygssimulatorövningar och i farleder som är ändamålsenliga för den examenskörning i respektive VTS-område som krävs enligt 5 punkten och om den språkkunskap som krävs enligt 7 punkten.

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

### 42 §

#### *Tillägg av andra än VTS-farleder i en områdesspecifik befrielse*

Transport- och kommunikationsverket kan i en gällande områdesspecifik befrielse även lägga till andra farleder än VTS-farleder på särskild ansökan, om

1) den rutt som fartyget återkommande trafikerar blir avsevärt kortare genom användning av den aktuella farleden, fartyget har ett regelbundet eller återkommande transportbehov till en hamn som ligger vid den aktuella farleden eller den sökande har någon annan grundad anledning att lägga till farleden i den områdesspecifika befrielsen,

2) den sökande har erfarenhet av navigering och manövrering av de fartyg som antecknats i certifikatet i den farled som ansökan gäller eller har avlagt fartygssimulatorprov för den farled som ansökan gäller.

Andra farleder än VTS-farleder kan läggas till i den områdesspecifika befrielsen endast om farledsdimensionerna är sådana att det är möjligt att navigera det i certifikatet antecknade fartyget säkert i farleden.

Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om den erfarenhet som avses i 1 mom. 2 punkten.

### 43 §

#### *PEC-inskolningsresa*

En PEC-inskolningsresa ska göras innan erfarenhet samlas enligt 40 § 1 mom. 4 punkten eller resorna för att samla erfarenhet avläggs enligt 41 § 1 mom. 5 punkten. Transport- och kommunikationsverket kan på särskild ansökan godkänna högst två femtedelar av de resor som måste vara avlagda före PEC-inskolningsresan, om det finns en grundad anledning till det.

Den som söker befrielse från lotsplikt eller dennes agent ska meddela lotsningsbolaget senast 24 timmar på förhand om en sådan lotsningsresa som lotsningsbolaget avlägger och som också fungerar som den inskolningsresa som krävs för befrielse från lotsplikt. Om inskolningsresan inte meddelats på förhand, kan lotsningsresan inte godkännas som inskolningsresa.

Handledaren på PEC-inskolningsresan kan vara en sådan lots hos lotsningsbolaget som avlagt utbildningen enligt lotsningsbolagets utbildningssystem för bedömning av PEC-inskolningsresor och relaterade ansvar eller som arbetat som lots i minst fem år. Den lots som är handledare på inskolningsresan ska efter bästa förmåga handleda den som avlägger PEC-inskolningsresan och som manövrerar fartyget under en sådan resa. Lotsen utför då lotsning på sedvanligt sätt och ansvaret för manövreringen av fartyget kvarstår hos fartygets befälhavare.

Innan lotsningen inleds ska lotsen och den som avlägger PEC-inskolningsresan muntligt gå igenom målen med resan. Efter avslutad lotsning är lotsen skyldig att inom en rimlig tid ge den som avlagt PEC-inskolningsresan skriftlig respons och att skriftligt kvittera resan som avlagd.

Om en navigerande medlem av fartygets besättning har en i ett giltigt PEC-certifikat antecknad befrielse för farleden i fråga och under befrielsens giltighetstid och minst 6 månaders sjö-tjänst har samlat minst 10 resors erfarenhet av farleden eller VTS-området i fråga, kan han eller hon i stället för den lots som avses i 3 och 4 mom. agera handledare för den som avlägger PEC-inskolningsresan.

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om målen med PEC-inkolningsresan, **det vill säga de färdigheter, kunskaper och beaktansvärda faktorer som är väsentliga för lotsningen, och om** förfarandet för respons till den som avlagt resan.

### 44 §

#### *PEC-examen*

PEC-examen består av en skriftlig del och en praktisk del.

Teoriprovet i PEC-examens skriftliga del ska avläggas före de andra prestationerna som krävs för befrielse från lotsplikt. Provet i farledskännedom i den skriftliga delen får avläggas först när den sökande har avlagt teoriprovet, PEC-inkolningsresan och de resor som krävs för befrielse från lotsplikt. Den praktiska delens examenskörning och det fartygssimulatorprov som kompletterar den får avläggas först när den sökande godkänt avlagt de resor som krävs och den skriftliga delen av PEC-examen.

### 45 §

#### *PEC-examens skriftliga del*

Den skriftliga delen av PEC-examen består av ett teoriprov och ett prov i farledskännedom.

Teoriprovet ska bestå av frågor om lagstiftningen och myndighetsföreskrifterna om lotsningsverksamhet, PEC-certifikatinnehavarnas uppgifter och fartygsmanövrering i allmänhet.

Provet i farledskännedom ska mäta den sökandes farledskännedom, förmåga att uppfatta det tillgängliga farledsrummet i olika förhållanden som är typiska för området och förmåga att göra upp en lotsningsplan. Provet i farledskännedom ska avläggas för de farleder för vilka den sökande söker befrielse från lotsplikt.

Provet i farledskännedom bedöms av en person som godkänts av Transport- och kommunikationsverket som PEC-examinator.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om teoriprovet utformning och innehåll samt bedömningsförfarandet och om arrangemangen för prov i farledskännedom, provets innehåll och bedömning samt förutsättningarna för godkännande och underkännande.

