

## 4.1 De viktigaste förslagen

### 4.1.1 Lotsplikt

I propositionen föreslås det att över 50 meter långa fartyg i princip ska vara skyldiga att anlita lots inom de lotspliktiga områdena i Finland. Lotspliktigt område är ett nytt begrepp i den nationella lagstiftningen i Finland. Det omfattar ett område utanför Finlands kust som avgränsas av en linje som fastställs genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift. Vattenområdena innanför linjen är sådana att det i dem är nödvändigt för kuststaten att skydda sina intressen genom att kräva att fartygens besättning har lotsningskompetens eller anlitar lots.

Förslaget syftar till att trygga kuststaten Finlands intressen. För närvarande är fartygen inte lotspliktiga utanför de officiella farlederna. Förslaget förväntas styra fartyg i handelssjöfart till att använda VTS-farleder, vilket kan anses motiverat med tanke på sjösäkerheten. Därigenom kan sådana fall förebyggas där fartyg av någon anledning försöker använda andra än lotspliktiga farleder utan lots.

Gränsen på 50 meter för lotsplikt ska inte gälla fartyg som framförs i VTS-farleder där det tillämpas en lotspliktsgräns som utfärdas genom föreskrift. Genom föreskrift ska det för varje farled fastställas en egen lotspliktsgräns som grundar sig på den risk som farledens särdrag utgör för fartygstrafiken. Avsikten är att fastställa lotspliktsgränsen på en nivå som på ett ändamålsenligt sätt beaktar den risk som varje fartyg utgör i respektive farled. Vid bedömningen används en beräkningsmetod som ingår i den utredning som beställts av Aalto-universitetet. Beräkningen grundar sig också på de dimensionerande fartyg som används i Trafikledsverkets farledsplanering.

Som stöd för ett riskbaserat fastställande av lotspliktsgränserna har Trafikledsverket beställt en utredning av Aalto-universitetet. I utredningen ingår en beräkningsmetod för att för varje enskild farled fastställa den risk som olika typer av fartyg utgör. Beräkningsmetoden grundar sig också på de dimensionerande fartyg som används i Trafikledsverkets farledsplanering samt på PIANC:s (World Association for Waterborne Transport Infrastructure) beräkningsmodeller. Som underlag för sin undersökning använde de som genomförde arbetet sig av regionvis insamlade sammanställningar där lotsarna uppgav vilka områden i farlederna de upplevde som utmanande. Tack vare detta var det möjligt att identifiera de centrala faktorer som utgör en risk i det ömsesidiga förhållandet mellan fartyget och farleden. Faktorerna indelades i huvuddrag i fyra kategorier: faktorer som hänför sig till farledens egenskaper, förhållandefaktorer, faktorer i fråga om hur krävande sjötrafiken är samt faktorer i anknytning till sikten. För vissa risker fastställdes sannolikheten och viktcoeffcienten enligt hur hög den aktuella risken är i en viss farled och hur sannolikt det är att en realiserad risk leder till en olycka. En kombination av dessa bidrar till att för varje farled skapa en riskkoefficient för fartyg av olika storlek och med olika typer av manöverförmåga. Detta hjälper den behöriga myndigheten, Transport- och kommunikationsverket, att fastställa lotspliktsgränsen specifikt för varje farled. På så sätt är det möjligt att skapa ändamålsenliga och faktabaserade lotspliktsgränser i de finska farlederna för att främja sjösäkerheten, få fartygstrafiken att löpa smidigare och undvika onödiga kostnader för aktörerna. Ett faktabaserat fastställande av lotspliktsgränsen förutsätter att varje farled i Finland som används av handelssjöfarten granskas individuellt för att hitta en lämplig gräns. För att lagstiftningen ändå ska vara tydlig och tillämpbar för aktörerna är det inte ändamålsenligt att föreskriva en individuell gräns för varje farled och fartygstyp, utan i stället indelas farlederna i ett antal kategorier enligt deras egenskaper och hur krävande de är. I praktiken innebär detta att det tillämpas ett fåtal olika lotspliktsgränser beroende på farledernas huvudsakliga egenskaper. Det har ansetts ändamålsenligt att detta arbete utförs genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift, eftersom fastställandet av gränserna när allt kommer omkring är tekniskt och påverkar individens rättigheter och skyldigheter i och med att bestämmelserna om den allmänna lotspliktsgränsen som huvudprincip lindras.

