

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

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det 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. I lagen föreskrivs det också om nya skyldigheter för 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.

---

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING .....	5
1 Bakgrund och beredning.....	5
1.1 Bakgrund.....	5
1.1 Beredning.....	5
2 Nuläge och bedömning av nuläget.....	6
2.1 Allmänt.....	6
2.2 Lotsplikt .....	10
2.3 Lotsningscertifikat .....	11
2.3.1 Allmänt.....	11
2.3.2 Styrsedel för lots .....	12
2.3.3 Linjelotsbrev .....	13
2.3.4 Dispens.....	13
2.3.5 Förutsättningar för att bevilja certifikat .....	14
2.3.5.1 Lotsexamen .....	14
2.3.5.2 Övningsresor .....	15
2.3.5.3 Provlotsning .....	15
2.4 Förberedelser och beredskap.....	15
2.5 Östersjölotsar .....	16
2.6 Påföljder.....	16
2.6.1 Lotsningsförseelse.....	16
2.6.2 Andra påföljder .....	18
3 Mål 18	
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	19
4.1 De viktigaste förslagen.....	19
4.1.1 Lotsplikt .....	19
4.1.2 Kompetens och utbildning .....	21
4.1.3 Lotsningsbolagets och lotsens rättigheter och skyldigheter .....	22
4.1.4 Fartygsbefälhavarens skyldigheter.....	23
4.1.5 Beredskap för exceptionella situationer .....	23
4.1.6 Revidering av påföljderna .....	23
4.1.7 Fjärrlotsning .....	24
4.1.8 Revidering av lagstiftningen om Östersjölotsar .....	24
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna .....	24
4.2.1 Ekonomiska konsekvenser .....	24
4.2.2 Konsekvenser för konkurrensen.....	29
4.2.3 Konsekvenser för myndigheterna .....	30
4.2.4 Konsekvenser för sjösäkerheten.....	31
4.2.5 Miljökonsekvenser .....	32
4.2.6 Försörjningsberedskap och övriga samhällliga konsekvenser.....	32
4.2.7 Konsekvenser för statsfinanserna.....	35
4.2.8 Konsekvenser för de grundläggande och mänskliga rättigheterna.....	36
4.2.8.1 Näringsfrihet .....	36
4.2.8.2 Rätt till liv, egendomsskydd och ansvar för miljön .....	36

4.2.8.3 Bestämmelser om påföljd.....	37
4.2.9 Proportionalitetsprövning av den reviderade regleringen av yrken .....	39
5 Alternativa handlingsvägar .....	40
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser.....	40
5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet .....	41
5.2.1 Sverige .....	41
5.2.2 Danmark.....	42
5.2.3 Norge.....	42
6 Remissvar .....	43
6.1 Allmänt.....	43
6.2 Lotsplikt .....	44
6.2.1 Område med allmän lotsplikt .....	44
6.2.2 Farledsspecifik riskbedömning .....	44
6.2.3 Grunderna för befrielse från lotsplikt.....	45
6.3 Examenskrav och utbildning.....	47
6.4 Krav på språkkunskaper för PEC-certifikatinnehavare.....	48
6.5 Försörjningsberedskapen och den nationella säkerheten .....	50
6.6 Inledande och avslutande av lotsning .....	52
6.7 Isbrytning .....	52
6.8 Hamnar.....	53
6.9 Aktörernas ansvar och skyldigheter .....	54
6.9.1 Vägran att utföra lotsning.....	54
6.9.2 Lämnande av förhandsanmälan.....	55
6.10 Lotsningsavgift.....	56
6.11 Reformen av påföljdsregleringen .....	57
6.12 Utlåtande av rådet för bedömning av lagstiftningen .....	58
7 Specialmotivering .....	59
7.1 Lotsningslagen .....	59
7.2 Lagen om verkställighet av böter .....	114
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag .....	114
8.1 Bemyndiganden att utfärda förordning .....	114
8.2 Normgivningsbemyndiganden .....	114
9 Ikraftträdande.....	115
10 Verkställighet och uppföljning .....	116
11 Förhållande till andra propositioner och beroende av internationella förpliktelser .....	117
12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning .....	118
12.1 Inledning .....	118
12.2 Rättsstatsprincipen och förvaltningens lagbundenhet (2 § 3 mom.) .....	119
12.3 Jämlikhet (6 §) .....	119
12.4 Skydd för privatlivet (10 §).....	120
12.5 Rätt till arbete och näringsfrihet (18 §).....	122
12.6 Rättsskydd (21 §) .....	125
12.7 Utfärdande av förordningar och delegering av lagstiftningsbehörighet (80 §) .....	125
12.8 Statliga skatter och avgifter (81 §).....	127
12.9 Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter (124 §).....	127
12.10 Bestämmelser om påföljdsavgift.....	129

12.11 Tillämpning i landskapet Åland.....	132
LAGFÖRSLAG.....	134
Lotsningslag.....	134
Lag om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter.....	164
BILAGA.....	166
PARALLELLTEXT.....	166
Lag om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter.....	166

## MOTIVERING

### 1 Bakgrund och beredning

#### 1.1 Bakgrund

Kommunikationsministeriet gav den 16 april 2019 Finn-pilot Pilotage Ab (*nedan Finn-pilot*) på bolagets initiativ i uppdrag att sammankalla en grupp bestående av företrädare för läroanstalter som tillhandahåller lotsutbildning, lotsningsmyndigheten och Finn-pilot för att diskutera utmaningarna och utvecklingsobjekten i lotsutbildningen. Utifrån sitt arbete upprättade arbetsgruppen en rapport<sup>1</sup> som lämnades till kommunikationsministeriet. Av rapporten framgår att kraven för förnyande av lotsningscertifikat bör granskas och förenhetligas. Med tanke på lotsutbildningens utveckling skulle det till exempel vara viktigt att utfärda separata bestämmelser om den utbildning som krävs för olika certifikat.

I rapporten konstateras ytterligare att den gällande lagstiftningen är flertydig och komplicerad. Efter att den gällande lotsningslagen (940/2003) utfärdades har den reviderats i flera omgångar. Revideringarna har varit specifika vilket har bidragit till att öka flertydigheten och kryphålen i lagstiftningen. Inte heller lagstrukturen uppfyller dagens krav på högklassig lagstiftning och det har upptäckts brister i verkställigheten av lagen.

Projektet för reform av lotsningslagen hänför sig till åtgärdsområdet ”Ett livskraftigt Finland” i statsminister Sanna Marins regeringsprogram och det uppsatta målet att garantera en hög kompetensnivå och tillräcklig yrkeskunskap i alla havsområden<sup>2</sup>. Målet med lagreformen är att trygga sjösäkerheten på Finlands territorialvatten bland annat genom att precisera dels kraven på lotsning, dels kompetenskraven för lotsar och dem som beviljats dispens från lotsplikt.

#### 1.1 Beredning

Regeringens proposition har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket. Beredningen har varit öppen och beredningsmaterialet är offentligt tillgängligt i statsrådets projektfönster.<sup>3</sup>

Lagstiftningsprojektet har inletts till följd av slutsatserna i den rapport som upprättades av arbetsgruppen för lotsutbildning. Rapporten användes som underlag särskilt under den preliminära förberedelsen av projektet. I arbetsgruppen som beredde rapporten deltog Transport- och kommunikationsverket, Åboa Mare, Etelä-Kymenlaakson ammattiopisto (Ekami Consulting Oy), Högskolan på Åland, Satakunnan Ammattikorkeakoulu (SAMK), Lotsförbundet rf, Finn-pilot Pilotage Ab och Rederierna i Finland rf. Arbetsgruppen sammanträdde flera gånger under perioden 11 juni 2019–25 maj 2020.

Inom ramen för lagstiftningsprojektet har det från första början ordnats samråd med de viktigaste intressentgrupperna. I början av projektet ordnades den 2 juni 2021 ett öppet möte för intressentgrupper där det informerades om projektets utgångsläge, centrala ändringsbehov och

---

<sup>1</sup> Rapporten kan laddas ner från statsrådets projektfönster på <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM021:00/2021>.

<sup>2</sup> Ett inkluderande och kunnigt Finland – ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbart samhälle; statsminister Sanna Marins regeringsprogram 2019; avsnitt 3.4.1 Utvecklingen av transportnätet, metod 4.

<sup>3</sup> Reform av lotsningslagen, statsrådets projektfönster. <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM021:00/2021>.

planerna för beredningen. Vidare ordnades det den 1 september 2021 ett möte för intressentgrupperna med fokus på behörighetskraven och utbildningen. På det följande mötet den 28 september 2021 behandlades lotsningskompetens på ett allmännare plan. På det sista mötet den 21 april 2022 presenterades utkastet till paragrafer i regeringens propositionsutkast i sin helhet.

Transport- och kommunikationsverket ordnade 11–12.11.2021, 9.2.2022 och 17.2.2022 möten för smågruppsarbete där det gavs förslag till ändrade riktlinjer. Temana under dessa möten var lotsningskompetensen i fråga om fartygsmanövrering, utbildningen samt hur de nya kunskaperna visas och bedöms. I smågruppsarbetet deltog fartygsbefälhavare från rederierna Alfons Håkans Oy Ab, ESL Shipping Oy, Finnlines Oyj, Viking Line Abp, Tallink Silja Oy, Mopro Oy och VG-Shipping Oy samt lotsar från Finnipilot Pilotage Ab. Resultatet av arbetet har i synnerhet i fråga om bedömningen av kraven på behörigheter och examina utnyttjats vid beredningen av propositionen.

Under beredningen identifierades ett behov av att få information särskilt om vilka faktorer på fartygen som kräver användning av lots eller annat certifikat för att trygga säkerheten samt om vilka faktorer som främjar fartygets säkra navigering utan en separat lots eller ett persontillstånd. Olika fartyg utgör olika typer av risker i varje färled. Ett centralt behov som uppdagades var att utreda de olika faktorer, situationer och förhållanden som i varje enskilt fall kräver anlitan av lots eller något annat persontillstånd för att trygga sjösäkerheten. För att svara på detta informationsbehov beställde Trafikledsverket en riskanalysundersökning av Aalto-universitetet hösten 2021. Undersökningen resulterade i en algoritm, som Transport- och kommunikationsverket kan utnyttja vid beredningen av en föreskrift för att fastställa gränsvärden för lotsplikten i respektive färled. Bestämmelserna som föreslås till följd av undersökningen beskrivs närmare i avsnitt 4.1.1.

Ett utkast av regeringspropositionen var ute på remiss 10.6.2022–1.8.2022. Det lämnades sammanlagt 42 yttranden. Dessutom beställdes det en utredning av Lauri Ojala (Logscale Oy), professor i logistik, för att noggrannare bedöma propositionens konsekvenser för försörjningsberedskapen. Utredningen blev klar den 17 augusti 2022. Utredningen fokuserade främst på ändringarnas konsekvenser för småtonnaget.

Yttrandena, sammandraget av yttrandena och utredningen av konsekvenserna för försörjningsberedskapen är officiellt tillgängliga under fliken dokument i statsrådets projektfönster.<sup>4</sup>

## **2 Nuläge och bedömning av nuläget**

### **2.1 Allmänt**

I lotsningslagen och i statsrådets förordning om lotsning (1385/2016) som utfärdats med stöd av den föreskrivs om lotsningsverksamheten, lotsplikten och grunderna för befrielse från den, lotsens skyldigheter och uppgifter, lotsens behörighet, befälhavarens ansvar och skyldigheter samt andra lotsningsrelaterade frågor.

Syftet med den gällande lotsningslagen är att i enlighet med 1 § 1 mom. främja säkerheten inom fartygstrafiken samt förebygga miljöolägenheter som trafiken kan orsaka. Syftet är dessutom enligt 2 mom. att föreskriva om skyldigheten att anlita lots, om lotsens uppgifter och ansvar och om lotsningsbolagets rättigheter och skyldigheter. Med lotsning avses verksamhet i anslutning

---

<sup>4</sup> Reform av lotsningslagen, statsrådets projektfönster. <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM021:00/2021>.

till manövrering av fartyg, då lotsen är befälhavarens rådgivare samt lokal sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfart.

I en internationell jämförelse är Finlands kust svårnavigerad. Framförande av fartyg längs den grunda och steniga kusten är krävande, farlederna kan vara långa och vintertid medför isförhållandena särskilda utmaningar för fartygstrafiken. Överlag kan den säkerheten inom den finländska sjöfarten anses ligga på en hög nivå. Transport- och kommunikationsverket Traficom tog under året 2021 emot 30 rapporter om olyckor inom handelssjöfarten i Finlands territorialvatten. År 2020 uppgick antalet olyckor till 26. I Finland har olyckorna inom handelssjöfarten i regel varit grundstötningar eller bottenkänningar samt kollisioner eller sammanstötningar.<sup>5</sup> Olyckorna har inte haft några betydande skadliga följder för miljön och har inte heller lett till några förluster av människoliv eller allvarliga personskador.<sup>6</sup> Trots detta får Transport- och kommunikationsverket ständigt avvikelserapporter om farledsnavigationen och lotsningskompetensen i Finlands VTS-områden. Rapporterna om avvikelser som äventyrar sjösäkerheten har gällt lotspliktiga fartyg oberoende av deras storlek. Bland annat Olycksutredningscentralen<sup>7</sup> har gett kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket rekommendationer om att utveckla lotsningskompetensen och lagstiftningen om den. Därigenom är det motiverat att utöver kompetenskraven för lotsar också se över kompetenskraven för befälet på alla lotspliktiga fartyg med avseende på lotsningskompetensen.

Till det positiva säkerhetsläget bidrar bland annat kraven på framförande av fartyg, såsom lotsplikten. Andra system och åtgärder som förebygger olyckor är bland annat fartygstrafikservicen (VTS, Vessel Traffic Services), det obligatoriska rapporteringssystemet för fartyg i Finska viken (Gulf of Finland Reporting System), hamnstatskontrollerna (Port State Control) och systemet PortNet som är kopplat till EU-systemet SafeSeaNet.

I Finland får ingen annan än lotsningsbolaget, numera statsbolaget Finnpilot Pilotage Ab, tillhandahålla lotsningstjänster eller bedriva lotsningsverksamhet eller fjärrlotsning. I Finland finns det 62 hamnar eller kajplatser dit det utförs lotsningar via 42 lotsplatser. Det finns 181 lotspliktiga farleder. Finnpilot sysselsätter sammanlagt 332 personer, varav 140 är lotsar. År 2019, före covid-19-epidemins början, gjordes cirka 25 100 lotsningar och antalet lotsade sjömil uppgick till cirka 472 000. År 2021 utfördes cirka 21 400 lotsningar och antalet lotsade sjömil var cirka 411 000.