### 46 §

#### *PEC-examens praktiska del*

Den praktiska delen av PEC-examen består av en examenskörning och ett fartygssimulatorprov. I den praktiska delen ska den sökande visa att han eller hon behärskar följande delområden med avseende på fartyget och farleden:

- 1) fartygets manövrerbarhet med låg fart,
- 2) hantering av fartyget i varierande väderleksförhållanden i farleden,
- 3) fartygets manövrerbarhet vid minskning och ökning av fart,
- 4) den hydrodynamiska effekten på fartyget i trånga och grunda delar av farleden,

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

5) farledens strömningsförhållanden och vattenstånd samt deras hydrodynamiska effekt på fartyget,

6) olika väderleksförhållandens inverkan,

7) olika siktförhållandens inverkan,

8) typisk annan trafik i farleden, hamnen och dess närhet samt hänsyn till och kontakt med den,

9) kontakt med VTS före ankomst till det lotspliktiga området eller avgång från hamnen, under trafikering i det lotspliktiga området och efter avgång från det lotspliktiga området eller ankomst till hamnen,

10) krävande trafiksituationer och störningar i systemen för säkert framförande av fartyget,

11) intern och extern kommunikation på fartyget,

12) utnyttjande av lotsningsplanen, och

13) manövrering av fartyget i isförhållanden, om ansökan gäller obegränsat PEC-certifikat.

Examenskörningen på fartyget ska avläggas före provet i fartygssimulator.

Examenskörningen ska mäta den sökandes förmåga att manövrera och navigera fartyget säkert i den farled som ansökan gäller. Under examenskörningen ska den sökande manövrera det fartyg som antecknas i certifikatet i en riktning genom hela den farled som ansökan gäller.

Fartygssimulatorprovet ska mäta den sökandes förmåga att under exceptionella förhållanden och situationer manövrera och navigera det fartyg som antecknas i certifikatet i den farled eller de farleder som ansökan gäller. Provet i fartygssimulator ska också mäta de delområden enligt 1 mom. som inte mätts genom examenskörning.

Examenskörningar och prov i fartygssimulator bedöms av en person som godkänts av Transport- och kommunikationsverket som PEC-examinator. Vid provet i fartygssimulator ska dessutom en sakkunnig som övervakar simulatoranvändningen delta. Examinatorn ska ombord på fartyget höra den ansvariga lotsen eller den PEC-certifikatinnehavare som ansvarar för fartygets framfart, eller vid simulatorprov den sakkunniga som övervakar simulatoranvändningen, innan beslut fattas om att godkänna eller underkänna examensprestationen.

Efter en underkänd prestation får PEC-examens praktiska del tas om en gång. Om omtagningen underkänns, annulleras den sökandes prestationer och han eller hon behandlas som en ny sökande.

När ansökan gäller två eller flera farleds- eller områdesspecifika befrielser kan den praktiska delen av examen som gäller dessa kombineras.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om förfarandet för bedömning av den praktiska delen av PEC-examen samt innehållet i examenskörningen och provet i fartygssimulator vid ansökan om första och därpå följande eller samtidigt sökta befrielser.

### 47 §

#### *Tillägg av farleds- eller områdesspecifika befrielser i giltigt PEC-certifikat*

Transport- och kommunikationsverket ska på ansökan lägga till en farledsspecifik befrielse i det giltiga PEC-certifikatet om den sökande för den farled som ansökan gäller har

1) intyg över avlagd PEC-inkolningsresa,

2) intyg enligt 40 § 1 mom. 4 punkten,

3) avlagt prov i farledskännedom enligt 45 §, och

4) avlagd praktisk del enligt 46 §.

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

Transport- och kommunikationsverket ska på ansökan lägga till en områdesspecifik befrielse i det giltiga PEC-certifikatet, om den sökande har fullgjort de krav som anges i 41 § 1 mom. 4—6 punkten.

### 48 §

#### *Tillägg av nytt fartyg i giltigt PEC-certifikat*

Transport- och kommunikationsverket ska på ansökan lägga till ett nytt fartyg i ett giltigt PEC-certifikat, om innehavaren av PEC-certifikatet avlägger den examenskörning som avses i 46 § i en av de farleder som antecknats i PEC-certifikatet och uppdaterar lotsningsplanen för alla i certifikatet antecknade farleder som omfattas av den befrielse i vilken fartyget läggs till, så att lotsningsplanen beaktar det nya fartygets egenskaper. I en områdesspecifik befrielse från lotsplikt kan dock ett nytt fartyg med en största längd av över 120 meter eller en största bredd av över 20 meter endast läggas till om även villkoret enligt 41 § 1 mom. 5 punkten uppfylls.

Om det nya fartyget använder ett annat säkerhetsstyrningssystem än fartyg som redan antecknats i certifikatet, förutsätter tillägget av det nya fartyget i PEC-certifikatet dessutom att certifikatinnehavaren har manövringserfarenhet från minst två separata resor i de farleder som antecknats i certifikatet och 20 dagar sjötjänst på fartyg som använder säkerhetsstyrningssystemet i fråga.

Trots bestämmelserna i 1 och 2 mom. kan Transport- och kommunikationsverket direkt på ansökan i PEC-certifikatet lägga till ett fartyg som använder samma säkerhetsstyrningssystem och som är byggt enligt samma ritningar och överensstämmande planer som ett fartyg som redan är antecknat i eller söks för PEC-certifikatet. En annan förutsättning är att ändringsarbetena under fartygens livscykel till väsentliga delar motsvarar varandra.