I VTS-farleder kan därför lotspliktsgränsen variera beroende på de farleds-, fartygs- och lastspecifika egenskaperna, men i regel uppskattas den vara högre än 50 meter. För närvarande gäller lotsplikten samtliga minst 70 meter långa eller 14 meter breda fartyg i lotspliktiga farleder. En högre lotspliktsgräns än den allmänna lotspliktsgränsen i farlederna medför ingen förhöjd risk för säkerheten eftersom vattenområdena i farlederna har kontrollerats och det i farledsområdena finns säkerhetsanordningar för sjöfarten som underlättar navigeringen.

Fartyg som transporterar sådan last som avses i kapitel VII del D i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (*FördrS 11/1981, nedan SOLAS-konventionen*) och som innehåller bestått kärnbränsle, plutonium eller visst radioaktivt avfall och transporteras i enlighet med IMDG-koden för transport av farliga ämnen som styckegods på fartyg (s.k. INF-laster), är liksom i nuläget på motsvarande sätt oberoende av sin storlek lotspliktiga i de lotspliktiga områdena i Finland.

Däremot kan fartyg som transporterar olja, kondenserad gas eller skadliga flytande ämnen i bulk och som under alla förhållanden fastställts som lotspliktiga bli befriade från lotsplikten under vissa förutsättningar.

I propositionen föreslås det lagstiftning om att Transport- och kommunikationsverket på ansökan ska kunna bevilja hamnförvaltningen undantag från lotsplikten. Med stöd av tillståndet kan hamnförvaltningen på motsvarande sätt som enligt den gällande lagen ge aktörer godkännande att på hamnområde bedriva sådan verksamhet i anslutning till manövrering av fartyg i vilken personen i fråga är befälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfart. Bestämmelsen motsvarar 4 § 4 mom. i den gällande lagen med den skillnaden att hamnförvaltningen behöver få tillstånd av Transport- och kommunikationsverket för verksamheten innan den kan ge de godkännanden som avses i momentet. Tillståndet föreslås vara begränsat till intern verksamhet i anknytning till fartygens manövrering i det område som avses i ansökan, det vill säga verksamhet där fartyget framförs mellan kaj- eller ankarplatser. I tillståndsförfarandet ska hamnförvaltningen och Transport- och kommunikationsverket precisera de områden i hamnen mellan vilka trafiken kan ges godkännanden som befriar från lotsning. Syftet med denna ändring är att förtydliga den oklarhet som råder över vad som ur lotsningens synvinkel kan betraktas som hamnområde och att på så sätt eliminera de stora tolkningsskillnaderna mellan hamnarna.

Fartyg kan beviljas befrielse från lotsplikten genom ett persontillstånd som beviljas av Transport- och kommunikationsverket. I 5 § föreslås det bestämmelser om de grunder på vilka fartyg kan beviljas befrielse från lotsplikten genom ett persontillstånd som beviljas av Transport- och kommunikationsverket. Motsvarande persontillstånd för närvarande är linjelotsbrevet och dispensen. Det föreslås att dessa ska ersättas med farleds- och områdesspecifika PEC-certifikat. Syftet med kravet på persontillstånd är att säkerställa att det i besättningen ombord på fartyget finns yrkesskicklighet och annan kunskap för att trygga sjösäkerheten.

Enligt 4 § ska lotsplikten inte gälla finska statsfartyg, färjor enligt 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005), ryska fartyg då fartygen enbart trafikerar den del av Saima kanal som hör till Ryssland eller virkesflottning i Saimens vattenområde. Bestämmelser om övriga undantag ska enligt förslaget tas in i 7 §.