Finnpilot Pilotage Ab har separat ålagts skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster (SGEI-tjänster) för lotsningen i Saima kanal och i Saimens vattenområde för vilken det betalas en ersättning. Skyldigheten att tillhandahålla en allmännyttig tjänst gäller endast lotsningen i Saima kanal och Finnpilot Pilotage Ab:s extra kostnader för den har ersatts från offentliga medel på basis av de faktiska kostnaderna. Arrangemanget grundar sig på det faktum att lotsningen i Saima kanal är betydligt dyrare än lotsning till havs. För att förhindra en för hög lotsningsavgift och trygga tillgången till tjänsten betalas det en ersättning för lotsningen i Saima kanal till Finnpilot Pilotage Ab.

---

<sup>5</sup>Transport- och kommunikationsverket Traficom. Statistikdatabas, olyckor inom handelssjöfarten efter typ av olycka och den bedömda orsaken, [https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/sv/TraFi/TraFi\\_\\_Vesiliikenneonnettomuudet/trafi\\_velo\\_pxt\\_13pn.px/](https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/sv/TraFi/TraFi__Vesiliikenneonnettomuudet/trafi_velo_pxt_13pn.px/).

<sup>6</sup> Transport- och kommunikationsverket Traficom. Merenkulun turvallisuuuden tila, <https://www.liikennefakta.fi/fi/turvallisuus/merenkulku>.

<sup>7</sup> Olycksutredningscentralens utredningsrapport M2021-01, M/V Timcas (NL) bottenkänning utanför Raumo 16.2.2021.

År 2019 lotsade Finnpilot 35,4 procent av alla fartyg som anlöpte finska kusthamnar (35,1 procent 2018).<sup>8</sup> År 2021 var den motsvarande andelen 33,2 procent. Lotsningsavgifterna som Finnpilot år 2021 tog ut av fartygstrafiken uppgick till sammanlagt cirka 31 miljoner euro (cirka 32 miljoner euro år 2020 och cirka 37 miljoner euro år 2019).<sup>9</sup> I verkligheten är kostnaderna för lotsplikten ännu högre, eftersom många rederier skaffar befrielse från lotsplikt för sitt befäl i stället för att köpa lotsningstjänster. Det går inte att exakt uppskatta det sammanlagda beloppet av dessa kostnader. Lotsningsavgifterna och kostnaderna för befrielse från lotsplikt ingår i logistikostnaderna inom Finlands handelssjöfart och utrikeshandel. Dessutom har staten utöver de sänkta lotsningsavgifterna i Saimenområdet årligen understött området med ett prisstöd på sammanlagt cirka fyra miljoner euro (före Ukrainakrigets trafikmässiga konsekvenser för Saimenområdet).

Lotsningskostnaderna kan till exempel sättas i relation till de transportkostnader för Finlands utrikeshandel som beskrivs i logistikutredningen (på finska).<sup>10</sup> Utifrån Statistikcentralens uppgifter om handelsbalansen (export och import av sjötransporttjänster) uppgår transportkostnaderna för utrikeshandeln till flera miljarder euro per år. Priserna kan dock uppvisa till och med kraftiga variationer från år till år, till exempel till följd av ändrade bränslekostnader eller finansieringskostnader eller när en förändrad efterfrågan påverkar priset på transporttjänster. I framtiden förväntas den klimatpolitiska miljöstyrningen avsevärt öka kostnaderna för den maritima logistiken.

Konsekvenserna av covid-19-epidemin för sjötrafiken minskade avsevärt efterfrågan på lotsningar åren 2020 och 2021. Särskilt de avbokade anlöpen av kryssningsfartyg under sommarsäsongerna hade stor inverkan på Finnpilots inkomster. Också i fraktfartygstrafiken skedde det betydande förändringar i efterfrågan på lotsningar. Sedan februari 2022 har förändringarna i den internationella handeln och de ekonomiska sanktionerna till följd av kriget i Ukraina haft konsekvenser för fartygstrafiken och efterfrågan på lotsningar vid kusten och i synnerhet i Saima kanal och i Saimen. Vid kusten har det förutom i fartygstrafikens volymer även skett förändringar i rutterna som både minskat och ökat till följd av den förändrade Rysslandstrafiken och den nya trafiken som ersätter den. Det går inte att ge någon exakt uppskattning av förändringarna i fartygstrafiken, konsekvensernas varaktighet och eventuella långvarighet. I Saima kanal och i Saimens farleder har behovet av lotsning minskat avsevärt efter krisens början.

I Finland kan priset för lotsning internationellt sett anses vara konkurrenskraftigt jämfört med de lotsningsavgifter som tas ut i vissa länder kring Östersjön och Nordsjön.<sup>11</sup> I Åbo universitets utredning från år 2020 jämfördes lotsningsavgifterna i Finland med de lotsningsavgifter som tas ut i grannländerna och avgifterna sattes också i förhållande till de avgifter och skatter som tas ut av andra myndigheter och hamnar.<sup>12</sup> Finlands lotsningsavgifter är bäst jämförbara med avgifterna i Sverige och Estland, medan kostnaderna är lägre i Norge och i synnerhet i Ryssland. Lotsningskostnadernas ekonomiska betydelse i sig och i förhållande till de skatter och avgifter som tas ut av andra myndigheter och hamnar beror dock i hög grad på bland annat fartygstypen, prisstrukturen, lotsningsresorna, trafikens och lotsningarnas regelbundenhet samt kostnadsfaktorer beroende på fartygets flagg. Av samma anledning är det också svårt att göra jämförelser och generalisera resultat.

---

<sup>8</sup> Finnpilot Pilotage Ab:s årsrapport 2019 (på finska).

<sup>9</sup> Finnpilots årsberättelse 2021 (på finska), [https://finnpilot.fi/wp-content/uploads/2022/03/Finnpilot\\_vuosikertomus\\_2021.pdf](https://finnpilot.fi/wp-content/uploads/2022/03/Finnpilot_vuosikertomus_2021.pdf).

<sup>10</sup> Logistiikkaselvitys 2020. Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja sarja E-1:2021.

<sup>11</sup> Finnpilots årsberättelse 2021 (på finska), [https://finnpilot.fi/wp-content/uploads/2022/03/Finnpilot\\_vuosikertomus\\_2021.pdf](https://finnpilot.fi/wp-content/uploads/2022/03/Finnpilot_vuosikertomus_2021.pdf).

<sup>12</sup> Merlog 2030: merikuljetusten logistiikka ja ulkomaankaupan kilpailukyky. Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja sarja E-1:2020.



Som alternativ till att anlita lots har rederierna möjlighet att skaffa en med lotsning jämförbar kompetens för besättningen på sina fartyg och på så sätt befrias från lotsplikten. Ett på grund av sin storlek lotspliktigt fartyg är befriat från skyldigheten att anlita lots om Transport- och kommunikationsverket har beviljat fartygets befälhavare linjelotsbrev enligt 14 § för fartyget och farleden i fråga eller dispens enligt 16 § för fartyget och farleden eller vattenområdet i fråga. Dessa alternativ väljs av rederier som fastställer att utbildnings- och certifikatkostnaderna i dem är förmånligare än lotsning. Transport- och kommunikationsverket sörjer för den allmänna styrningen och utvecklingen av lotsningsverksamheten och övervakar efterlevnaden av bestämmelserna i lagen med undantag av 6 §. Befrielsen passar särskilt för fartyg i reguljärtrafik som återkommande använder samma farled.

Enligt Åbo universitets rapport Sjöfartsmarknaden i Finland anlöper 35 000–40 000 fartyg i utrikesfart varje år Finlands hamnar. Anlöpen görs av 1 600–1 700 olika fartyg (Kommunikationsministeriets publikationer 2022:6). Av de fartyg i utrikesfart som anlöpte Finland år 2019 var 39 procent av passagerar- och bilfärjorna och 35 procent av ro-ro-fartygen antecknade i det finska registret. Andelen finska fartyg av andra fartygstyper var 2–3 procent. De vanligaste utländska flaggstaterna har under de senaste åren varit Estland, Sverige och Nederländerna. Spektrumet av andra flaggstater är stort. Andelen exporterade och importerade ton som årligen transporterats sjövägen av fartyg under finsk flagg har varit ungefär en tredjedel. I inrikesfarten görs det dessutom varje år tusentals fartygsanlöp till kusthamnarna och hamnarna i Saimen. Enligt en utredning (Logscale Oy) som beställts av kommunikationsministeriet uppgick andelen småtonnage, som är en särskild målgrupp för lagändringarna (torrlastfartyg med över 400 och under 3 700 GT) av alla fartygsanlöp i finska hamnar år 2021 till knappt 4 500, dvs. cirka 14 procent. Av dessa fartygsanlöp gjordes drygt 1 000 av fartyg i det finska registret. I småtonnage-trafiken stod de finska fartygen för cirka 23 procent av de årliga fartygsanlöpen och för 6 procent av det totala antalet fartyg som anlöpt finska hamnar.

Enligt Transport- och kommunikationsverkets statistik hörde 1 236 fartyg till Finlands handelsflotta i början av år 2022. Till den egentliga handelsflottan, dvs. minst 15 meter långa fartyg, hörde 671 fartyg. I förteckningen över handelsfartyg var antalet fartyg i främst utrikesfart 112, varav 16 var passagerarfartyg, 90 fraktfartyg och 6 specialfartyg. Sommaren 2022 hade 4 finska rederier sammanlagt 21 finskregistrerade småtonnagefartyg (under 3 700 GT) för last (Logscale Oy).

Enligt Transport- och kommunikationsverkets Sjömansstatistik uppgick befälhavarnas och styrmännens sjöarbete år 2021 till sammanlagt cirka 1 100 årsverken, varav största delen i utrikesfart. Antalet befälhavare och styrmän på fartygen varierar enligt årstid. Sommaren 2021 arbetade cirka 700 av dem på fartyg och vid årsskiftet cirka 400. Av befälet var cirka 85 procent finländskt och resten utländskt.<sup>13</sup>

Enligt Statistikcentralen bedrev år 2020 sammanlagt cirka 310 företag i Finland verksamhet inom branschen sjötrafik. Deras sammanlagda omsättning var cirka 1,8 miljarder euro och de sysselsatte cirka 5 800 personer i olika uppgifter. Nästan 300 av dessa var företag som sysselsatte under 50 personer och hade en omsättning på under 10 miljoner euro. Cirka 10 företag var mätt i antalet sysselsatta i storleksklassen 50–över 1 000 personer och hade en omsättning på över 10 miljoner euro. Alla finska företag som transporterar frakt eller passagerare till havs och på inre vattenvägar ingår i statistiken.

---

13 Traficoms statistiska publikationer 1/2022.

## 2.2 Lotsplikt

I praktiken är alla huvudfarleder för handelsfartyg i Finland lotspliktiga och i princip är alla handelsfartyg som trafikerar Finland skyldiga att anlita lots. Fartyg, fartygskombinationer eller bogserkombinationer är skyldiga att anlita lots i de lotspliktiga allmänna farlederna i finskt vattenområde och i den arrenderade delen av Saima kanal enligt villkoren i 5 § i den gällande lotsningslagen. Enligt grundprincipen är fartyg med en största längd av mer än 70 meter eller en största bredd av mer än 14 meter skyldiga att anlita lots i de lotspliktiga allmänna farlederna när de transporterar skadlig eller farlig last.

I Saima kanal eller i Saimens vattenområde är över 35 meter långa fartyg eller fartygskombinationer skyldiga att anlita lots, med undantag för bogseringar i samband med virkesflottning. I trafiken inom Saimens vattenområde är fartyg befriade från skyldigheten att anlita lots.

Skyldigheten att anlita lots gäller inte bogserkombinationer som inte transporterar skadlig eller farlig last och när bogserbåten har en längd av högst 50 meter och det som bogseras en längd av högst 110 meter och bogserbåten är utrustad med ett automatiskt identifieringssystem (AIS) i klass A avsett för professionellt bruk med vilket det går att visa att bogsering pågår.

Befrielsen från skyldigheten att anlita lots gäller även tankfartyg med en största längd av högst 90 meter eller en största bredd av högst 14 meter och till vars befälhavare och styrman Transport- och kommunikationsverket har utfärdat linjelotsbrev för fartyget och farleden i fråga. Tankfartygen ska antingen transportera kondenserad naturgas (LNG) i bulk eller ha dubbla skrov och transportera lätt brännolja eller brännolja med låg svavelhalt i bulk.

Isbrytare är enligt den gällande lagen endast befriade från lotsplikten när de utför isbrytningsuppdrag. Däremot kräver exempelvis servicekörningar till varvet eller testkörningar före isbrytningsårsongen lots enligt lagen. Det är viktigt att säkerställa att isbrytarnas befälhavare och styrmän har tillräckligt god lokalkännedom och lotsningskompetens samt att rederierna behandlas jämlikt.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om de lotspliktiga farlederna och om lotsplatserna samt publicerar en förteckning över dessa. I den gällande föreskriften uppgår antalet lotsplatser till 42 och antalet lotspliktiga farleder till 181. Utöver dessa används också alternativa och parallella farleder. Det finns sammanlagt över 1 100 lotspliktiga farleder och olika ruttkombinationer.<sup>14</sup>

I praktiken har lagstiftningen om lotsplikten ansetts vara komplicerad. Bestämmelserna är också delvis inkonsekventa och motsvarar inte helt verksamhetsförutsättningarna som förändrats med tiden. Lotsningslagen innehåller undantag från lotsplikten som inte kan motiveras med syftet med lagen som är att främja säkerheten inom fartygstrafiken samt förebygga miljöolägenheter som trafiken kan orsaka.

I rapporten av arbetsgruppen för lotsutbildning lyfts det fram inkonsekvenser i fråga om också andra än lotspliktiga farleder. I sådana farleder får fartyg som annars har lotsplikt framföras utan begränsningar i fråga om lotsplikten. I vissa av dessa farleder kan det vara svårare att navigera än i lotspliktiga farleder och myndigheterna har inga möjligheter att förhindra fartyg från att

---

<sup>14</sup> Finnpiilot Pilotage Ab:s årsrapport 2021 (på finska) [https://finnpilot.fi/wp-content/uploads/2022/03/Finnpiilot\\_vuosikertomus\\_2021.pdf](https://finnpilot.fi/wp-content/uploads/2022/03/Finnpiilot_vuosikertomus_2021.pdf).

framföras i sådana farleder med stöd av den gällande lagstiftningen. Ett förtydligande och för-  
enhetligande av lagstiftningen skulle därför öka sjösäkerheten.