### 49 §

#### *Förnyelse av farledsspecifik befrielse*

Farledsspecifika befrielser som antecknats i PEC-certifikatet kan förnyas på ansökan. Farledsspecifika befrielser i ett utgående PEC-certifikat kan förnyas på samma sätt som farledsspecifika befrielser i ett giltigt certifikat, om det gått ut högst 12 månader tidigare. Förnyelse förutsätter att den sökande har

- 1) giltigt behörighetsbrev för däcksbefäl som berättigar till manövrering av det fartyg som befriats från lotsplikt,
- 2) giltigt läkarintyg för fartygspersonal som berättigar till däckstjänstgöring,
- 3) erfarenhet av manövrering av fartyg med PEC-certifikat från minst 2 tur- och returresor per år eller sammanlagt minst 15 resor under certifikatets giltighetstid i bägge riktningar i den farled som antecknats i certifikatet, och
- 4) examenskörning i den praktiska delen, om antalet resor per år som avses i 3 punkten är färre än 5 eller om antalet resor under certifikatets giltighetstid är färre än 50.

Förnyelse av en farledsspecifik befrielse som antecknats i ett obegränsat PEC-certifikat förutsätter dessutom att den sökande under befrielsens giltighetstid avlagt minst 5 eller under föregående 12 månader minst 2 resor i isförhållanden i vilken som helst av de farleder med gällande assistansbegränsning minst I C som antecknats i certifikatet.

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

Om antalet resor enligt 1 mom. 3 punkten under certifikatets giltighetstid är högst fem, jämföras detta med en situation där den sökande ansöker om första befrielse för farleden i fråga. Om antalet resor överstiger fem men understiger det antal som föreskrivs i 1 mom. 3 punkten, kan de resor som saknas ersättas med ett fartygssimulatorprov i den praktiska delen enligt 46 §.

Om giltighetstiden för det certifikat som förnyas har gått ut över 12 månader men högst 5 år tidigare, ska den sökande avlägga en PEC-examen enligt 44 §. Om giltighetstiden har gått ut över fem år tidigare, ska den sökande avlägga en PEC-inskolningsresa enligt 43 § och en PEC-examen enligt 44 §.

I det förnyade certifikatet antecknas alla fartyg som antecknats i PEC-certifikatet och på vilka innehavaren av PEC-certifikatet i manövreringsuppgifter under giltighetstiden för den farledspecifika befrielse från lotsplikt som förnyas antingen avlagt minst 2 separata resor i de farleder som antecknats i certifikatet eller tjänstgjort minst 20 sjö dagar.

### 50 §

#### *Förnyelse av områdesspecifik befrielse*

Områdesspecifika befrielser som antecknats i PEC-certifikatet kan förnyas på ansökan. Områdesspecifika befrielser som gått ut kan förnyas på samma sätt som gällande befrielser, om de gått ut högst 12 månader tidigare. Förnyelse förutsätter att den sökande har

- 1) giltigt behörighetsbrev för däcksbefäl som berättigar till manövrering av det fartyg som befriats från lotsplikt,
- 2) giltigt läkarintyg för fartygspersonal som berättigar till däckstjänstgöring,
- 3) intyg över omfattande erfarenhet av farlederna i det område som ansökan gäller under giltighetstiden för det certifikat som förnyas,
- 4) den praktiska delens examenskorning, om kravet på omfattande erfarenhet i 3 punkten inte uppfylls.

Förnyelse av en områdesspecifik befrielse som antecknats i ett obegränsat PEC-certifikat förutsätter dessutom att den sökande under befrielsens giltighetstid avlagt minst 5 eller under föregående 12 månader minst 2 resor i isförhållanden i vilken som helst av de farleder med gällande assistansbegränsning minst I C som antecknats i certifikatet.

Om giltighetstiden för det certifikat som förnyas har gått ut över 12 månader men högst 5 år tidigare, ska den sökande fullgöra prestationerna enligt 41 § 1 mom. 6 punkten. Om giltighetstiden har gått ut över fem år tidigare, ska den sökande avlägga en inskolningsresa och ett inskolningssamtal enligt 41 § 1 mom. 4 punkten samt fullgöra prestationerna enligt 41 § 1 mom. 6 punkten.

I det förnyade PEC-certifikatet antecknas alla fartyg som antecknats i certifikatet och på vilka innehavaren av certifikatet i manövreringsuppgifter under giltighetstiden för den områdesspecifika befrielse som förnyas antingen avlagt minst 2 separata resor i de farleder som antecknats i certifikatet eller tjänstgjort minst 20 sjö dagar.

Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om den omfattande erfarenhet som krävs enligt 1 mom. 3 punkten.



## Betänkande KoUB 27/2022 rd

8 kap.

### Examinator

51 §

#### *Examinator för lotsexamina eller PEC-examina*

Lotsexamina och PEC-examina får bedömas av en person som godkänts av Transport- och kommunikationsverket och som särskilt utbildats för uppgiften. Förutsättningen för att godkänna en person som examinator för lotsexamina eller PEC-examina är att personen uppfyller följande krav:

- 1) minst fem års erfarenhet som lots eller av verksamhet med PEC-certifikat,
- 2) två övningsresor med två olika examinators samt examinerernas förordande,
- 3) personen har ett giltigt lotsningscertifikat eller PEC-certifikat,
- 4) intyg över avlagt teoriprov för en av Transport- och kommunikationsverket godkänd examinator för lotsexamina eller PEC-examina, utbildarutbildning, kommunikationsutbildning samt simulatorutbildning,
- 5) genomgången Transport- och kommunikationsverkets inskolningssamtal, och
- 6) goda muntliga och skriftliga kunskaper i finska eller svenska samt nöjaktiga muntliga kunskaper i det andra språket, och kunskaper i engelska som motsvarar åtminstone kunskapsnivå fyra i den allmänna språkexamen som avses i lagen om allmänna språkexamina (964/2004).