#### **4.1.2 Kompetens och utbildning**

Det föreslås att styrsedeln för lots i den gällande lagen ska ersättas med lotsningscertifikat och att villkoren för att beviljas lotsningscertifikat ska preciseras i förhållande till den tidigare styrsedeln för lots. Den sökande ska också ha intyg över avlagd elevperiod i lotsningsbolagets utbildningssystem samt intyg över godkänd lotsexamen, som består av en skriftlig och en praktisk del. Det förutsätts att den sökande har goda muntliga och skriftliga kunskaper i finska eller svenska samt nöjaktiga muntliga kunskaper i det andra språket. Ett nytt krav är också kunskaper i engelska.

De nuvarande linjelotsbrevens och dispenserna ersätts med farleds- och områdesspecifika PEC-certifikat. PEC-certifikat kan beviljas sökande, vars nautiska kunskap och farledskännedom kan verifieras av Transport- och kommunikationsverket. Sökande förutsätts bland annat visa tillräcklig farledskännedom, utföra en PEC-inskolningsresa samt uppvisa intyg över avlagd PEC-examen som består av en skriftlig och praktisk del.

Till skillnad från nuläget krävs det inte längre kunskaper i finska och svenska av den som ansöker om PEC-certifikat i VTS-farleder. Det anses inte finnas något behov av kunskaper i de inhemska språken för att trygga sjösäkerheten i VTS-farlederna, där kommunikationen med exempelvis VTS-tjänsteleverantören sker på engelska. Ett undantag är Saimen, där det utöver tillräckliga kunskaper i engelska krävs behövliga kunskaper i finska och svenska också i VTS-farlederna. I VTS-farleder är kravet på kunskaper i engelska således huvudregeln från vilken det föreslås ett undantag i fråga om de bägge inhemska språken i Saimen. Dessutom krävs kunskaper i finska och svenska fortfarande av innehavare av PEC-certifikat som vill ha befrielse för farleder utanför VTS-farledsområdena. Enligt förslaget ska detta gälla hela det lotspliktiga området i Finland.

Som en helt ny typ av persontillstånd föreslås i propositionen persontillstånd för personer som bedömer examina. En person som bedömer examina ska genom ett persontillstånd som beviljats av Transport- och kommunikationsverket vara godkänd som examinator av lagstadgade examensprestationer. En sådan uppgift är till exempel att bedöma lotsens farledskännedomsprov.

Den som bedömer examina ska ha minst fem års erfarenhet som lots eller av verksamhet med PEC-certifikat. Dessutom krävs det att personen har utfört två övningsresor med två olika examinatore samt examinerernas förordande. Den sökande ska också ha ett giltigt lotsningscertifikat eller PEC-certifikat för de farleder och de fartyg för vilka personen får bedöma lotsexamina eller PEC-examina. Den sökande ska även uppfylla de övriga kraven i 51 §.

I dagens läge bedöms provlotsningen av Transport- och kommunikationsverkets tjänstemän och de skriftliga delarna och simulatorprovet av anordnarna av sjöfartsutbildning. Genom att i fortsättningen binda bedömningen av examina till vissa godkända personer förbättras enhetligheten i verksamheten samt betonas det ansvar och de skyldigheter som uppgiften kräver. I fortsättningen kan också hela examen bedömas av samma person, vilket anses bidra till att förbättra verksamhetens kvalitet och examensbedömningens övergripande karaktär.

#### **4.1.3 Lotsningsbolagets och lotsens rättigheter och skyldigheter**

I propositionen föreslås det preciseringar i lotsarnas och lotsningsbolagets rättigheter och skyldigheter. Det föreslås att bestämmelsen om lotsarnas straffrättsliga tjänsteansvar ska preciseras så att den gäller personer som är anställda hos lotsningsbolaget när dessa sköter en uppgift enligt denna lag. Syftet med ändringen är att förtydliga att tjänsteansvaret endast gäller de uppgifter som lotsningsbolaget ansvarar för enligt denna lag. Dessutom bidrar ändringen till att den person som i varje enskilt fall i sista hand utövar beslutanderätten har sista handsansvaret för den uppgift som hör till tjänsteansvaret. Ändringen främjar lotsarnas rättsskydd.