## **2.3 Lotsningscertifikat**

### **2.3.1 Allmänt**

Särdragen för Finlands kust, såsom de grunda och steniga farlederna och isförhållandena vin-  
tertid, medför särskilda utmaningar för fartygstrafiken. Genom att säkerställa att lotsarna och  
rederipersonalen har tillräckligt hög kompetensnivå kan risken för olyckor minskas på ett för-  
utseende sätt. Kraven på certifikat är ett av myndigheternas viktigaste verktyg för att säkerställa  
att aktörerna har den behövliga kompetensen.

En lots har rätt att utföra lotsningar i de farleder för vilka lotsen har fått lotsningsrätt med stöd  
av den styrsedel som utfärdats av Transport- och kommunikationsverket enligt 12 § i den gäl-  
lande lotsningslagen. Rederierna har dessutom möjlighet att skaffa en med lotsning jämförbar  
kompetens till besättningarna på sina fartyg och på så sätt befrias från lotsplikten. Enligt den  
gällande lagen är ett på grund av sin storlek lotspliktigt fartyg befriat från skyldigheten att anlita  
lots om Transport- och kommunikationsverket har beviljat fartygets befälhavare linjelotsbrev  
enligt 14 § för fartyget och farleden i fråga eller dispens enligt 16 § för fartyget och farleden  
eller vattenområdet i fråga.

Bestämmelserna om delområdena i den examen som förutsätts för beviljande av styrsedel för  
lots, linjelotsbrev och dispens har till stor del samma innehåll för varje persontillstånd. Skillna-  
den är att det krävs delområden i olika grad för olika certifikat. Exempelvis finns det stora skill-  
nader i det antal övningsresor som krävs för persontillstånden, utan att det finns någon tydlig  
motivering för dessa skillnader. Det föreslås att det läggs större vikt vid skillnaderna mellan  
styrsedeln för lots, linjelotsbrevet och dispensen i de krav som ställs i lagen. I sin rapport lyfter  
också arbetsgruppen för lotsutbildning fram att det för att utveckla utbildningen är viktigt att  
utfärda separata bestämmelser om de utbildningar som krävs för olika certifikat. Separata be-  
stämmelser gör det också möjligt att formulera mer ändamålsenliga krav för olika persontill-  
stånd. Målet med totalreformen är att säkerställa att certifikatinnehavarna har den kompetens  
som krävs.

Certifikatinnehavare	2017	2018	2019	2020	2021
Linjelotsbrev	427	434	444	443	426 <sup>15</sup>
Styrsedel för lots	154	164	173	173	150
Dispens	111 (50*)	110 (39*)	107 (26*)	93 (17*)	85 <sup>16</sup> (4*)

Bild 1. Antalet certifikatinnehavare i slutet av respektive år.

\* Före revideringen av lotsningslagen (1312/2016) krävdes dispens av däcksbefälet på isbrytare. Samtidigt slopades fartygets djupgående som en av de faktorer som förutsatte lotsplikt varvid det inte längre krävdes dispens för de största bogserbåtarna. På grund av detta inkluderar antalet dispenser certifikaten för personer som arbetar på isbrytare och bogserbåtar.

### 2.3.2 Styrsedel för lots

En lots har rätt att utföra lotsningar i de farleder för vilka lotsen har fått lotsningsrätt med stöd av en styrsedel som utfärdats av Transport- och kommunikationsverket. Bestämmelser om styrsedeln för lots finns i 12 § i lotsningslagen och mer ingående i 2–4 § i statsrådets förordning om lotsning. Transport- och kommunikationsverket utfärdar styrsedlar för lots till lotsbolagets lotsar. Styrsedlarna är person- och farledsspecifika för farlederna med lotsplikt. Styrsedlar för lots utfärdas till Finnpilots lotsar. I Finland arbetade åren 2016–2021 cirka 140–150 personer som lotsar. Finnpilots lotsar assisterar ungefär en tredjedel av Finlands fartygstrafik till och från finska hamnar.

En förutsättning för att styrsedel för lots ska beviljas är ett intyg över avlagd provlotsning i den farled som ansökan om styrsedel gäller. Styrsedeln för lots beviljas för högst fem år och den kan förnyas på ansökan. För förnyande av styrsedel för lots förutsätts att lotsen visar att han eller hon upprätthållit sin yrkeskunskap och farledskännedom och har sådan hälsa och kondition som krävs av den som är i däckstjänstgöring på ett handelsfartyg.

Den lotselev som ansöker om sin första styrsedel för lots ska ha ett giltigt sjökaptensbrev. I Finland finns det inget separat yrkesinriktat utbildningsprogram för lotsar utan den som vill bli lots ska ha gedigen arbetserfarenhet som däcksbefäl på fartyg. Styrsedeln för lots är farledsspecifik. Den som ansöker om sin första styrsedel för lots ska avlägga 25 övningsresor i den aktuella farleden. För de följande styrsedlarna för lots ska den sökande avlägga fem övningsresor i den aktuella farleden.

<sup>15</sup> Innehavarna av linjelotsbrev var medborgare i följande länder: Finland 247, Sverige 58, Estland 56, Italien 4, Lettland 7, Litauen 2, Nederländerna 24, Polen 12, Portugal 2, Ryssland 10, Tyskland 1 och Ukraina 3.

<sup>16</sup> Innehavarna av dispens var medborgare i följande länder: Finland 70, Estland 10, Sverige 3 och Nederländerna 2.

I en fartygssimulator får den sökande erfarenhet av att agera i olika situationer. I simulatorerna är det möjligt att öva störnings- och undantagssituationer som kan förekomma under övningsresorna eller lotsningarna. Enligt den gällande lagstiftningen får endast hälften av övningsresorna göras i simulator om det är fråga om en farled där det under det senaste kalenderåret gjorts färre än 20 lotsningar. När styrsedeln för lots förnyas får högst hälften av de årliga lotsningarna för att hålla certifikatet i kraft utföras i fartygssimulator.

### 2.3.3 Linjelotsbrev

Ett fartyg är befriat från skyldigheten att anlita lots i en lotspliktig farled om fartygets befälhavare har beviljats linjelotsbrev. Bestämmelser om linjelotsbrev finns i 14 § i lotsningslagen och mer ingående i 5–7 § i statsrådets förordning om lotsning. Cirka 68 procent av de fartyg som anlöper hamnarna anlitar inte lots, eftersom deras befälhavare har linjelotsbrev.

Bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av linjelotsbrev finns i 15 § i lotsningslagen. Förutsättningarna varierar beroende på fartyg och område. För en farled inom ett VTS-område kan Transport- och kommunikationsverket utfärda ett linjelotsbrev till en sådan befälhavare eller styrman som är bekant med farleden och som i behövlig utsträckning behärskar engelska, avlägger lotsexamen och provlotsningen på engelska och känner till de finska eller svenska ortnamn som används vid navigering, fartygstrafikservice och isbrytningservice i farledsområdet.

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

Linjelotsbrev innehas huvudsakligen av befälhavare och styrmän på de största fartygen som regelbundet trafikerar Finland. De är anställda av rederier som trafikerar den finska delen av Östersjön, såsom Finlines Oy, Tallink Silja Oy, Viking Line Ab, Eckerö Line Ab Oy, Wallenius Sol Ab och ESL Shipping Oy. Transport- och kommunikationsverket utfärdar och förnyar årligen cirka 110–200 linjelotsbrev.

### 2.3.4 Dispens

Bestämmelser om dispens från skyldigheten att använda lots och förutsättningar för beviljande av dispens finns i 16 § i lotsningslagen och mer ingående i 8–9 § i statsrådets förordning om lotsning. Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan bevilja befälhavaren eller styrmannen på ett fartyg, en fartygskombination eller en bogserkombination som på grund av sin storlek är lotspliktiga fartygsspecifik dispens från skyldigheten att anlita lots, om fartygets brutodräktighet är mindre än 3 700 ton. För att beviljas dispens ska den sökande uppfylla vissa krav på erfarenhet, behörighet, hälsa och språkkunskaper. Ytterligare en förutsättning för att beviljas dispens är att varken fartygssäkerheten eller miljön äventyras. Dispensen kan också förenas med villkor som gäller vakthållningen på fartyget eller befälets erfarenhet av fartygsnavigering.

Dispens kan beviljas för högst fem år och den kan förnyas på ansökan, om den sökande visar att han eller hon upprätthållit sin yrkeskunskap och farledskännedom och om de övriga förutsättningarna för beviljande av dispens fortfarande är desamma. Dispens kan beviljas för antingen en enskild eller flera lotspliktiga farleder eller för alla farleder inom ett avgränsat vattenområde. En områdesspecifik dispens innebär att fartygets befälhavare får lotsningsrätt också för sådana farleder från vilka han eller hon inte nödvändigtvis har någon erfarenhet alls, eller åtminstone inte har visat kunnande om. Detta är inte i linje med lotsningslagens syfte eftersom säkerheten för fartygstrafiken inte tryggas.

Dispenser söks numera nästan utan undantag för alla vattenområden längs Finlands kust, inte bara för de farleder som fartyget har för avsikt att trafikera. Lotsningslagen förutsätter att Transport- och kommunikationsverket säkerställer att innehavaren av ett lotsningscertifikat har tillräcklig kompetens och lokalkännedom. För dispensens del är detta omöjligt under de rådande omständigheterna, eftersom den gällande lotsningslagen gör det möjligt att bevilja dispens utan att kompetensen säkerställs ombord på fartyget. Med de nuvarande kraven har det inte nödvändigtvis varit möjligt att i tillräcklig utsträckning utreda kompetensen för alla de farleder som ansökan gäller.

Ursprungligen gällde lotsplikten varken små finska fartyg på under 1 000 nettoregister-ton i utrikesfart eller finska fartyg som uteslutande går i inrikesfart. Numera går fartyg med en bruttodräktighet om under 3 700 ton med dispens i utrikesfart i Östersjöområdet och delvis till och med utanför Östersjön, och det finns inga grunder för att tillämpa ojämlika krav för beviljande av lotsningscertifikatet i förhållande till styrsedeln för lots eller linjelotsbrevet. I praktiken har dispensen med undantag av avvikelser för finska fartyg blivit ett av lotsningscertifikaten.

Dispensen gagnar i regel mindre fartyg som regelbundet trafikerar Finland. Finska rederier med fartyg vars bruttodräktighet är mindre än 3 700 ton och som därför är berättigade till dispens är Prima Shipping Oy, Rederi Ab Nathalie, Mopro Oy och Meriaura Oy. Dessa rederier har sammanlagt 30 fartyg i denna storleksklass, varav sammanlagt 21 fartyg fanns i det finska registret och 9 fartyg i övriga register sommaren 2022.

Dessutom anlöpte över 30 bulkfartyg på under 3 700 GT som tillhörde ESL Shipping Oy:s svenska dotterbolag AtoB@C finska hamnar år 2021.

Finländska befälhavare som beviljats dispens arbetar också för utländska rederier, till exempel för Wagenborg, vars fartyg regelbundet trafikerar Finland.

### 2.3.5 Förutsättningar för att bevilja certifikat

#### 2.3.5.1 Lotsexamen

För beviljande av styrsedel för lots, linjelotsbrev och dispens krävs intyg över avlagd lotsexamen eller del av den. Bestämmelser om den lotsexamen som krävs för lotsningscertifikat och de delområden som ingår i den finns i 11 a § i lotsningslagen. De delområden som ingår i examen är ett täckritningsprov och utarbetande av en ruttplan, ett skriftligt prov, ett prov som avläggs i fartygssimulator samt ett skriftligt prov som avläggs i fartygssimulator. Dessa delområden tillämpas med samma innehåll för olika lotsningscertifikat. Alla delområden krävs dock inte för alla certifikat.

Enligt 11 c § i lotsningslagen får lotsexamina ordnas av läroanstalter och yrkeshögskolor vars kvalitetsledningssystem har utvärderats och godkänts i enlighet med den internationella konventionen om sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984) (*nedan STCW-konventionen*).

Transport- och kommunikationsverket godkänner anordnaren av lotsexamen på ansökan efter att ha bedömt om anordnaren uppfyller de lagstadgade allmänna och särskilda kraven. Lotsexamen ordnas i läroanstalterna Aboa Mare i Åbo, Etelä-Kymenlaakson ammattiopisto (Ekami Consulting Oy) i Kotka, Högskolan på Åland och i Satakunnan Ammattikorkeakoulu (SAMK) i Raumo.

### 2.3.5.2 Övningsresor

Den som ansöker om styrsedel för lots eller linjelotsbrev ska ha avlagt ett antal övningsresor. Närmare bestämmelser om antalet övningsresor finns i statsrådets förordning om lotsning. För olika lotsningscertifikat krävs det olika antal övningsresor i den farled som ansökan gäller. Den som ansöker om styrsedel för lots för den första farleden ska avlägga 25 övningsresor med olika typer av fartyg i den aktuella farleden, medan det för de följande styrsedlarna för lots krävs endast 5 övningsresor på olika typer av fartyg i varje farled som ansökan gäller.

De övningsresor som krävs för linjelotsbrev varierar enligt fartygstyp. Det krävs minst 10 övningsresor på lastfartyg, minst 30 övningsresor på passagerarfartyg och minst 12 övningsresor på tankfartyg. Genom dispens kan den sökande ges rätt att lotsa ett fartyg i en farled utan tidigare erfarenhet av farleden i fråga.

### 2.3.5.3 Provlotsning

Utöver att godkänt ha avlagt lotsexamen och övningsresorna, ska den som ansöker om styrsedel för lots eller linjelotsbrev godkänt genomföra en i 11 b § avsedd provlotsning, där den sökande visar att han eller hon i praktiken kan lotsa, navigera och hantera fartyget säkert i den farled som ansökan gäller samt kan samverka med fartygets bryggpersonal, övrig trafik och fartygstrafikservice och har tillräcklig lokalkännedom.

Examinatorn för provlotsningen är en tjänsteman vid Transport- och kommunikationsverket som verket utser för uppgiften. Examinatorn har sjökaptensbrev och är insatt i lotsningsfrågor. En erfaren lots som själv har styrsedel för den aktuella farleden ska också alltid närvara vid provlotsningen för styrsedel för lots. Vid provlotsningen för linjelotsbrev ska fartygets befälhavare och, om befälhavaren inte har linjelotsbrev, även en erfaren lots som har styrsedel för den aktuella farleden vara närvarande. Vid ansökan om dispens krävs ingen provlotsning.

## 2.4 Förberedelser och beredskap

Lotsningarna som utförs av lotsar och befrielseerna från lotsplikt enligt lotsningslagen spelar en betydande roll vid tryggheten av sjötransporter och på en bredare front hela samhället. Lotsning och framförande av fartyg med befrielse från lotsplikt är viktig också med tanke på Finlands försörjningsberedskap. Alla huvudfarleder för handelsfartyg i Finland är lotspliktiga och i princip är alla handelsfartyg som trafikerar Finland skyldiga att anlita lots. Finlands försörjningsberedskap förutsätter att i synnerhet godstrafiken till sjöss fungerar, eftersom uppskattningsvis 80–90 procent av Finlands import och export transporteras på fartyg.