Certifikat för examinator kan beviljas att gälla de farleder och fartyg för vilka den sökande har den erfarenhet som uppgiften förutsätter. Sådan erfarenhet har en sökande som har

- 1) giltigt lotsningscertifikat för den farled som ansökan gäller,
- 2) giltigt PEC-certifikat för den farled och det fartyg som ansökan gäller,
- 3) avlagt inskolningsresan enligt 43 §, provet i farledskännedom enligt 45 § och simulatorövningen för examinators i den farled som ansökan gäller, eller
- 4) avlagt examenskörningen på fartyget i fråga eller inskolningsresan för examinators tillsammans med en annan examinator.

Certifikatet för en examinator för lotsexamina eller PEC-examina är i kraft i fem år efter att det beviljats.

Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om innehållet i de utbildningar och prov som avses i 1 mom. 4 punkten och bedömningen av dem samt om förfarandet för godkännande och om simulatorövningen för examinators, inskolningsresan för examinators och förfarandena för att utfärda, ansöka om och komplettera examinerens certifikat.

52 §

#### *Förnyelse av certifikat för examinator*

Certifikatet för en examinator för lotsexamina eller PEC-examina kan förnyas på ansökan högst 12 månader efter att det gått ut. Förnyelse förutsätter att certifikatets innehavare

- 1) godkänt har avlagt det webbaserade teoriprovet som förutsätts i lotsexamen högst 12 månader innan certifikatet förnyas,

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

2) har upprättat aktuella lotsningsplaner för de farleder som innehavarens examinatorsrätt omfattar,

3) under certifikatets giltighetstid har avlagt minst 5 examensresor, 10 övningsresor med en lotsande lots eller en innehavare av PEC-certifikat, 10 resor som lots eller innehavare av PEC-certifikat eller 10 övningsgångar i simulator,

4) under certifikatets giltighetstid har varit examinator för fem examenskörningar eller den del som avläggs i simulator, och

5) har sådan hälsa och kondition som krävs för uppgiften.

Om certifikatet har gått ut över 12 månader tidigare, ska innehavaren utöver det som föreskrivs i 1 mom. också avlägga de övningsresor som avses i 51 § 1 mom. 2 punkten och den simulatorutbildning som avses i 4 punkten.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om förfarandet för förnyelse av certifikat för examinator.

### 53 §

#### *Examinators ansvar och skyldigheter*

Examinatorn ansvarar vid avläggande av lotsexamina eller PEC-examina för att den person som godkänt har avlagt examen uppfyller de krav som föreskrivs i denna lag.

Examinatorn ska genom sin egen underskrift i varje intyg för delområdena i examen bekräfta att den sökande behärskar de kunskaper och färdigheter som krävs så att sjösäkerheten inte äventyras. Examinatorn ansvarar för att det som han eller hon antecknar i olika handlingar för lotsexamina eller PEC-examina är sanningsenligt.

Den tjänsteman vid Transport- och kommunikationsverket som ansvarar för lotsningsfrågor har rätt att delta i examenstillfällena för att bedöma hur examinatorn presterar i sin uppgift. Den tjänsteman vid Transport- och kommunikationsverket som ansvarar för lotsningsfrågor ska inspektera examinatorns examenstillfälle minst en gång under respektive certifikats giltighetstid. Dessutom kan inspektioner utföras av vägande skäl.

Examinatorn ska delge ett **beslut över godkänd eller underkänd prestation.**

På en examinator tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar vid utförande av sådana uppgifter som i denna lag läggs på examinatorns ansvar. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

### 54 §

#### *Prissättning av examinatorsuppgift*

För bedömning av examensprestationer enligt denna lag kan examinatorn ta ut en avgift baserad på ett fast enhetspris.

Om utvecklingen av priserna för examinatorsuppgifter visar att de priser som tas ut för examina inte är skäliga, kan Transport- och kommunikationsverket **bestämma** ett maximipris för dem. Ett skäligt pris är skäligt med hänsyn till en effektiv aktörs kostnader för tjänsteproduktionen. Maximipriset ska vara kostnadsbaserat så att det innefattar en skälig intäkt. Maximipriset kan fastställas för högst ett år i taget.

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

9 kap.

### Östersjölotsning

55 §

#### *Tillhandahållande av Östersjölotsning samt certifikat*

Östersjölotsning får tillhandahållas av lotsningsbolaget eller någon annan juridisk person, då den som anlitas för uppdraget ska ha Östersjölotsningscertifikat, eller av en fysisk person med Östersjölotsningscertifikat. Östersjölotsningscertifikat beviljas i Finland av Transport- och kommunikationsverket.

56 §

#### *Krav för erhållande av Östersjölotsningscertifikat*

För att erhålla Östersjölotsningscertifikat ska den sökande ha

- 1) giltigt sjökaptensbrev,
- 2) giltigt läkarintyg för fartygspersonal som berättigar till däckstjänstgöring,
- 3) minst 30 månader sjötjänst i uppgifter som däcksbefäl på ett fartyg med en bruttodräktighet på minst 3 000 ton, varav minst 12 månader i Östersjöområdet, eller minst 5 års erfarenhet som lots i Östersjöområdet,
- 4) en fritt formulerad utredning över omfattande erfarenhet av isnavigation i Östersjöområdet,
- 5) intyg över Östersjölotssexamen som avlagts högst 12 månader innan ansökan lämnas in, och
- 6) tillräckliga kunskaper i engelska.