Propositionen innehåller ett förslag enligt vilket lotsningsbolaget ska ha rätt att vägra att tillhandahålla en lotsningstjänst eller avbryta lotsningsverksamhet för ett specifikt fartyg, område eller en specifik farled, om inledandet av lotsningen eller en fortsatt lotsning äventyrar säkerheten för fartyget, de ombordvarande, den övriga sjötrafiken eller miljön. Dessutom ska lotsningsbolaget ha rätt att vägra att tillhandahålla en lotsningstjänst för ett specifikt fartyg om fartyget eller fartygets agent på ett betydande sätt försummat sina skyldigheter i fråga om lotsningsavgiften.

Lotsarnas ansvar för att vägra att inleda en lotsning eller för att avbryta en lotsning, om säkerheten så kräver, preciseras. I den gällande lagen finns motsvarande motiveringar för lotsens *rätt* att vägra utföra lotsning. Genom den nya mer förpliktande bestämmelsen förtydligas det i vilka situationer det är nödvändigt att avbryta lotsningen eller vägra att inleda den för att trygga sjösäkerheten. Utan en förpliktande bestämmelse kan det finnas onödigt risk för att lotsningen utförs i situationer där fartygets egenskaper eller väderförhållanden faktiskt skulle kräva att den avbryts.

För lotsningsbolaget föreskrivs också en skyldighet att se till att de personer som anställs är oförvitliga och tillförlitliga. Det här kan göras genom en säkerhetsutredning eller ett intyg över säkerhetsutredning enligt säkerhetsutredningslagen (726/2014) om det får göras en säkerhetsutredning av personen i enlighet med 19 § 1 mom. 1 eller 4 punkten i den lagen. Lotsningsbolagets personal kan i sitt arbete ha tillgång till säkerhetsklassificerad information. Avsikten med ändringen är att trygga Finlands nationella säkerhet. Det föreslås också en precisering av lotsningsbolagets beredskapsskyldighet som ett led i tryggheten av den nationella säkerheten och försörjningsberedskapen.

Det föreslås ändringar i lotsningsbolagets prissättning för att göra det möjligt att anpassa lotsningsbolagets verksamhet till de behov som uppstår till följd av covid-19-pandemin och det ständigt föränderliga geopolitiska läget. Lotsningsbolaget får i fortsättningen ändra sin prissättning högst två gånger om året i stället för den tidigare årliga ändringen. Genom möjligheten att ändra priserna två gånger om året kan bolaget prissätta sina tjänster på ett sätt som bättre motsvarar det verkliga behovet. Lotsningsbolaget ska dock fortsättningsvis på motsvarande sätt som enligt den gällande lagen hålla samråd med dem som anlitar lotsningstjänster om nivån på lotsningsavgifterna och vid behov om kvaliteten på den tjänst som tillhandahålls. I lotsningslagen ska enligt förslaget tas in en bestämmelse om principerna för kompensation av inkomstförluster som drabbar lotsningsbolaget på grund av det nedsatta priset per enhet. Genom denna bestämmelse tryggas lotsningsverksamheten i Saima kanal och Saimens vattenområde också i exceptionella situationer.

#### **4.1.4 Fartygets befälhavares skyldigheter**

På motsvarande sätt som i den gällande lotsningslagen föreslås det att fartygets befälhavare ska ha ansvaret för manövreringen av sitt fartyg även under lotsningen. Det föreslås att befälhavarens nuvarande skyldighet att lämna uppgifter ska preciseras så att den entydigt också gäller tiden innan lotsningen inleds. Befälhavaren är då skyldig att både före och under lotsningen lämna alla uppgifter

som är av betydelse för lotsningen till lotsen. Preciseringsen är nödvändig för att skyldigheten att lämna uppgifter ska vara klar för alla aktörer i samtliga skeden av lotsbeställningen och lotsningen.