De undantagsförhållanden som avses i 3 § i beredskapslagen (1552/2011) är 1) ett mot Finland riktat väpnat angrepp eller annat så allvarligt angrepp att det kan jämföras med ett väpnat angrepp eller förhållandena omedelbart efter angreppet, 2) ett mot Finland riktat avsevärt hot om väpnat angrepp eller om annat så allvarligt angrepp att det kan jämföras med ett väpnat angrepp, 3) synnerligen allvarliga händelser eller hot mot befolkningens försörjning eller mot grunderna för landets näringsliv, 4) en synnerligen allvarlig storolycka och förhållandena omedelbart efter den, samt 5) en pandemi som till sina verkningar kan jämföras med en synnerligen allvarlig storolycka.

Förutom de undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen kan sjötransporterna också försvåras av störningssituationer som uppstår under normala förhållanden. Pandemier, olyckor, exceptionella väderfenomen, störningar i datatrafiken eller driftstörningar i elnätet samt ekono-

miska störningar och arbetsmarknadsstörningar är exempel på potentiella störningar. Oförutsedda och långvariga störningar med omfattande konsekvenser som berör tillgången till lotsningstjänster och tjänsternas tillgänglighet försvårar snabbt och påtagligt godstrafikens funktion.

Bestämmelser om statsrådets skyldighet att vidta förberedelser finns i 12 och 13 § i beredskapslagen och i 4 § i lagen om tryggnad av försörjningsberedskapen (1390/1992). Beredskapslagen förutsätter att ministerierna har samlad kontroll över förberedelserna inom sitt förvaltningsområde. Inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde inbegriper förberedelserna bland annat uppgiften att främja och övervaka förberedelserna inom trafiksystemet.

Bestämmelser om lotsningsbolagets beredskapsskyldighet finns i 4 § i den gällande lotsningslagen. Enligt 2 mom. ska lotsningsbolaget ha beredskap att sköta sina uppgifter också under undantagsförhållanden i enlighet med vad kommunikationsministeriet bestämmer särskilt. Denna skyldighet är avsevärt mer begränsad än till exempel VTS-tjänsteleverantörernas skyldighet enligt lagen om fartygstrafikservice (623/2005) eller flygtrafikens skyldighet enligt lagen om transportservice (320/2017). Ministeriet har inte utfärdat några föreskrifter om detta. Lotsningsbolagets förberedelser och beredskapsplanering grundar sig på frivillighet.

## 2.5 Östersjölotsar

I förordningen om östersjölotsar (1105/1981)<sup>17</sup> och Sjöfartsstyrelsens beslut om östersjölotsar<sup>18</sup> finns det bestämmelser om förutsättningarna för att arbeta som Östersjölots och de skyldigheter som ska fullgöras i verksamheten. Med Östersjölots avses en person som med stöd av ett privaträttsligt arbetsavtal eller något annat avtal agerar som lots eller annan nautisk rådgivare i Östersjöområdet utanför Finlands nationella lotsningsområden.

Östersjölotsarna omfattas av protokollet till det samförståndsavtal om Östersjölotsning som utarbetats av samarbetsorganet för lotsmyndigheterna i länderna kring Östersjön, Baltic Pilotage Authorities Commission (BPAC). BPAC är en statlig organisation och ett arbetsforum för lotsningsmyndigheterna i Östersjöländerna och Norge med målet att öka sjösäkerheten i Östersjöområdet och dela erfarenheter av lotsningsområdena. Dessutom ger BPAC rekommendationer och påverkar det nationella beslutsfattandet i Östersjöns lotsningsområden i samarbete med de nationella myndigheterna och försöksorganisationerna.

Enligt regleringen om lotsningsbolaget får Finnpilot inte bedriva lotsning i Östersjöområdet. I Finland förekommer det heller ingen förmedling av Östersjölotsar och lotsningarna registreras inte. För närvarande ordnas det ingen utbildning för Östersjölotsar i Finland. Sakinnehållet i förordningen om östersjölotsar och i Sjöfartsstyrelsens beslut om östersjölotsar är föråldrat och motsvarar inte de nuvarande förhållandena.

## 2.6 Påföljder

### 2.6.1 Lotsningsförseelse

Vid beredningen bedömdes det att bestämmelserna om påföljd ska bedömas som helhet och att det vid bedömningen ska läggas särskild vikt vid principerna för straffreglering, såsom att straffrätt ska användas i sista hand. Dessutom har grundlagsutskottet bland annat förutsatt att strängheten i en straffpåföljd måste stå i rätt proportion till gärningens klandervärdhet. Bestämmelser

<sup>17</sup> Utfärdat 30.12.1981.

<sup>18</sup> Utfärdat 11.2.1982.



om lotsningsförseelsen finns i 19 § i den gällande lotsningslagen. Enligt 1 punkten är det straffbart att tillhandahålla lotsningstjänster eller bedriva lotsningsverksamhet eller fjärrlotsning i strid med 4 §. Enligt 4 § i lotsningslagen får ingen annan än lotsningsbolaget som avses i 2 § 3 punkten i samma lag, dvs. Finnpilot Pilotage Ab, tillhandahålla lotsningstjänster eller bedriva lotsningsverksamhet eller fjärrlotsning. Förbudet för andra aktörer att bedriva lotsningsverksamhet har förstärkts med ett hot om straff.

Enligt 19 § 2 punkten i den gällande lotsningslagen är det straffbart att försumma skyldigheten att anlita lots enligt lotsningslagens 5 §. I 5 § i lotsningslagen föreskrivs om skyldigheten att anlita lots och grunderna för befrielse från den. I paragrafens 6 mom. finns bestämmelser om fartygets befälhavares skyldigheter i fråga om den information som ska lämnas till VTS-centralen.

Enligt 19 § 3 punkten i den gällande lotsningslagen är det straffbart att försumma den skyldighet att lämna uppgifter som ålagts fartygets befälhavare enligt 7 § 2 mom. i den lagen. Enligt momentet ska befälhavaren lämna lotsen alla de uppgifter som är av betydelse med tanke på lotsningen. Det preciseras inte närmare i momentet vilka dessa uppgifter är. I regeringens proposition RP 144/1997 rd konstateras att det till exempel kan vara fråga om avvikelser och andra motsvarande omständigheter som hänför sig till manövreringen av fartyget.<sup>19</sup>

Enligt 19 § 4 punkten i den gällande lotsningslagen är det straffbart att lotsa utan lagfäst rätt. Enligt 2 § 1 mom. avses med lotsning verksamhet i anslutning till manövrering av fartyg, då lotsen är befälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfart. Med lots avses enligt 2 § 2 mom. en person som Transport- och kommunikationsverket genom beviljande av styrsedel har godkänt för verksamhet som lots i finskt vattenområde samt i den arrenderade delen av Saima kanal.

Bestämmelsen om lotsförseelse motsvarar inte de nuvarande utgångspunkterna för hur straffbestämmelser formuleras. I bestämmelsen föreskrivs det att gärningarna som är klandervärda i olika hög grad ska beläggas med straff. Formuleringarna av vilka aktörer lotsningsförseelserna gäller är också delvis bristfälliga, till exempel avser ordalydelsen i 19 § 2 punkten ”fartyget”.

Regleringen av lotsningsförseelser kan också anses vara inexakt. Till exempel i 7 § 2 mom. som det hänvisas till i 19 § 3 punkten specificeras eller definieras inte på något sätt fartygets befälhavares skyldigheter att lämna uppgifter, som det är straffbart att försumma. Paragrafens 4 punkt innehåller ingen hänvisning till någon bestämmelse om föremålet för förseelsen, vilket leder till att straffbarheten förblir oklar.

Eftersom regleringen av förseelser är oklar blir det i praktiken svårt att tillämpa den. Det är viktigt att förtydliga lagstiftningen för att uppnå målen med sanktionsregleringen, dvs. att förebygga förseelser och trygga sjösäkerheten. Sanktionsregleringen motiveras uttryckligen med den betydande lotsningsverksamheten och vikten av de intressen som skyddas genom lotsning.

För att sanktionsregleringen ska vara godtagbar är det viktigt att alla enskilda gärningar som sanktioneras kan kopplas till skyddet av ett godtagbart intresse. Eftersom Finlands havsområden är svårnavigerade och trafiken i dem förknippas med betydande riskfaktorer i fråga om sjösäkerhet och miljö, kan det i princip anses finnas ett tungt vägande samhälleligt behov av sanktionsreglering.

---

<sup>19</sup> RP 144/1997 rd s. 16/II.

Vid beredningen bedömdes det att bestämmelserna om påföljd ska bedömas som helhet och att det vid bedömningen ska läggas särskild vikt vid principerna för straffreglering, såsom att straffrätt ska användas i sista hand. Dessutom har grundlagsutskottet bland annat förutsatt att strängheten i en straffpåföljd måste stå i rätt proportion till gärningens klandervärdhet och att straffsystemet fullt ut ska uppfylla proportionalitetskravet.<sup>20</sup> Kravet på proportionalitet förutsätter en avvägning av om det är nödvändigt att kriminalisera en gärning för att skydda det bakomliggande skyddsintresset.

## 2.6.2 Andra påföljder

I 13 § i lotsningslagen föreskrivs det om återkallande av styrsedel för lots. Transport- och kommunikationsverket ska återkalla en styrsedel för lots om lotsen inte längre har sådan hälsa och kondition som krävs av den som är i däckstjänstgöring på ett handelsfartyg, eller lotsens kunskaper och färdigheter inte längre uppfyller de behörighetskrav som är en förutsättning för erhållandet av styrsedel. Transport- och kommunikationsverket kan dessutom återkalla en styrsedel om lotsen upprepade gånger bryter mot lotsningslagen eller mot bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den eller mot andra bestämmelser eller föreskrifter om fartygstrafiken, eller om lotsen i övrigt genom sina handlingar äventyrar säkerheten i fartygstrafiken. På återkallande av linjelotsbrev tillämpas på motsvarande sätt det som i 13 § föreskrivs om återkallande av styrsedel för lots.

Transport- och kommunikationsverket kan återkalla en dispens om grunderna för beviljandet av den upphör att gälla, om den som fått dispens upprepade gånger bryter mot lotsningslagen eller mot bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den eller mot andra bestämmelser och föreskrifter om fartygstrafiken, eller om lotsen i övrigt genom sina handlingar äventyrar säkerheten i fartygstrafiken.

Grundlagsutskottet har i samband med regleringen av näringsverksamhet i sin praxis ansett att ett återkallande av ett tillstånd är en myndighetsåtgärd som ingriper kraftfullare i individens rättsliga ställning än avslag på en ansökan om tillstånd. Utskottet har därför ansett att det för att regleringen ska vara proportionell är nödvändigt att möjligheten att återkalla tillstånd kopplas till allvarliga eller väsentliga förseelser eller försummelse samt till att eventuella anmärkningar och varningar som getts tillståndshavaren inte har lett till att bristerna i verksamheten har avhjälpas.<sup>21</sup> Det är därför motiverat att granska regleringen om återkallande av persontillstånd i lotsningslagen som helhet för att säkerställa att myndigheterna i första hand vidtar lindrigare åtgärder för att ingripa i tillståndshavares felaktiga förfarande.

Enligt 8 § 5 mom. i lotsningslagen tillämpas på lotsen bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Den faktiska inriktningen och omfattningen av tjänsteansvaret förblir dock oklara i momentet, som därför måste preciseras.

## 3 Mål

Syftet med propositionen är en reform av den gällande lagstiftningen om lotsning. Målet är att trygga sjösäkerheten inom finskt vattenområde. De föreslagna ändringarna förbättrar sjösäkerheten genom att de mer detaljerat, konsekvent och rättvist reglerar lotsplikten och grunderna för befrielse från den.

<sup>20</sup> Se t.ex. GrUU 23/1997 rd, s. 2/II, GrUU 16/2013 rd, s. 2/I, GrUU 56/2014 rd, s. 2–3 och GrUU 9/2016 rd, s. 2.

<sup>21</sup> Se t.ex. GrUU 65/2014 rd, s. 2–3 och GrUU 13/2014 rd s. 2–3.

Sjösäkerheten främjas också genom att förutsätta att det kunnande som lotsarna besitter ska verifieras på ett mer kvalitativt sätt än för närvarande. Det samma gäller rederiernas egna besättningar, för vilka rederierna också i fortsättningen har möjlighet att skaffa kompetens som är jämförbar med lotsning. Målet med den föreslagna propositionen är att myndigheten på ett mer heltäckande och transparent sätt kan säkerställa att lotsarna och de certifikatinnehavare som är befriade från lotsplikt har tillräcklig yrkeskunskap i havsområden. Samma mål främjas också genom att föreskriva en möjlighet för myndigheten att påföra effektivare påföljder om det uppdragas brister i verksamheten.

Det är ytterst viktigt att sjösäkerheten tryggas under alla förhållanden och i alla världslägen. I denna proposition föreslås det därför mer heltäckande bestämmelser om beredskap för undantagsförhållanden och andra exceptionella situationer. Det föreslås att lotsningsbolagens beredskapsskyldighet preciseras och förenhetligas med beredskapsskyldigheterna hos de övriga aktörerna inom förvaltningsområdet. Dessutom föreslås det bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets möjlighet att utfärda persontillstånd eller förlänga tillståndens giltighetstid genom undantagsförfaranden.

Vidare är målet med propositionen att uppdatera påföljdssystemet enligt lotsningslagen så att det motsvarar dels de nuvarande behov som upptäckts i myndigheternas praxis, dels kraven i fråga om lagberedningen.

## **4 Förslagen och deras konsekvenser**

### **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 få handelsfartyg 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 föreslås inte gälla fartyg som framförs i VTS-farleder där det tillämpas en lotspliktsgräns som fastställs 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. Det föreslås att man använder 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 gör det möjligt 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 så att en lämplig gräns kan hittas.

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 fastställa lotspliktsgränserna genom föreskrift av Transport- och kommunikationsverket, eftersom fastställandet av gränserna är av teknisk karaktär 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 gälla över 50 meter långa fartyg. I nuläget gäller lotsplikten i alla lotspliktiga farleder fartyg som är minst 70 meter långa eller 14 meter breda. En gräns för lotsplikt som är högre än den allmänna gränsen medför ingen ökad risk för säkerheten när den tillämpas i farlederna, eftersom farledernas vattenområden är säkrade och farledsområdet har säkerhetsanordningar för sjöfarten som underlättar navigationen.

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 bestrålat 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 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 för närvarande under alla förhållanden fastställts som lotspliktiga bli befriade från lotsplikten under vissa förutsättningar.