Den erfarenhet som krävs enligt 1 mom. 3 punkten kan visas med ett sjötjänstutdrag eller någon annan tillförlitlig fritt formulerad utredning för Transport- och kommunikationsverket.

Certifikatet söks hos Transport- och kommunikationsverket och det är i kraft fem år efter att det beviljats.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om förfarandet vid ansökan om Östersjölotsningscertifikat.

57 §

#### *Östersjölotssexamen*

Den Östersjölotssexamen som avses i 56 § 1 mom. 5 punkten ordnas av Transport- och kommunikationsverket. Examen ska mäta minst följande delområden:

- 1) de viktigaste rutterna i Östersjöområdet samt trafiksepareringssystem, VTS-tjänster, fartygens rapporteringssystem och andra verksamhetsbegränsningar för rutterna,
- 2) centrala aspekter i anslutning till sjöfartsvarningar, isbrytarassistans och bogserbåtsassistans,
- 3) miljöskydd och sjöräddningsverksamhet i Östersjöområdet,
- 4) faktorer i anslutning till manövrering av fartyg,
- 5) Östersjöområdets nationella lotsningsområden, lotsplatser och lotsbeställning,

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

- 6) kunskaper i engelska,
- 7) intern kommunikation på fartyget samt extern kommunikation från fartyget, och
- 8) de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss.

Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om innehållet i examen för Östersjölotsar samt ordnandet och bedömningen av examen.

### 58 §

#### *Förnyelse av Östersjölotsningscertifikat*

Östersjölotsningscertifikat kan förnyas på ansökan, om den sökande har

- 1) giltigt sjökaptensbrev,
- 2) giltigt läkarintyg för fartygspersonal som berättigar till däckstjänstgöring, och
- 3) under certifikatets giltighetstid minst 12 månader sjötjänst i uppgifter som däcksbefäl på ett fartyg med en bruttodräktighet på minst 3 000 ton i Östersjöområdet, arbete under certifikatets giltighetstid som lots i Östersjöområdet under sammanlagt minst 3 år eller minst 2 Östersjölotsningar per år under certifikatets giltighetstid.

Den sökande ska dessutom lämna en sammanfattning till Transport- och kommunikationsverket av sina Östersjölotsningar under giltighetstiden för det certifikat som förnyas.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om förfarandet för förnyelse av Östersjölotsningscertifikat.

### 10 kap.

#### **Särskilda bestämmelser**

### 59 §

#### *Fastställande av tillfällig lotsplats eller lotspliktslinje*

När omständigheterna förutsätter det får Transport- och kommunikationsverket fastställa en tillfällig lotsplats eller lotspliktslinje för viss tid på lotsningsbolagets ansökan eller på eget initiativ. Transport- och kommunikationsverket ska meddela VTS-tjänsteleverantören och Trafikledsverket om beslutet om fastställandet.

VTS-tjänsteleverantören ska förse den tillfälliga lotsplatsen med tillfällig virtuell varselmärkning.

### 60 §

#### *Erkännande av behörighet som beviljats av en behörig myndighet i en annan stat*

Transport- och kommunikationsverket erkänner behörighet som beviljats utomlands i enlighet med de internationella skyldigheter som är bindande för Finland. Behörighet som beviljats utomlands kan erkännas om den sökande har sådan kompetens som avses i Europaparlamentets och rå-

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

dets direktiv 2005/36/EG om erkännande av yrkeskvalifikationer och förutsatt att den sökande uppfyller de krav som föreskrivs i denna lag eller bestäms med stöd av denna lag.

### 61 §

#### *Praxis och utbildningssystem hos aktörer som utför isbrytningstjänster*

En aktör som utför sådana isbrytningstjänster som avses i 10 a § i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005) ska utarbeta och upprätthålla en enhetlig praxis för säker farledsnavigation för de fartyg som används för isbrytning samt ett utbildningssystem som definierar dels innehållet i utbildningen för däcksbefälet med avseende på lotsningskompetens och fartygsassistans i isförhållanden, dels utbildningen i upprätthållandet av den kompetensen.

Det utbildningssystem som avses i 1 mom. ska omfatta åtminstone följande delområden:

- 1) utbildning och inskolning i samspelet med de assisterade fartygen,
- 2) utbildning i farledsnavigation vid isbrytning,
- 3) inskolning i vakthållning under aktörens isbrytningsuppdrag,
- 4) upprättande av en lotsningsplan för de farleder som används vid isbrytning,
- 5) simulatorövningar för besvärliga ställen i de farleder som används vid isbrytning, och
- 6) övning i farledsnavigering och manövrering på aktörens olika fartyg.

I utbildningssystemet ska aktören

- 1) beskriva hur kompetensen i de delområden som avses i 2 mom. upprätthålls,
- 2) upprätta en plan för hur personen genomgår prestationerna enligt utbildningssystemet, samt
- 3) beskriva förfarandena i anslutning till ändring av utbildningssystemet.

Utbildningssystemets delområden enligt 2 mom. 1—3 punkten godkänns av Trafikledsverket och delområdena enligt 4—6 punkten av Transport- och kommunikationsverket. Utbildningssystemets delområden enligt 3 mom. godkänns av Transport- och kommunikationsverket.

Om de aspekter som avses i 2 och 3 mom. har beskrivits i detalj, ska Trafikledsverket och Transport- och kommunikationsverket godkänna utbildningssystemet. Verken kan innan de godkänner utbildningssystemet kräva att aktören kompletterar det till de delar de bedömer att de aspekter som avses i 2 och 3 mom. inte har beskrivits tillräckligt detaljerat. Godkännandet av utbildningssystemet gäller tre år och kan förnyas på ansökan.