I propositionen föreslås det en ny skyldighet enligt vilken fartygets befälhavare eller en person som befälhavaren befullmäktigat för uppgiften ska göra en förhandsanmälan om lotsningsbehovet. Avsikten med skyldigheten att lämna förhandsanmälan är att främja sjösäkerheten. Finnpilot kräver redan nu i sina tjänstevillkor att det görs en förhandsanmälan. En reglering på lagnivå förbättrar verksamhetens transparens och förtydligar praxisen.

#### **4.1.5 Beredskap för exceptionella situationer**

I propositionen föreslås också preciseringar i lotsningsbolagets beredskapsskyldighet samt bestämmelser om bemyndigandet att utfärda förordningar med stöd av vilket det kan utfärdas närmare bestämmelser om beredskapen för exceptionella situationer. Vidare får enligt förslaget utfärdas en förordning med stöd av vilken persontillståndens giltighetstid kan förlängas. Genom dessa ändringar tryggas sjösäkerheten och att sjöfarten kan fungera störningsfritt också i exceptionella situationer.

#### **4.1.6 Revidering av påföljderna**

I propositionen föreslås det att lotsningsföreseelser motsvarande dem som finns i dag ska slopas. Kriminalisering är en åtgärd som på grund av sin karaktär ingriper i de grundläggande rättigheterna och ska därför tillämpas som det sista möjliga alternativet. Vid beredningen bedömdes det att administrativa sanktioner räcker för att uppnå målet med bestämmelserna om påföljder och att det inte finns något särskilt behov av föreseelseförfarandet. Därför föreslås det i propositionen att Transport- och kommunikationsverket ska få påföra en påföljdsavgift för tillhandahållande av lotsningstjänst i strid med 8 §, försummelse av lotsplikten enligt 4 §, utövande av östersjölotsning i strid med 55 §, lotsning utan den rätt som föreskrivs i 30 §, försummelse av skyldigheten att lämna uppgifter enligt 17 § 2 mom. och försummelse att lämna de förhandsuppgifter som avses i 12 §.

Den föreslagna lotsningslagens bestämmelser om återkallande av tillstånd som Transport- och kommunikationsverket beviljat kompletterar och preciserar 13 § om återkallande av styrsedel för lots i den gällande lagen. Den nya bestämmelsen ska gälla alla persontillstånd enligt lotsningslagen samt sådana övriga tillstånd som förutsätts för att bedriva den verksamhet som avses i lotsningslagen. I bestämmelsen föreskrivs också om ändring och begränsning av tillstånd som myndigheten beviljat. Den gällande lagen innehåller inga bestämmelser om detta. Möjligheten att ge anmärkningar och varningar ska lyftas fram som ett sätt att ingripa i försummelse och annat felaktigt förfarande.

Det övergripande målet med bestämmelserna om påföljd i lotsningslagen är att det vid brott mot de verksamhetsstyrande bestämmelserna finns behövliga åtgärder som kan vidtas för att säkerställa att lagstiftningen iakttas på tillbörligt sätt. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Transport- och kommunikationsverket ska göra en samlad bedömning av situationen och välja den mest proportionella åtgärden bland ett urval av metoder. Exempelvis återkallande av ett persontillstånd ingriper starkt i aktörernas rättsliga ställning och bör därför vara ett sistahandsalternativ för att ingripa i felaktigt förfarande.

#### **4.1.7 Fjärrlotsning**

Det föreslås att de viktigaste bestämmelserna om fjärrlotsning ska ingå som ett eget kapitel. Lagstiftningen om fjärrlotsning är uppdaterad, och det föreslås inga väsentliga ändringar i den.

#### **4.1.8 Revidering av lagstiftningen om östersjölotsar**

Det föreslås att den gällande förordningen om östersjölotsar (nr 1105) upphävs och att bestämmelserna om östersjölotsar inkluderas i lagen. Samtidigt föreslås en uppdatering av bestämmelserna så att det exempelvis blir möjligt också för lotsningsbolaget att bedriva östersjölotsning.