I propositionen föreslås det bestämmelser om undantag från lotsplikt som beviljas utifrån hamninnehavarens framställning. Med stöd av Transport- och kommunikationsverkets godkännande kan hamninnehavaren på motsvarande sätt som enligt den gällande lagen ge aktörer tillstånd att i hamnområdet utöva verksamhet i anknytning till manövrering av fartyg då en av hamninnehavaren godkänd person fungerar som rådgivare för fartygets befälhavare och sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfart. Bestämmelsen motsvarar 4 § 4 mom. i den gällande lagen med den skillnaden att hamninnehavaren behöver Transport- och kommunikationsverkets godkännande av verksamheten innan den kan fatta de egna beslut om manövrering av fartyg i hamn-

området som avses i momentet. Dessutom föreslås Transport- och kommunikationsverkets godkännande vara begränsat till endast verksamhet i anslutning till manövrering av fartyg inom det område som avses i framställningen. Vid ansökan om godkännande ska hamninnehavaren och Transport- och kommunikationsverket i fråga om trafikeringen i hamn precisera mellan vilka områden hamninnehavaren kan godkänna framförande av fartyg utan lots. Syftet med denna ändring är att förtydliga den oklarhet som råder om vad som ur lotsningens synvinkel ska betraktas som hamnområde och därigenom eliminera de stora skillnaderna i hamnarnas tolkningar och främja sjösäkerheten.

Fartyg kan beviljas befrielse från lotsplikten genom ett persontillstånd som utfärdas av Transport- och kommunikationsverket. I 5 § föreslås det bestämmelser om de grunder på vilka fartyg kan beviljas sådana befrielser, i nuläget linjelotsbrev och dispens. Det föreslås att dessa persontillstånd ersätts med farleds- och områdesspecifika PEC-certifikat. Syftet med kravet på persontillstånd är att säkerställa att det i besättningen ombord på fartyget finns tillräcklig yrkeskunskap och annan kompetens för att trygga sjösäkerheten.

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

#### 4.1.2 Kompetens och utbildning

Det föreslås att styrsedeln för lots i den gällande lagen ersätts med lotsningscertifikat och att villkoren för att beviljas lotsningscertifikat preciseras i förhållande till den tidigare styrsedeln för lots. Den sökande ska också ha intyg över med godkänt resultat avlagd elevperiod i lotsningsbolagets utbildningssystem samt intyg över med godkänt resultat avlagd 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 linjelotsbrev och dispenserna ersätts med farleds- och områdesspecifika PEC-certifikat. PEC-certifikat kan beviljas sökande vars tillräckliga nautiska kunskap och farledskännedom kan verifieras av Transport- och kommunikationsverket. Sökande förutsätts bland annat visa tillräcklig farledskännedom, avlägga en PEC-inkolningsresa samt uppvisa intyg över avlagd PEC-examen som består av en skriftlig och en praktisk del.

Av den som ansöker om farledsspecifikt PEC-certifikat krävs tillräckliga kunskaper i engelska samt behövliga kunskaper i finska och svenska. Av den som ansöker om områdesspecifikt PEC-certifikat krävs sådana kunskaper i engelska, finska och svenska som ger de förutsättningar för kommunikation som behövs för att trygga en säker navigation. Enligt förslaget definieras begreppet behövliga kunskaper i de inhemska språken närmare enligt farled och område som en del av fastställandet av de övriga examenskraven. Det torde inte finnas något behov av att på bred front kräva fullständiga kunskaper i de inhemska språken för att trygga sjösäkerheten särskilt i VTS-farlederna, där kommunikationen med exempelvis VTS-tjänsteleverantören i regel sker på engelska.

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

Examinatorn ska ha minst fem års erfarenhet som lots eller av verksamhet med PEC-certifikat. Dessutom krävs det att personen har utfört två övningsresor tillsammans med en annan examinator samt erhållit examinatorernas förordanden. 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 nuläget 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 ska också hela examen kunna avläggas inför 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 preciseras så att den gäller personer som är anställda hos lotsningsbolaget när de 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 eller område eller en specifik farled, om inledandet av lotsningen eller en fortsatt lotsning äventyrar säkerheten för lotsen, det fartyg som lotsas, de ombordvarande, den övriga sjötrafiken eller miljön. Dessutom föreslås 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 förslaget. I den gällande lagen ingår på motsvarande grunder bestämmelser om lotsens *rätt* att vägra utföra lotsning. Genom den nya mer förpliktande bestämmelsen föreslås det ett förtydligande om i vilka situationer det är nödvändigt att avbryta lotsningen eller vägra att inleda den för att trygga sjösäkerheten. Syftet med den mer förpliktande bestämmelsen är att minska risken för att man fortsätter lotsa i situationer där fartygets egenskaper eller väderleksförhållandena de facto förutsätter att lotsningen avbryts.

För lotsningsbolaget föreskrivs en ny skyldighet att se till att de personer som anställs är oförvitliga och tillförlitliga. Detta kan göras genom den säkerhetsutredning som avses i 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 att lotsningsbolagets beredskapsskyldighet preciseras som en del av 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 förslaget till lotsningslag ingår en bestämmelse om grunderna för ersättning till lotsningsbolaget för inkomstförlust som beror på nedsatt pris per enhet. Bestämmelsen tryggar upprätthållandet av lotsningsverksamheten i Saima kanal och Saimens vattenområde även i undantagssituationer.

#### 4.1.4 Fartygsbefälhavarens skyldigheter

På motsvarande sätt som i den gällande lotsningslagen föreslås det att fartygets befälhavare har ansvaret för manövreringen av sitt fartyg även under lotsningen. Det föreslås att befälhavarens nuvarande skyldighet att lämna uppgifter preciseras så att den entydigt också gäller tiden innan lotsningen inleds. Befälhavaren är alltså skyldig att både innan lotsningen inleds och under lotsningens gång meddela lotsen alla de uppgifter som är av betydelse med tanke på lotsningen. Preciseringsbehövs 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. Syftet med skyldigheten att anmäla på förhand är att främja sjösäkerheten. Finnepilot kräver redan nu i sina servicevillkor att det görs en förhandsanmälan. En reglering på lagnivå förbättrar verksamhetens transparens och förtydligar praxis.

#### 4.1.5 Beredskap för exceptionella situationer

Vid beredningen bedömdes den nationella säkerheten och Finlands försörjningsberedskap noggrant under hela projektet. I den nya lotsningslagen föreslås det bestämmelser för beredskap för olika exceptionella situationer. Det föreslås att lotsningsbolagets beredskapsskyldighet preciseras i lagen. Vidare föreslås det att lotsningsbolaget åläggs en säkerhetsutredningsskyldighet som gäller personalen. I lagen föreskrivs det också om bemyndigandet att utfärda förordning om lotsningsbolagets beredskap. Lagen föreslås även innehålla bestämmelser om de villkor för undantagssituationer med stöd av vilka Transport- och kommunikationsverket genom undantagsförfaranden kan utfärda nya persontillstånd eller förlänga giltighetstiden för persontillstånd. Genom dessa ändringar tryggas sjösäkerheten och en störningsfri sjöfart också i exceptionella situationer.

#### 4.1.6 Revidering av påföljderna

I propositionen föreslås det att det nuvarande begreppet lotsningsförseelse slopas. Eftersom kriminalisering till sin karaktär är en åtgärd som ingriper i de grundläggande fri- och rättigheterna ska den tillämpas endast i sista hand. Vid beredningen bedömdes att det i stället för det gällande straffrättsliga förfarandet räcker med administrativa sanktioner för att nå syftet med påföljdsregleringen. 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 föreslås gälla alla persontillstånd enligt

lotsningslagen samt sådana övriga tillstånd som förutsätts för bedrivande av 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 lyfts fram som ett sätt att ingripa i försummelser och annat felaktigt förfarande.

Det övergripande målet med bestämmelserna om påföljd i lotsningslagen är att det vid brott mot de bestämmelser som styr verksamheten 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. Ändringarna föreslås vara små och av teknisk karaktär.

#### 4.1.8 Revidering av lagstiftningen om Östersjölotsar

Det föreslås att den gällande förordningen om östersjölotsar (1105/1981) upphävs och att bestämmelserna om Östersjölotsar tas in i lagen. Samtidigt föreslås det en uppdatering av bestämmelserna så att det exempelvis blir möjligt också för lotsningsbolaget att bedriva Östersjölotsning.

### 4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

#### 4.2.1 Ekonomiska konsekvenser

Lagändringarna kan ha vissa ekonomiska konsekvenser för sjöfartsaktörerna i form av ändrade lotsningskostnader och utbildningskostnader samt ändringar i tillgången till arbetskraft och rederiernas konkurrenskraft. De ändringar som gäller lotsningen har marginell betydelse jämfört med de totala kostnaderna för den maritima logistiken som presenteras i beskrivningen av nuläget. I marknadssegmentet för sjöfart märks konsekvenserna tydligast i linjetrafikens och småtonnagetrafikens utrikestransporter samt i inrikestransporterna vid kusten.

Ändringarna i lotsplikten bedöms inte orsaka några väsentliga ändringar i antalet lotsningar eller i lotsningsavgifterna, och det torde åtminstone inte ske några större ändringar i lotsningskostnaderna på hela fartygstrafikens nivå. Lotspliktsgränsen föreslås i fortsättningen bero på de fartygs-, last- och farledsspecifika särdragen i förhållande till riskerna för kuststatens intressen. Detta betyder att i fortsättningen kan mindre fartyg än i nuläget för vissa farleder behöva lots eller lotsningsförmåga som grundar sig på certifikat. Enligt förslaget får större fartyg än nu i vissa farleder framföras utan lots eller med lotsningsförmåga som grundar sig på certifikat. I Finland trafikerar de fartyg som använder lots i allmänhet till flera finska hamnar, varvid det i genomsnitt inte kommer att ske några större förändringar i det totala lotsningsbehovet hos de fartygsklasser som ligger nära gränsen för lotsplikt. Fartyg i en storleksklass som ligger nära den nuvarande gränsen för lotsplikt och som bara trafikerar en enskild finsk hamn kan få större konsekvenser. I VTS-farleder föreslås gränsen för lotsplikt grunda sig på Transport- och kommunikationsverkets föreskrift, liksom de lotspliktiga farlederna redan i nuläget.



För vissa fartygstyper, såsom småtonnage, kan slopandet av dispens från lotsningskraven och de ändrade kraven på besättningens språkkunskaper i och med kostnadseffekterna och internationella besättningsars mera omfattande behörighet leda till att affärsverksamheten fördelas mellan olika rederier och flaggstater. Att hålla fartygen under finsk flagg innebär en allt hårdare konkurrens som kan leda till att också enskilda fartyg flaggas ut för att förbättra konkurrenskraften. De som proportionellt sett drabbas hårdast av de ekonomiska konsekvenserna är några finska rederier i marknadssegmentet för småtonnage. Det är dock alltid flera ekonomiska faktorer som samtidigt inverkar på beslutet om utflaggning.

Verksamheten för de fartyg och rederier (särskilt passagerar-bilfärjor) som frekvent trafikerar Finland kommer sannolikt att förenklas. Processen för att få, komplettera och förnya certifikat samt att upprätthålla kompetensen blir smidigare och mer ändamålsenlig, vilket underlättar aktörernas verksamhet. Den föreslagna lagstiftningen identifierar bättre än tidigare rederiernas interna praxis för inskolning och till exempel ISM-systemets<sup>22</sup> roll. I fortsättningen föreslås det vara tillräckligt med normal verksamhet där det regelbundet framförs fartyg som är befriade från lotsplikt för att förnya befrielsen utan extra krav. I rederierna kan det utses en godkänd examinator vilket i viss mån binder personresurser, men i stället sparar de examensavgifter som betalas till utomstående. Det gagnar de rederier som inte har en egen godkänd examinator att lotsbeställningen och anlitaandet av en examinator för lotsexamina kan skötas på ett och samma ställe. I nuläget har det varit ett problem hur examinators ska transporteras till eller från fartyget för provlotsningen. Detta har förutom extra besvär och organisering också medfört tilläggskostnader för aktörerna. Den nya examensstrukturen gör det lättare att planera och förutse rederiernas verksamhet när det är tydligare vad som krävs för att bli befriad från lotsplikt och i vilken ordning.

Det föreslås att lagstiftningen om kompetenskraven förenhetligas bland annat så att befälet på passagerarfartyg i fortsättningen beviljas befrielse med samma erfarenhet som befälet på andra fartygstyper, eftersom besättningens farledskännetid ökar i samma takt oberoende av fartygstyp. Enligt förslaget ska erhållandet av befrielse inte längre vara bundet till fartygets last eller fartygstyp. Den större risk som fartyget eller dess last utgör beaktas i stället genom att förutsätta en kvantitativ förstärkning av lotsningskompetensen med avsikten att främja sjösäkerheten när det på kommandobryggan finns flera personer med lotsningskompetens för den aktuella farleden. I regel har alla fartyg möjlighet att skaffa de befrielser som krävs för att bedriva trafik. Om fartyget bara trafikerar enskilda hamnar kan fartygets befäl skaffa farledsspecifika befrielser, men om fartyget på grund av trafikens karaktär anlöper hamnarna i ett visst större område är också ett områdesspecifikt certifikat ett alternativ för alla fartyg som inte har någon begränsning på grund av fartygsstorleken.

Det uppskattas att övergången till PEC-certifikat och slopandet av dispenser kommer att innebära en engångsökning av små rederiers kostnader från 0,5 miljoner euro till rentav över en miljon euro (Logscale Oy). Uppskattningen har getts av de små rederierna och i den ingår också den arbetstid som används för förberedelser inför prov i stället för annat produktivt arbete. Under beredningen av propositionen bedömdes att det åtminstone inte i någon större utsträckning

---

<sup>22</sup> Med ISM-systemet, dvs. den internationella säkerhetsorganisationskoden (International Safety Management Code, ISM) avses koden för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening. Syftet med koden är att säkerställa säkerheten till sjöss, förhindra att människor skadas eller förolyckas och undvika skador på egendom och miljö, särskilt den marina miljön. ISM-certifiering är obligatorisk på passagerarfartyg som går i trafik utanför havsområdena C och D och fartområdena I, II, och III, ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg, lastfartyg med en bruttodräktighet om minst 500 ton och höghastighetslastfartyg samt de företag som ansvarar för dessa fartygs drift.

behövs övning utanför den operativa verksamheten eller andra extra förberedelser inför examina. Vid beredningen ansågs därför den aktuella kostnadskalkylen vara för hög. I vilket fall som helst kommer kostnaderna för att förnya certifikat i fortsättningen att vara lägre än i nuläget.