### 62 §

#### *Undantag*

Transport- och kommunikationsverket kan under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) eller i störningssituationer under normala förhållanden avvika från kraven på förnyelse eller beviljande av lotsningscertifikat eller av PEC-certifikat i denna lag när nya lotsningscertifikat eller PEC-certifikat beviljas eller när de förnyas. Lotsningscertifikat eller PEC-certifikat kan beviljas eller förnyas genom undantagsförfaranden, om det normala förfarandet avsevärt försvårats till följd av en exceptionell situation med omfattande konsekvenser och undantagsförfarandet är nödvändigt för att trygga kontinuiteten i sjöfarten och det inte orsakar fara för människoliv, egendom eller miljön. Lotsningscertifikat eller PEC-certifikat som beviljas eller förnyas genom undantagsförfarande är i kraft högst sex månader efter att de beviljats.

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

### 63 §

#### *Lagring och behandling av uppgifter för persontillstånd*

I syfte att bevilja och övervaka lotsningscertifikat, PEC-certifikat, Östersjölotsningscertifikat och examinatorcertifikat lagrar Transport- och kommunikationsverket uppgifter om certifikaten i ett sådant trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017). På behandlingen av uppgifter tillämpas 26—28 kap. i lagen om transportservice.

### 64 §

#### *Tillsyn*

Transport- och kommunikationsverket övervakar efterlevnaden av denna lag med undantag för 10 och 11 §. Efterlevnaden av denna lag övervakas även av polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet inom deras respektive uppgiftsområden. I den arrenderade delen av Saima kanal tillämpas bestämmelserna om de allmänna villkoren för fartygstrafik i artikel 6.2 i fördraget mellan republiken Finland och Ryska federationen om fartygstrafiken genom Saima kanal (FördrS 8/2012) samt bestämmelserna i artikel 15.1 om lagstiftning som ska tillämpas på den arrenderade delen.

VTS-tjänsteleverantören ska omedelbart meddela Transport- och kommunikationsverket de avvikelser som den lägger märke till i fråga om iakttagandet av lotsplikt och användningen av lotsningscertifikat eller PEC-certifikat samt tillhandahållandet av lotsningstjänster.

Transport- och kommunikationsverket ska via ett gränssnitt eller annars i elektronisk form lämna VTS-tjänsteleverantören uppdaterade uppgifter om lotsningscertifikat samt PEC-certifikat och andra undantag från lotsplikten. Transport- och kommunikationsverket kan meddela VTS-tjänsteleverantören undantag också på annat sätt än via ett gränssnitt eller annars i elektronisk form.

Lotsningsbolaget ska i elektronisk form lämna VTS-tjänsteleverantören aktuella uppgifter om beställning av lots och pågående lotsningsuppdrag. Bolaget ska meddela VTS-tjänsteleverantören avvikelser eller störningar i lotsningsverksamheten.

### 65 §

#### *Tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information*

Transport- och kommunikationsverket har trots sekretessbestämmelserna rätt att för att utföra sina uppgifter enligt denna lag få nödvändig information av lotsningsbolaget och certifikatinnehavarna och av andra aktörer och personer vilkas rättigheter och skyldigheter regleras i denna lag.

Informationen ska lämnas utan dröjsmål, i den form myndigheten begär och kostnadsfritt.

### 66 §

#### *Återkallande, ändring och begränsning av tillstånd*

En tillståndshavare kan meddela att den verksamhet som tillståndet gäller har upphört. Transport- och kommunikationsverket återkallar tillståndet när det fått anmälan om upphörande.

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

Transport- och kommunikationsverket får ändra, begränsa eller återkalla ett tillstånd om

1) tillståndsinnehavaren inte längre uppfyller förutsättningarna för beviljandet av tillståndet och inte har åtgärdat felen eller bristerna i förutsättningarna inom utsatt tid,

2) tillståndshavaren upprepade gånger eller allvarligt brutit mot det som föreskrivs i denna lag eller bestäms med stöd av denna lag eller mot andra bestämmelser om fartygstrafik, och det inte kan anses tillräckligt att ge en anmärkning eller varning, eller

3) det av någon annan orsak än de som avses i 1 eller 2 punkten är motiverat att misstänka att tillståndshavaren inte klarar av att sköta den verksamhet som persontillståndet gäller på ett säkert sätt.

Transport- och kommunikationsverket får återkalla ett tillstånd endast om en lindrigare påföljd med hänsyn till alla faktorer som framgår i ärendet inte kan anses tillräcklig. Tillståndet får återkallas i proportion till förseelsens allvar för viss tid eller tills vidare.

En tillståndsinnehavare ska utan dröjsmål lämna in ett återkallat tillstånd till Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverket kan i de fall som avses i 2 mom. omedelbart omhänderta tillståndet för den tid ärendet utreds. Tillståndet ska returneras utan dröjsmål om det inte återkallas.

### 67 §

#### *Anmärkning och varning*

Transport- och kommunikationsverket får ge en tillståndshavare en anmärkning, om denne på annat sätt än det som avses i 66 § 2 mom. 2 punkten underlåter att iaktta bestämmelser eller föreskrifter om den verksamhet som avses i tillståndet eller om skötseln av den uppgift som avses i tillståndet. Transport- och kommunikationsverket får utfärda en varning, om en anmärkning med hänsyn till alla faktorer som framgår i ärendet inte kan anses tillräcklig.

En anmärkning ges muntligt eller skriftligt. En varning ges skriftligt och en anteckning om den görs i trafik- och transportregistret.

### 68 §

#### *Påföljdsavgift*

En påföljdsavgift kan påföras den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1) försummar den lotsplikt som avses i 4 § och i bestämmelser som utfärdats med stöd av 4 §, om inte något annat följer av 4—7 §,

2) tillhandahåller lotsningstjänster i strid med det som föreskrivs i 8 §,

3) försummar skyldigheten att lämna förhandsuppgifter enligt 12 § 1 mom. eller lämnar felaktig eller bristfällig information i förhandsuppgifterna,

4) försummar skyldigheten att lämna uppgifter enligt 17 § 2 mom.,

5) lotsar utan den rätt som föreskrivs i 30 §, eller

6) bedriver Östersjölotsning i strid med det som föreskrivs i 55 §.

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

### 69 §

#### *Påföljdsavgiftens storlek*

Påföljdsavgiften för en juridisk person får vara högst 100 000 euro.

Påföljdsavgiften för en fysisk person får vara högst 4 procent av dennes inkomster enligt den verkställda beskattningen för året före det då förseelsen upphörde, dock högst 5 000 euro.

Vid bedömningen av påföljdsavgiftens storlek ska hänsyn tas till

- 1) förseelsens art, omfattning, skadlighet, varaktighet och om förseelsen upprepats,
- 2) den vinning som erhållits genom förseelsen, om denna uppgift finns tillgänglig,
- 3) åtgärder som vidtagits av näringsidkaren för att lindra eller avhjälpa skadan, och
- 4) gärningsmannens ekonomiska ställning.

### 70 §

#### *Påförande av eller avstående från påföljdsavgift*

Påföljdsavgift påförs av Transport- och kommunikationsverket. Påföljdsavgift påförs på föredragning. Påföljdsavgiften ska betalas till staten.

Framställning om påföljdsavgift får inte göras och påföljdsavgift får inte påföras, om det inte är fråga om en allvarlig eller återkommande förseelse och gärningsmannen har vidtagit tillräckliga korrigerande åtgärder omedelbart efter att förseelsen upptäcktes eller om påförande av påföljdsavgift måste anses uppenbart oskäligt. Påföljdsavgift får inte heller framställas eller påföras, om det har förflutit mer än fem år sedan gärningen begicks.

Framställning om påföljdsavgift får inte göras och påföljdsavgift får inte påföras den som misstänks för samma gärning i en förundersökning, en åtalsprövning eller ett brottmål som har inletts vid en domstol eller den som för samma gärning har meddelats en lagakraftvunnen dom. Den som påförts en påföljdsavgift får inte i domstol dömas till straff för samma gärning.

En påföljdsavgift preskriberas fem år från det att ett lagakraftvunnet avgörande meddelades. Påföljdsavgiften avskrivs när en avgiftsskyldig fysisk person avlider. Bestämmelser om verkställigheten av påföljdsavgifter finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

### 71 §

#### *Sökande av ändring*

Omprövning får begäras i andra beslut av Transport- och kommunikationsverket än beslut om återkallande eller begränsning av lotsningscertifikat, PEC-certifikat, Östersjölotsningscertifikat och examinatorscertifikat samt beslut om återkallande av tillstånd till fjärrlotsning. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003). ~~Bestämmelser om sökande av ändring hos förvaltningsdomstolen finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).~~

Bestämmelser om sökande av ändring hos förvaltningsdomstolen finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019). (Nytt 2 mom.)



## Betänkande KoUB 27/2022 rd

72 §

*Domstol*

Den behöriga domstolen i ärenden som ska behandlas enligt 14, 17—20 och 23 § i denna lag bestäms enligt 21 kap. i sjölagen.

11 kap.

### **Ikraftträdande**

73 §

*Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft den 20 .

Genom denna lag upphävs lotsningslagen (940/2003) och förordningen om östersjölotsar (1105/1981).

74 §

*Övergångsbestämmelser*

Styrsedel för lots eller linjelotsbrev som utfärdats eller dispens från skyldigheten att anlita lots som beviljats i enlighet med den upphävda lagen eller med stöd av den är giltiga under den tid som anges i beslutet om beviljande.

Den erfarenhet som enligt 43 § 3 mom. krävs av handledare på PEC-inskolningsresor kan även anses uppfyllas helt eller delvis genom motsvarande erfarenhet som samlats med linjelotsbrev eller dispens före ikraftträdandet av denna lag.

Efter att denna lag har trätt i kraft men före den 1 juni 2028 kan styrsedlar för lots enligt den upphävda lagen på begäran ändras till lotsningscertifikat enligt denna lag. Ändring söks hos Transport- och kommunikationsverket. Ändringen kan göras till den del personens erfarenhet på området motsvarar det kunnande som krävs för att få lotsningscertifikat.

Linjelotsbrev enligt 14 § i den upphävda lagen som uppfyller förutsättningarna för förnyelse kan förnyas genom förfarandet för förnyelse av farledsspecifik befrielse från lotsplikt som antecknas i PEC-certifikatet enligt 49 § i denna lag. Linjelotsbrevet enligt den upphävda lagen ändras då till en farledsspecifik befrielse från lotsplikt som antecknas i PEC-certifikatet.