Enligt förslaget krävs det lotsningskompetens på isbrytarna. I praktiken krävs det befrielse från lotsplikt (områdesspecifikt PEC-certifikat) för de rederier som trafikerar med isbrytare, om isbrytarna på grund av sin storlek är skyldiga att anlita lots. Detta orsakar i viss mån engångskostnader för att skaffa certifikat och senare också kostnader för att skaffa certifikat och hålla dem i kraft. I det inledande skedet och uppskattat enligt den befintliga isbrytarflottan uppgår kostnaderna för att utveckla utbildningssystemet och de relaterade simulatorfunktionerna samt kostnaderna för att skaffa behövliga certifikat till 100 000–200 000 euro, beroende på särskilt simulatorkostnaderna. Därefter kan det kosta 5 000–10 000 euro per år att hålla certifikaten i kraft. Kostnaderna ändras sannolikt i ett avtal mellan Trafikledsverket och rederiet till ersättningsbara kostnader. I den lotsningskompetens som krävs på isbrytare beaktas dock verksamhetens speciella och kritiska karaktär med tanke på Finlands import och export. Därför föreslås det bestämmelser i lagen om ett särskilt arrangemang där däcksbefälet på isbrytare kan befrias från lotsplikt också för sådana farleder där de inte uttryckligen är befriade från lotsplikt enligt huvudregeln i lagen, om personen har avlagt vissa av rederiets interna utbildningsprestationer som hänför sig till lotsningskompetensen. Även om regleringen avviker från huvudregeln i lagen och på så sätt särskiljer fartyg i isbrytningsuppdrag från den övriga handelssjöfarten, kan arrangemanget i fråga om lotsningskompetensen anses vara ändamålsenligt och acceptabelt även om risknivån är högre för denna fartygsgrupp. Det föreslagna förfarandet preciserar dock betydligt regleringen jämfört med de nuvarande kraven, vilket avsevärt förbättrar sjösäkerheten vid isbrytning. Genom bestämmelserna säkerställs att också de som genomför isbrytningsuppdrag har den lotsningskompetens som är nödvändig för att skydda kuststatens intressen. Detta ökar också den för försörjningsberedskapen så viktiga lotsningsförmågan. Genom en bestämmelse om en lång övergångstid säkerställs det att verksamheten fortgår smidigt trots det nya kravet.

Det föreslås att en del av den bolagsinterna praxisen hos leverantören av lotsningstjänster skrivs in i lag för att säkerställa kontinuiteten i bolagets säkerhetskultur. Skyldigheten för fartyg att göra en förhandsanmälan om lotsningsbehov, varvid man på fartygen har en lagstadgad skyldighet att meddela om sådant som är väsentligt för lotsningens säkerhet, tas in i lagen. Vidare föreslås det att det utöver lagen utfärdas en föreskrift om innehållet i lotsningsbolagets drift-handbok, varmed myndigheten kan fastställa innehållet i den i större detalj. På så sätt blir det möjligt att ta in lotsningsbolagets befintliga utbildningssystem (lotsens karriärstig) i lag och utveckla det så att det svarar mot gällande krav. Detta innebär tätare och bättre dialog och samarbete mellan lotsningsbolaget och den behöriga myndigheten, vilket också inkluderar myndighetstillsynen över lotsningsbolagets verksamhet. Uppdateringen av lagstiftningen om Östersjölotsning gör det också möjligt att utöka lotsningsbolagets utbud av tjänster. Enligt förslaget har lotsningsbolaget i fortsättningen möjlighet att på lagnivå avbryta lotsningsverksamheten enligt den nuvarande praxisen, men på ett sätt som förbättrar rättsskyddet för både bolaget och bolagets kunder. I och med förtydligandet av bestämmelserna om tjänsteansvar blir det i fortsättningen klarare när en representant för lotsningsbolaget handlar under tjänsteansvar. Lotsningsbolagets skyldighet att ordna bedömning av lotsexamina och PEC-examina kräver både personalresurser och att bolaget satsar på utbildningsverksamhet. Samtidigt föreslås det att det tas ut en prestationsbaserad avgift av aktörerna för bedömningen av examina. Lotsningarna av tankfartygen i Sköldvik är en lotsningstjänst som inte nödvändigtvis kommer att användas i framtiden och bortfallet av den kundgruppen kan avsevärt minska inkomsterna från lotsningsavgifterna. Myndigheterna uppskattar dock att största delen av tankfartygen också i fortsättningen kommer att anlita lots på grund av den icke-reguljära sjötrafiken och befraktningsavtalen inom branschen.

Lagändringen i fråga om kraven på språkkunskaper för innehavare av PEC-certifikat förväntas till största delen ha neutrala konsekvenser. Möjligheten att anlita en internationell yrkeskår inom handelssjöfarten kan utökas i viss mån, beroende på den farleds- och områdesspecifika kravnivån för kunskaper i de inhemska språken, vilken fastställs närmare av Transport- och kommunikationsverket. Det förutsätts att alla innehavare av PEC-certifikat behärskar engelska, vilket redan nu ingår i sjökaptenernas grundutbildning och färdigheter. Därutöver förutsätts den som ansöker om farledsspecifikt PEC-certifikat ha behövliga kunskaper i finska och svenska. Av den som ansöker om områdesspecifikt PEC-certifikat krävs sådana kunskaper i engelska, finska och svenska som ger de förutsättningar för kommunikation som behövs för att trygga en säker navigation.

De ändrade språkkraven kan ha ekonomiska konsekvenser på två betydande sätt: de kan leda till ökad flexibilitet på arbetsmarknaden inom sjöfartsbranschen och det kan oftare än tidigare uppstå konkurrens mellan rederierna. I fortsättningen begränsar ett alltför omfattande krav på kunskaper i de nationella språken inte rekryteringen och utbildningen av personal på samma sätt som hittills. Det kan underlätta för rederier i situationer där tillgången till arbetskraft är begränsad eller man på dessa eller andra grunder vill utbilda den befintliga personalen för nya uppgifter. Konkurrensen i sjöfartsbranschen kan öka inom de marknadssegment där både finska och utländska rederier i fortsättningen oftare än tidigare kan tillhandahålla tjänster för samma uppdrag. Den ökade flexibiliteten och konkurrensen kan effektivisera marknadsverksamheten på ett sätt som gynnar Finlands logistik. Enligt den utredning som kommunikationsministeriet har beställt kan en situation där en större grupp däcksbefäl kan skaffa ett trafikområdesspecifikt PEC-certifikat försämra det finska däcksbefälens relativa ställning på arbetsmarknaden men ändå med anledning av tillgången till besättning som helhet innebära en klart nyttig ändring för såväl sjöfartsmarknaden som de finska befraktarna (Logscale Oy). Utredningen hänvisar även till bristen på finskt däcksbefäl som bland annat beror på att det utexamineras för lite personal från läroanstalterna.

Det är svårt att på ett tillförlitligt sätt på förhand uppskatta hur kostnaderna för att skaffa certifikat och hålla dem i kraft kommer att förändras. Det kommer att ske ändringar i examensinnehållen och i ansvaret för att ordna examina och deras delområden. Varken myndigheterna eller privata tjänsteleverantörer har ännu meddelat något närmare pris på de tjänster som kommer att tillhandahållas i fortsättningen. Också rederiernas riktlinjer för att skaffa tillstånd och ordna utbildning för personalen inverkar på kostnaderna, både enhetspriserna och de totala kostnaderna, beroende på hur marknaderna formar sig. Vid beredningen bedömdes det att det finns ett tryck på att sänka myndighetsavgifterna. Till exempel kan priset på teoriprovet sjunka när ansvaret för att ordna provet flyttas från privata utbildningsanordnare till myndigheten. De relativt stora möjligheterna att välja praxis som ges i den nya lagen inverkar på kostnaderna. Till exempel om rederiet har en egen examinerare kan rederiet på lång sikt spara kostnader jämfört med om det köper bedömningen av examensprestationer av en annan tjänsteleverantör. Också andra alternativa förfaranden inverkar på aktörernas kostnader. Om till exempel PEC-certifikatet utsträcks till ett annat fartyg eller om flera PEC:n avläggs på samma gång minskar detta anskaffningskostnaderna för certifikat. Det område som rederiets fartyg trafikerar enligt transportavtalen inverkar på lotsningsbehovet och lotsningskostnaderna, i vilka användningen av en köpt lotsningstjänst utgör en jämförelsepunkt för kostnaderna för anskaffande och ikrafthållande av certifikat för personalen.

I nuläget kostar det beroende på de farledsspecifika kraven cirka 4 000–6 500 euro (utan mervärdesskatt) per farled att avlägga linjelotsbrev, inklusive teori-, täckritnings- och simulatorprov, provlotsningar och administrativa avgifter, om övningsresorna (på lastfartyg 10 resor i farledens bägge riktningar, på passagerarfartyg 30 resor i farledens bägge riktningar) delvis av-

läggs genom simulatorprov (högst hälften) och det minimiantal resor som krävs utförs tillsammans med en innehavare av linjelotsbrev. I de fall där övningsresorna ska avläggas med lots stiger kostnaderna med tiotals tusen euro. För linjelotsarnas del innebär den farledsspecifika befrielsen i PEC-certifikatet enligt den nya lagen inte några större ändringar i kostnaderna. Om rederierna har en egen examinator är kostnaderna för examenskörningen och provet i farledskännedom lägre.

Den nuvarande dispensen inklusive teori- och simulatorprov och administrativa kostnader kostar cirka 3 000–3 700 euro (utan mervärdesskatt) om den som ansöker om dispens samlar den navigationserfarenhet (12 månaders erfarenhet från de farleder som ansökan gäller under de senaste 5 åren) som lagen kräver i egenskap av överstyrman eller styrman på ett sådant fartyg vars befälhavare har dispens från lotsplikt. I sådana fall uppstår inga separata kostnader för att samla den erfarenhet som krävs. Om fartygets befälhavare samlar navigationserfarenhet från farlederna genom att anlita lots, blir kostnaderna avsevärt högre. I fråga om dispens ingår PEC-inskolningsresan, provet i farledskännedom och examenskörningen som nya element och kostnader i den nya områdesspecifika befrielse som enligt lagen antecknas i PEC-certifikatet. Därigenom stiger kostnaderna för enskilda certifikat. Det föreslås bli möjligt att genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift ta ställning till innehållet i examenskörningarna och fartygssimulatorprovet i den praktiska delen av PEC-examen (46 §) i situationer där den sökande samtidigt ansöker om två eller flera befrielser. Genom föreskriften föreslås det ett ändamålsenligt och enhetligt förfarande för examenskörningen och fartygssimulatorprovet vilket kan trygga sjösäkerheten utan extra prestationer. Detta skulle i vissa fall underlätta examen och minska kostnaderna.

Även om det sker en påtaglig prisändring för certifikatet ska det i proportion till lotsningsavgifterna inte betraktas som en knäckfråga för aktörerna. Förfarandet med certifikat erbjuds i grund och botten som ett alternativ för att via det fullgöra lotsplikterna när det är mer förmånligt och praktiskt för rederiet. Det kan inte heller anses vara motiverat att certifikatkostnaderna för en viss fartygsgrupp (för att inte tala om hur kraven på visande av kunnande) skiljer sig mellan fartygsgrupperna. Syftet med lagen är att främja en enhetlig behandling av aktörerna. Om rederierna har en egen examinator är kostnaderna för examenskörningen och provet i farledskännedom lägre.

Enligt förslaget flyttas bedömningen av examina bort från sjöfartsläroanstalterna vilket innebär att deras inkomster minskar. Detta har dock inga större ekonomiska konsekvenser. En del av läroanstalternas debiteringar har bestått av administrativa kostnader som i fortsättningen kan undvikas. Till exempel kommer de simulatortjänster som är den viktigaste delen av examen också i fortsättningen att skaffas från utbildningsanordnarna. Simulatorerna är viktiga för att öva exceptionella situationer och dessutom kan en del av körningarna för att hålla certifikat i kraft i fortsättningen göras i simulator. I Finland har endast utbildningsanordnarna tillgång till simulatorer och det kunnande som krävs för att använda dem. Under fartygssimulatorprovet ska det dessutom närvara en sakkunnig ur exempelvis läroanstaltens personal som övervakar användningen av simulatören och har till uppgift att assistera vid simulatoranvändningen. Han eller hon ska också höras när beslutet om att godkänna eller underkänna examensprestationen fattas. I lagen ingår som ett nytt element också en elevperiod för lots som sannolikt genomförs som ett utbildningssamarbete mellan läroanstalterna och lotsningsbolaget. Läroanstalterna torde också få rollen som utbildare av examinatore. På så sätt får läroanstalterna också nya inkomstkällor.

Som en ny typ av persontillstånd föreslås i propositionen persontillstånd för examinator. En examinator ska genom ett persontillstånd som utfärdats av Transport- och kommunikationsverket vara godkänd som examinator av lagstadgade examensprestationer. Detta innebär en ny nä-

ringsmöjlighet för erfarna lotsar och PEC-certifikatinnehavare och deras arbetsgivarsammanslutningar. Motsvarande uppgift sköts för närvarande av anordnarna av sjöfartsutbildning för vilka ändringen i praktiken innebär minskade näringsmöjligheter.

Övergången till en administrativ påföljdsavgift kan medföra små kostnadsbesparingar för domstolarna, åklagarmyndigheten och polisen utan att detta skulle undergräva det övergripande straffsystemets trovärdighet. Den föreslagna lagstiftningen innebär att vissa ärenden kan avgöras i första instans av den administrativa myndigheten och att varken polisen eller åklagaren har någon roll alls i dessa ärenden. Domstolens enda uppgift är att behandla ärenden om sökande av ändring. Detta kan leda till små kostnadsbesparingar på lång sikt.

Dessutom bedöms ändringarna för att säkerställa en tillräcklig kompetensnivå främja sjösäkerheten. Detta innebär en lägre risk för olyckor som kan orsaka betydande ekonomiska förluster för rederierna och andra aktörer.

Förslaget om ersättning för lotsning i Saimen anses inte ha några konsekvenser för statsfinanserna. Under statsbudgetens moment 30.20.51 har det årligen anvisats ett treårigt reservationsanslag på cirka 3,8 miljoner euro i understöd för lotsning i Saimen. Behovet av understöd bedöms beroende på lotsningsprestationerna vara högst 3,8 miljoner euro per år. Det föreslås att ersättningsbeloppet binds till det tillgängliga anslaget. Målet med ändringsförslaget är att göra det möjligt att betala ersättning i undantagssituationer då det saknas lotsningsprestationer. I normala situationer föreslås bolaget liksom i nuläget få ersättning för lotsningsprestationer som utförts till det nedsatta priset per enhet. Ändringen förutsätter inte ökat anslag jämfört med tidigare. Det nedsatta priset per enhet orsakar betydande inkomstförluster för bolaget. Om det inte betalas någon ersättning som grundar sig på prisskillnaden inverkar kostnaderna för det nedsatta priset på storleken på den lotsningsavgift som tas ut av fartyg för lotsning i andra områden och därigenom också på lotsningsavgifterna i Saimenområdet.