Dispens enligt 16 § i den upphävda lagen som uppfyller förutsättningarna för förnyelse kan förnyas genom förfarandet för förnyelse av områdesspecifik befrielse från lotsplikt som antecknas i PEC-certifikatet enligt 50 § i denna lag. Dispensen enligt den upphävda lagen ändras då till områdesspecifik befrielse från lotsplikt som antecknas i PEC-certifikatet, till den del förutsättningarna för förnyelse av den VTS-områdesspecifika befrielsen, eller för förnyelse av befrielse för andra än VTS-farleder som läggs till i PEC-certifikatet, uppfylls.

Trafik enligt 5 § 2 mom. 2 punkten i den upphävda lagen kan fortsätta på den upphävda lagens villkor fram till den 1 juni 2028.

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

Innan denna lag träder i kraft men senast den 31 december 2023 kan Transport- och kommunikationsverket godkänna en större del av resorna som avlagda före PEC-inskolningsresan än vad som föreskrivs i 43 § 1 mom.

Villkoret i 51 § 1 mom. 2 punkten i denna lag tillämpas inte från ikraftträdandet av denna lag till den 31 december 2023.

## 2.

### Lag

#### om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om verkställighet av böter (672/2002) 1 § 2 mom., sådant det lyder i lag (//), som följer:

#### 1 §

##### *Tillämpningsområde*

På det sätt som föreskrivs i denna lag verkställs också

- 1) en oljeutsläppsavgift enligt 3 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009),
- 2) en försummelseavgift enligt 9 § i lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitande av utomstående arbetskraft (1233/2006),
- 3) en påföljdsavgift enligt 11 a kap. 3 § i arbetsavtalslagen (55/2001),
- 4) en försummelseavgift enligt 35 § i lagen om utstationering av arbetstagare,
- 5) en försummelseavgift enligt 6 § i lagen om skyldighet att erbjuda kvitto vid kontantförsäljning (658/2013),
- 6) en överträdelseavgift enligt 49 § och en påföljdsavgift enligt 51 § i lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken (1188/2014),
- 7) en påföljdsavgift enligt 71 § i alkohollagen (1102/2017),
- 8) en påföljdsavgift enligt 35 § i utsädeslagen (600/2019),
- 9) en påföljdsavgift enligt 26 § i växtskyddslagen (1110/2019),
- 10) en påföljdsavgift inom införselkontrollen enligt 15 § i lagen om införselkontroll av djur och vissa varor (1277/2019),
- 11) en avgift för trafikförseelse enligt 161 § i vägtrafiklagen (729/2018),
- 12) en avgift för trafikförseelse enligt 93 § i körkortslagen (386/2011),
- 13) en avgift för trafikförseelse enligt 122 § i sjötrafiklagen (782/2019),

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

- 14) en avgift för trafikförseelse enligt 268 § i lagen om transportservice (320/2017),  
15) en avgift för trafikförseelse enligt 195 § och en påföljdsavgift enligt 189–192 § i fordonslagen (82/2021),  
16) en påföljdsavgift inom foderkontrollen enligt 51 § i foderlagen (1263/2020),  
17) en påföljdsavgift inom livsmedelstillsynen enligt 67 § i livsmedelslagen (297/2021),  
18) en påföljdsavgift inom djursjukdomskontrollen enligt 94 a § i lagen om djursjukdomar (76/2021),  
19) en påföljdsavgift inom tillsynen över identifiering och registrering av djur enligt 36 § och en avgift för trafikförseelse som påförs för åsidosättande av skyldigheten att medföra och visa upp djurets identitetshandling enligt 37 § i lagen om identifiering och registrering av djur (1069/2021),  
20) en påföljdsavgift inom tillsynen över ekologisk produktion enligt 38 § i lagen om ekologisk produktion (1330/2021),  
21) en påföljdsavgift enligt 8 och 9 § i lagen om överensstämmelse för skodon och textilprodukter (265/2022),  
22) en påföljdsavgift inom gödselmedeltillsynen enligt 37 § i lagen om gödselmedel (711/2022),  
23) påföljdsavgift inom biprodukttillsynen enligt 63 a § i lagen om animaliska biprodukter (517/2015), (Ny)  
24) straffbestämmelse som avses i 21 § i lagen om rymdverksamhet (63/2018), (Ny)  
25) påföljdsavgift enligt 4 § i lagen om åtgärder mot spridning av terrorisminnehåll online (99/2023), (Ny)  
26) avgift för trafikförseelse enligt 141 § och påföljdsavgift enligt 142 § i lagen om transport av farliga ämnen (/), (Ny)  
27) en påföljdsavgift enligt 68 § i lotsningslagen (/).

Denna lag träder i kraft den 20 .

### ***Utskottets förslag till uttalande***

1. *Riksdagen förutsätter att statsrådet noggrant och på ett övergripande sätt bevakar och bedömer reformens konsekvenser för kontinuiteten i sjöfartsverksamheten och vid behov vidtar åtgärder för att trygga sjöfarten och konkurrenskraften.*

## Betänkande KoUB 27/2022 rd

Helsingfors 16.2.2023

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Suna Kymäläinen sd  
vice ordförande Ari Tornainen cent  
medlem Pekka Aittakumpu cent  
medlem Heikki Autto saml  
medlem Sandra Bergqvist sv  
medlem Seppo Eskelinen sd  
medlem Janne Heikkinen saml  
medlem Petri Huru saf  
medlem Juho Kautto vänst  
medlem Jari Kinnunen saml  
medlem Johan Kvarnström sd  
medlem Joonas Könttä cent  
medlem Sheikki Laakso saf  
medlem Jenni Pitko gröna  
medlem Mirka Soinikoski gröna  
medlem Paula Werning sd.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.