Bolaget som tillhandahåller lotsningstjänster föranleds betydande kostnader när mängden lotsningsprestationer minskar avsevärt från den sedvanliga mängden. Bolaget uppskattar att upprätthållandet av lotsningsberedskapen orsakar en inkomstförlust på cirka 80 000–150 000 euro i månaden utan de inkomster som fås från lotsningsprestationerna. Normalt har bolaget kunnat täcka inkomstförlusterna med inkomster från lotsningsprestationer samt med anvisat stöd för prisskillnaden mellan det ordinarie och det nedsatta priset per enhet under de månader när det i allmänhet saknas lotsningsprestationer. Om det inte betalas ersättning för upprätthållandet uppskattas det att bolaget som tillhandahåller lotsningstjänster föranleds kostnader som försämrar dess verksamhetsförutsättningar och sannolikt höjer lotsningsavgifterna i samtliga områden för att jämna ut inkomstförlusterna.

Den föreslagna ersättningsmodellen kan anses ha en betydande inverkan på ekonomin i det bolag som tillhandahåller lotsningstjänster samt på storleken på den lotsningsavgift som tas ut av fartygen.

#### 4.2.2 Konsekvenser för konkurrensen

Lotsningen som utförs i Saimenområdet definieras som en så kallad tjänst av allmänt ekonomiskt intresse (Services of General Economic Interest - SGEI). Den skyldighet att tillhandahålla en allmännyttig tjänst som ålagts lotsningsbolaget och ersättningen som betalas för den grundar sig på kommissionens beslut (2012/21/EU) som fastställer de förutsättningar under vilka det statliga stöd som beviljas som ersättning för allmännyttiga tjänster till företag som producerar tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är förenligt med den inre marknaden och det inte behö-

ver göras någon anmälan om statligt stöd (notifiering) till kommissionen om ersättningen. Lotsningsverksamheten i Saimenområdet anses uppfylla kriterierna i kommissionens beslut eftersom dessa tjänster inte tillhandahålls på marknadsvillkor och inte heller i framtiden kan tillhandahållas på marknadsvillkor på ett tillfredsställande sätt i Saima kanal och Saimens vattenområde och det finns ett uppenbart behov av det ekonomiska stöd som den offentliga sektorn beviljar för att trygga tillgången till sådana tjänster i dessa områden.

#### 4.2.3 Konsekvenser för myndigheterna

En precisering av lagen ökar den behöriga myndighetens möjligheter till effektiv tillsyn. Bland annat blir de förslagna förutsättningarna för anmärkningar eller varningar samt för återkallande av certifikat tydligare. Tydligare grunder för beviljande av certifikat främjar enhetlig, jämlik och smidig myndighetsverksamhet och ger mindre utrymme för tolkning.

I lagförslaget ingår det ett flertal bemyndiganden för Transport- och kommunikationsverket att utfärda föreskrifter. Eftersom vissa av dessa föreskrifter kräver betydande bakgrundsarbete och sakkunnigberedning så kan den arbetsmängd som dessa kräver anses vara avsevärt större än i genomsnitt. Särskilt fastställandet av lotspliktsgränsen kommer att kräva en betydande arbetsinsats av Transport- och kommunikationsverket och delvis också av Trafikledsverket. För verkställigheten av lagen och för att undvika ens tillfälliga luckor som orsakas av den reviderade lagstiftningen, till exempel vid utfärdandet av persontillstånd, är det nödvändigt att denna föreskrift och föreskrifterna om examina utfärdas samtidigt som lagen träder i kraft. Alternativt ska lagens ikraftträdande skjutas upp med minst ett år, vilket inte kan anses vara ändamålsenligt. Under det år som lagen träder i kraft innebär utfärdandet av de nya föreskrifterna att resursbehovet uppskattningsvis ökar med sammanlagt tre årsverken. Slopandet av provlotsningar sparar in den personalresurs som använts för att bedöma dessa (verksamheten har haft separat finansiering), men de tjänstemän som bedömt provlotsningar har hittills gjort detta vid sidan av sina ordinarie tjänster som sjöfartsinspektörer. Därför är det nödvändigt att använda de sparade resurserna på ämbetsverkets lagstadgade tillsyn av sjösäkerheten och säkerheten i fartygstrafiken. De nya tillsynsåtgärderna som föreslås i lagen bland annat för tillsynen över efterlevnaden av lagen, påförandet av administrativa påföljder samt tillsynen över och godkännandet av examinering ökar ämbetsverkets uppgifter i fråga om lotsning permanent med cirka 0,5 årsverken.

För Transport- och kommunikationsverket innebär upprättandet av de nya systemen kostnader på uppskattningsvis 85 000–95 000 euro. Av dessa är det nya webbaserade teoriprovet andel cirka 55 000–65 000 euro. För utvecklingen av systemet Solmu medför ändringarna i lotsningsslagen kostnader på cirka 30 000 euro. Lotsningsfunktionerna i det kommande systemet Nemo medför också tilläggskostnader, men dessa räknas som en del av det övriga utvecklingsarbetet i ett eget projekt där det nuvarande Portnet-systemet slopas.

Påförandet av en påföljdsavgift föreslås vara en ny uppgift för Transport- och kommunikationsverket och den ökar myndighetsarbetets trovärdighet. Detta sporrar mer effektivt än tidigare aktörerna till att följa lagen och förbättrar samtidigt myndighetens påverkansmöjligheter när den upptäcker lagstridig verksamhet. Påförandet av en påföljdsavgift i olika situationer som nämns i lotsningslagen bedöms dock inte orsaka någon större mängd tilläggsarbete för Transport- och kommunikationsverket (hittills har myndigheten fått vetskap om 0–4 eventuella försummelser per år). På grund av de nya påföljdsavgifterna uppskattas Rättsregistercentralens behov av tilläggspersonal uppgå till 0,1 årsverken.

Genom att ersätta det straffrättsliga förfarandet med en administrativ påföljdsavgift kan det i viss mån frigöras resurser hos polisen, åklagarmyndigheten och domstolarna på lång sikt.

#### 4.2.4 Konsekvenser för sjösäkerheten

En mer detaljerad definition av under vilka förutsättningar och i vilka områden det krävs lotsplikt förbättrar väsentligt sjösäkerheten och minskar antalet avvikelser. I nuläget gäller lotsplikten endast farleder som fastställts som lotspliktiga, medan den framöver föreslås gälla hela det lotspliktiga området i Finland oavsett om fartyget är i eller utanför farledsområdet. Genom den nya lagen säkerställs att alla som beviljats befrielse från lotsplikt på behörigt sätt kan visa att de har den lotsningskompetens som krävs för att skydda kuststatens intressen. I fortsättningen krävs det för att erhålla lotsningscertifikat och ett obegränsat PEC-certifikat förtrogenhet med och erfarenhet av navigering av fartyg i isförhållanden, vilket är en faktor som väsentligt ökar sjösäkerheten. Kravet på erfarenhet av isförhållanden minskar risken för sådana olyckor som orsakats av befälets bristfälliga kunskaper i vintersjöfart.

En noggrannare definition av omständigheterna under övningsresorna främjar också PEC-certifikatinnehavarnas kompetens i olika farledsförhållanden innan de erhåller befrielsen, så att deras kompetensnivå förväntas vara högre redan när de får certifikatet. Rederierna får utbilda en egen examinator. Detta förväntas öka kvaliteten på examina ur säkerhetsperspektiv eftersom examinatoren då känner bättre till fartyget och principerna för arbetet på fartygets kommando-brygga. För rederier med dispens bidrar lagändringarna till ökad sjösäkerhet och en högre nivå i den interna inskolnings- och utbildningskulturen.

De föreslagna ändringarna i kraven på PEC-certifikatinnehavares språkkunskaper förväntas inte påverka sjösäkerheten i någon större utsträckning. I fortsättningen förutsätts PEC-certifikatinnehavarnas huvudspråk vara engelska, som är det internationella sjöfartsspråket och därför används på bred front också i Finland. Kommunikationen med till exempel VTS-tjänsteleverantören sker redan nu i hög grad på engelska. Dessutom har man redan nu kunnat avlägga linjelotsbrev på engelska för VTS-farleder och detta har inte haft någon inverkan på sjösäkerheten. För att en sökande ska beviljas linjelotsbrev har det dessutom krävts att han eller hon förutom att ha de behövliga kunskaperna i engelska också känner till de finska eller svenska ortnamn som används vid navigering, fartygstrafikservice och isbrytningsservice i farledsområdet. I fortsättningen förutsätts innehavare av ett farledsspecifikt PEC-certifikat förutom tillräckliga kunskaper i engelska även ha behövliga kunskaper i finska och svenska, vilket säkerställer att innehavaren i synnerhet har tillräckliga kunskaper om ortnamnen. Av den som ansöker om områdesspecifikt PEC-certifikat krävs sådana kunskaper i engelska, finska och svenska som ger de förutsättningar för kommunikation som behövs för att trygga en säker navigation. Det föreslås att den varierande nivån på språkkunskaper som krävs av de sökande beroende på farled och område fastställs närmare genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift.

I en utredning som publicerades av Sjöfartsverket om riskerna och riskhanteringsmetoderna i anslutning till språket och kommunikationen vid engelskspråkig linjelotsning (på finska) lyftes godkännandet av just engelska som det enda officiella språket inom sjöfarten fram som ett av de viktigaste riskhanteringssätten. I utredningen underströks att det i bakgrunden av språkfrågan också fanns en oro över huruvida utländska linjelotsar kan beakta lokal praxis och lokala förhållanden. För att lösa detta problem ansågs det i utredningen vara ett bättre alternativ att utveckla examenskraven och examen för linjelotsning än att införa eller hålla kvar språkbegränsningar.<sup>23</sup> När det gäller lotsningskompetensen är det med tanke på verksamheten väsentligt att det ställs ändamålsenliga och tillräckliga kompetenskrav på såväl lotsarna som på innehavarna av de certifikat som befriar som lotsplikt och att stärka myndighetens metoder för att validera

---

<sup>23</sup> Merenkululaitoksen julkaisuja 7/2008, [https://julkaisut.vayla.fi/pdf5/mkl\\_2008-7\\_englanninkielisen\\_linjaluotsauksen.pdf](https://julkaisut.vayla.fi/pdf5/mkl_2008-7_englanninkielisen_linjaluotsauksen.pdf).

dessa. Då fokuserar granskningen ur sjösäkerhetsperspektiv inte på det språk som används i verksamheten.

Det föreslagna förtydligandet av bestämmelserna om påföljder i lotsningslagen och ibruktagandet av nya administrativa påföljder betonar klandervärde hos lagstridig verksamhet och ökar myndigheternas möjligheter att ingripa i försummelse. Förslaget förväntas ha en förebyggande inverkan och därigenom främja en hög nivå på sjösäkerheten.

Säkerhetsläget som helhet förväntas bli bättre till följd av de föreslagna ändringarna, vilket också leder till att det sker färre sådana små olyckor som varit typiska under de senaste åren, såsom bottenkänningar.

#### 4.2.5 Miljökonsekvenser

De föreslagna ändringarna för att säkerställa en tillräcklig kompetensnivå bedöms öka sjösäkerheten, vilket innebär en mindre risk för olyckor som har skadliga konsekvenser för miljön. Särskilt kravet på förstärkt lotsningskompetens på fartyg som transporterar skadlig eller farlig last eller stora mängder bränsle främjar skyddet av den marina miljön (krav på två PEC-certifikatinnehavare samt att lotsen eller PEC-certifikatinnehavaren har genomgått utbildning i eskortbogsering, om fartyget på grund av sin storlek eskortbogseras). Kraven på erfarenhet av isnavigering främjar också skyddet av den marina miljön.

Samrådsförfarandet vid beviljande av undantag från lotsplikt kan i vissa fall förutsätta att Transport- och kommunikationsverket hör bland annat Finlands miljöcentral för att se till att undantagen kan godkännas också ur ett miljöperspektiv.

#### 4.2.6 Försörjningsberedskap och övriga samhällsliga konsekvenser

Enligt 1 § i lagen om tryggnad av försörjningsberedskapen (1390/1992) avses med försörjningsberedskap att de ekonomiska funktioner och därtill hörande tekniska system som är nödvändiga för befolkningens utkomst, landets näringsliv och landets försvar tryggas med tanke på undantagsförhållanden och allvarliga störningar som kan jämföras med undantagsförhållanden. På ett allmänt plan avses med försörjningsberedskap även förmågan att upprätthålla sådana samhällsekonomiska grundförutsättningar som är nödvändiga för att trygga befolkningens överlevnadsmöjligheter, ett fungerande och tryggt samhälle och försvarets materiella förutsättningar under allvarliga störningar och undantagsförhållanden.<sup>24</sup>

Faktorer som är väsentliga för sjöfartens försörjningsberedskap är bland annat tillgången till tillräckliga sjötransporttjänster, hamnarnas lasthantering och annan transport- och lagringskapacitet i störningssituationer. Förutom detta och en fungerande lagstiftning är också myndigheternas befogenheter och statsmaktens verksamhet i allvarliga störningssituationer och undantagsförhållanden viktiga faktorer när det gäller att trygga försörjningsberedskapen.<sup>25</sup>

Lotsningsbolagets beredskapsskyldighet preciseras genom de föreslagna bestämmelserna om beredskap för undantagsförhållanden och exceptionella störningssituationer. För lotsningsbolaget innebär detta snarast en liten administrativ tilläggsbörda när det kontrollerar att beredskapsförfarandena är enhetliga och regelbundet uppdaterar dessa. Förfarandet motsvarar i tillämpliga delar VTS-tjänsteleverantörens beredskapsskyldighet och till exempel bestämmelserna om aktörernas beredskapsskyldigheter i lagen om transportservice. Även om lotsningsbolaget redan

<sup>24</sup> Försörjningsberedskapscentralens ordlista 2022 (på finska), se <https://www.huoltovarmuuskusku.fi/sanasto/#>.

<sup>25</sup> Sjöfartsmarknaden i Finland 2021 Kommunikationsministeriets publikationer 2022:6, s. 160 (på finska).



har bedrivit frivillighetsbaserad beredskaps- och förberedelseverksamhet förväntas den aktuella ändringen precisera verksamheten och därigenom ha positiva konsekvenser för försörjningsberedskapen. Bemyndigandet att utfärda förordning om beredskap kan också ha betydande positiva konsekvenser för försörjningsberedskapen om det senare framkommer ett behov av att utfärda förordning.

Förslaget innehåller också bestämmelser med stöd av vilka Transport- och kommunikationsverket får utfärda persontillstånd och förlänga deras giltighetstider genom ett undantagsförfarande under undantagsförhållanden eller i störningssituationer under normala förhållanden. Detta tryggar Finlands försörjningsberedskap eftersom man kan undvika avbrott i sjötrafiken på grund av att giltighetstiden för persontillstånd har gått ut. I sådana situationer kan man tillfälligt slopa den granskning som i övriga fall görs vid förnyandet av certifikat av huruvida den sökande har tillräcklig kompetens och det hälsotillstånd som krävs för att utföra arbetet på ett ändamålsenligt sätt.

Propositionen innehåller en ny skyldighet för lotsningsbolaget att låta göra en säkerhetsutredning av sin personal enligt säkerhetsutredningslagen till den del detta är möjligt enligt den lagen. Skyldigheten föreslås gälla särskilt de medlemmar av personalen som i sitt arbete har tillgång till sekretessbelagd information om statens kritiska infrastruktur, såsom beredskapsfarlederna. Ändringen bedöms ha positiva konsekvenser för försörjningsberedskapen.

I propositionen föreskrivs om den allmänna lotsplikten för alla över 50 meter långa fartyg. Den föreslagna lotsplikten innehåller vissa undantagsgrunder och det är möjligt att befrias från lotsplikt genom att visa tillräcklig kompetens och genom att erhålla ett persontillstånd som befriar från lotsplikt. Genom den föreslagna reformen ersätts de nuvarande linjelotsbrev och dispenser med farleds- och områdesspecifika PEC-certifikat som befriar från lotsplikt. Samtidigt ändras också kraven på språkkunskaper för PEC-certifikatinnehavare. Av den som ansöker om farledsspecifikt PEC-certifikat krävs tillräckliga kunskaper i engelska samt behövliga kunskaper i finska och svenska. Detta innebär inga väsentliga förändringar jämfört med nuläget.<sup>26</sup>

Av den som ansöker om områdesspecifikt PEC-certifikat krävs sådana kunskaper i engelska, finska och svenska som ger de förutsättningar för kommunikation som behövs för att trygga en säker navigation. Denna ändring innebär att de nuvarande kraven på språkkunskaper preciseras för dem som redan har dispens.<sup>27</sup> I fråga om dessa ändringar anknyter den centrala bedömningen av konsekvenserna för försörjningsberedskapen till i synnerhet två jämförelser. För det första ska det bedömas huruvida försörjningsberedskapen förbättras när en större skara däcksbefäl kan ansöka om ett områdesspecifikt PEC-certifikat samtidigt som det finska däcksbefälens relativa ställning på arbetsmarknaden kan försämrats. För det andra ska det avgöras om antalet personer som är berättigade till PEC-certifikat utökas i för hög grad med tanke på den nationella säkerheten, vilket också kan innebära krav som försämrar försörjningsberedskapen.

Ändringen av kravet på språkkunskaper kan leda till att det utfärdas något fler områdesspecifika PEC-certifikat till personer som inte behärskar finska eller svenska. Kravet på kunskaper i finska eller svenska har inneburit en begränsad tillgång till utländskt befäl, även om huvudregeln i EU- och EFTA-området är fri rörlighet för arbetskraft. Ändringen kan leda till ökad internationell konkurrens, vilket kan utmana de finska rederiernas marknadsställning och i viss

---

<sup>26</sup> Det är redan nu möjligt att få linjelotsbrev för VTS-farleder genom att med stöd av 14 § 4 mom. visa behövliga kunskaper i engelska, om den sökande känner till de finska eller svenska ortnamn som används vid navigering, fartygstrafikservice och isbrytningsservice i farledsområdet.

<sup>27</sup> För att erhålla den nuvarande dispensen krävs det enligt 16 § 3 mom. i den gällande lagen behövliga kunskaper i finska och svenska.

mån inverka på försörjningsberedskapen. Förslaget kan ha negativa konsekvenser i fråga om den relativa ställningen på arbetsmarknaden för däcksbefäl som har tillräckliga kunskaper i finska eller svenska.<sup>28</sup>

Syftet med lotsningslagen är att trygga sjösäkerheten under såväl normala förhållanden som undantagsförhållanden. Ändringen av kraven på språkkunskaper gör det möjligt att flexibelt anställa internationellt befäl även i för försörjningsberedskapen exceptionella situationer där det finländska befälet är förhindrat att arbeta på handelsfartyg eller i situationer där det inte annars finns tillräcklig tillgång till finländskt befäl. Det finska däcksbefälets totala antal behörighetsbrev har under några år minskat mer än antalet utländska behörighetsintyg har ökat.<sup>29</sup> För att trygga en fungerande utrikeshandel och försörjningsberedskap i Finland behövs det därför metoder för att förbättra tillgången till behörig personal. Den föreslagna ändringen enligt vilken de sökande inte förutsätts ha fullständiga kunskaper i de inhemska språken kan öka möjligheterna för utländskt befäl att erhålla ett persontillstånd som befriar från lotsplikt, vilket är positivt för att trygga Finlands försörjningsberedskap och tillgången till personal. Ändringen kan på så sätt lindra försörjningsberedskapens beroende av språkrav. Ändringarna i fråga om persontillstånden har störst inverkan på små bulkfartyg på under 3 700 bruttoton (GT) oberoende av flaggstat. Med de nuvarande dispenserna från lotsplikt har små rederier om de så önskat kunna trafikera alla kusthamnar utan lotsning. Dispensen har med den nuvarande språkbegränsningen (kunskaper i finska och svenska) utgjort en konkurrensfördel för dem. I fråga om denna typ av fart stöder sig försörjningsberedskapen i den finska sjöfarten redan nu kraftigt på utländskt tonnage. År 2021 gjorde torrlastfartyg på över 400 GT och under 3 700 GT knappt 4 500 anlöp i finska hamnar, dvs. under 14 procent av alla fartygsanlöp. Av dessa var andelen utländska fartyg 77 procent (3 462 anlöp) och andelen finska fartyg 23 procent (1 031 anlöp, dvs. cirka 3 procent av alla anlöp). Cirka 40 olika motsvarande fartyg som ägs direkt av finska rederier eller via ett finskt rederis dotterbolag och som antecknats i andra register anlöpte Finland år 2021.

Det för försörjningsberedskapen centrala finländska tonnaget består av de handelsfartyg i förteckningen över handelsfartyg som huvudsakligen går i utrikesfart. I januari 2022 fanns det sammanlagt 106 sådana fartyg, varav 16 var passagerarfartyg och 90 fraktfartyg. Av de finsk-ägda bolagens fartyg som i januari 2022 fanns i förteckningen över handelsfartyg var 69 fraktfartyg och 13 passagerar-bilfärjor (totalt 82 fartyg). De utlandsägda bolagen med verksamhet i Finland ägde totalt 22 fartyg: 22 fraktfartyg (Finnlines 17 och Bore 5) och 2 passagerar-bilfärjor (Tallink Silja Oy). 24 fartyg).<sup>30</sup>

Sett som helhet har ändringarna positiva konsekvenser för försörjningsberedskapen, även om konsekvenserna är marginella med tanke på hela samhällets funktion.<sup>31</sup>

---

<sup>28</sup> Logscale Oy. Av de 83 personer som erhöll dispens i augusti 2022 var 80 procent från Finland, 11 procent från Estland och 4 procent från Sverige (6 procent övriga/uppgifter saknas).

<sup>29</sup> Antalet sjökaptensbrev minskade med 138 (-12,5 %) från 2018 till 2021 medan antalet vaktstyrmän minskade med 119 (-16,1 %). I slutet av år 2021 hade 1 157 personer sjökaptensbrev (varav de utländska personernas andel var 16 %), 338 (26 %) överstyrmansbrev och 972 (36 %) vaktstyrmansbrev på de finska fartygen. Varje år utexamineras i genomsnitt 63 sjökaptener och 35 vaktstyrmän i Finland.

<sup>30</sup> Sjöfartsmarknaden i Finland 2021. Kommunikationsministeriets publikationer 2022:6, s. 177 (på finska).

<sup>31</sup> I Logscale Oy:s utredning har man kommit fram till samma slutresultat: Logscale Oy, granskning av försörjningsberedskapen i propositionsutkastet till reform av lotsningslagen. Kan läsas i statsrådets projektfönster på <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM021:00/2021>.

#### 4.2.7 Konsekvenser för statsfinanserna

För de statsfinansiella kostnaderna som reformen av lotsningslagen medför har det inte reserverats någon separat finansiering i budgetpropositionen för 2023 eller i planen för de offentliga finanserna.

Behovet av att skaffa och förnya certifikat för isbrytare överförs eventuellt helt och hållet till de serviceavgifter som Trafikledsverket betalar för isbrytning senast vid nästa serviceavtal. I det inledande stadiet uppskattas kostnaderna uppgå till 100 000–200 000 euro. Därefter kostar ikrafthållandet av certifikaten uppskattningsvis 5 000–10 000 euro per år och medför också engångskostnader för utbildning för varje ny certifikatinnehavare. Det kan medföra utmaningar för Trafikledsverket att inkludera kostnaderna i ersättningsgrunderna för de i nuläget gällande avtalen.

För Transport- och kommunikationsverket innehåller lagförslaget nya bemyndiganden att utfärda föreskrifter, vilket har stor betydelse för verkställigheten av lagen. Den sysselsättande effekten av beredningen av föreskrifterna förväntas uppgå till cirka tre årsverken under det år som lagen träder i kraft. För Transport- och kommunikationsverket innebär upprättandet av de nya systemen dessutom kostnader på uppskattningsvis 85 000–95 000 euro. Av dessa är det nya webbaserade teoriprovet andel cirka 55 000–65 000 euro. För utvecklingen av systemet Solmu medför ändringarna i lotsningslagen kostnader på cirka 30 000 euro. För dessa statsfinansiella kostnader har det inte reserverats någon separat finansiering i budgetpropositionen för 2023 eller i planen för de offentliga finanserna. Efter att lagen trätt i kraft kan utgifterna täckas inom ramen för anslagen under moment 31.01.02 Transport- och kommunikationsverkets omkostnader.

Lotsningsfunktionerna i det kommande systemet Nemo medför också tilläggskostnader, men dessa räknas som en del av det övriga utvecklingsarbetet i ett eget projekt där det nuvarande Portnet-systemet slopas.

Till övriga delar orsakar den ändrade mängden tjänsteuppgifter hos Transport- och kommunikationsverket ett tillägsbehov på uppskattningsvis 0,5 årsverken med hänsyn till de uppgifter som faller bort genom ändringarna. Beslut om behovet av tilläggsanslag fattas i planen för de offentliga finanserna för 2024–2027.

För Rättsregistercentralen medför verkställigheten av påföljdsavgifter tilläggsarbete i viss mån. Eftersom uppskattningarna av påföljdsavgifternas belopp grundar sig på kalkyler och det varje år uppkommer många motsvarande påföljdsavgifter till små belopp inom olika förvaltningsområden märks deras samverkan och den ökade totala arbetsmängden med fördröjning i Rättsregistercentralens arbetsmängd och det eventuella behovet av tilläggsresurser preciseras först senare. Vid verkställigheten av påföljdsavgifter inom olika förvaltningsområden är det fråga om en permanent uppgift och för att täcka det tilläggsarbete (0,1 årsverken) som påföljdsavgifterna medför för Rättsregistercentralen behandlas behoven av tilläggsanslag i det årliga ram- och budgetförfarandet.

Enligt förslaget redovisas de eventuella påföljdsavgifterna enligt 68 § under moment 12.39.01 Böter och inkomster från administrativa betalningspåföljder.

## 4.2.8 Konsekvenser för de grundläggande och mänskliga rättigheterna

### 4.2.8.1 Näringsfrihet

I den föreslagna lotsningslagen ingår krav enligt vilka lotsar, Östersjölotsar och rederiernas besättning ska ha ett av myndigheten utfärdat persontillstånd eller ett annat godkännande för utövande av yrke eller idkande av näring. Dessa krav innebär en inskränkning av den näringsfrihet som tryggas i 18 § 1 mom. i grundlagen. I den gällande lagstiftningen har det redan länge krävts att lotsar, Östersjölotsar och innehavare av linjelotsbrev och dispens ska ha ett av myndigheten utfärdat persontillstånd och ett motsvarande förfarande är också i kraft internationellt. De föreslagna ändringarna i denna proposition fokuserar till stor del på att uppdatera och förtydliga lagstiftningen, vilket bedöms ha positiva konsekvenser för näringsidkares och anställdas näringsfrihet.

För dem som nu har dispens innebär de föreslagna behörighetskraven klart strängare krav för att erhålla certifikat. Enligt den föreslagna lotsningslagen ingår som nya element för en områdesspecifik befrielse i ett PEC-certifikat en PEC-inskolningsresa, ett prov i farledskännedom och en examenskörning. I och med dessa krav säkerställs det att aktörerna har en tillräcklig kompetensnivå. De nya kraven anses därför inte begränsa näringsfriheten i någon större utsträckning, eftersom den sökande genom att verifiera sin kompetensnivå genom de aktuella prestationerna erhåller ett certifikat. Genom förslaget främjas också likabehandlingen av olika aktörer. De nya kraven för områdesspecifik befrielse som antecknas i PEC-certifikatet stämmer betydligt bättre överens med kraven för de övriga befrielseerna som antecknas i certifikat. Den nuvarande situationen där en viss fartygsgrupps certifikatkrav skiljer sig från dem för andra fartygsgrupper kan inte anses vara motiverad.

### 4.2.8.2 Rätt till liv, egendomsskydd och ansvar för miljön

Propositionens konsekvenser ska bedömas med tanke på de grundläggande fri- och rättigheterna som tryggar egendomsskyddet enligt 15 § och ansvaret för miljön enligt 20 § i grundlagen. Förslagen i propositionen anses dessutom ha ett samband med den grundläggande fri- och rättigheten i 7 § enligt vilken alla har rätt till liv och till personlig frihet, integritet och trygghet.

Enligt 15 § i grundlagen är vars och ens egendom tryggad. Det första momentet innehåller en allmän bestämmelse om egendomsskyddet och det andra momentet en specialbestämmelse om expropriation av egendom, dvs. ett specificerat lagförbehåll (GrUU 38/1998 rd). Av paragrafen framgår tanken att individens egendom hör till de skyddsintressen som åtnjuter grundlagsenligt skydd. Det centrala syftet med bestämmelsen är att skydda individerna och deras förmögenhetsintressen. Det har ansetts att inte bara fysiska personer utan även privata juridiska personer kan bli åtminstone indirekt delaktiga av grundlagsskyddet för egendom. Enligt den rätt allmänt vedertagna synen i förarbetena till reformen av de grundläggande fri- och rättigheterna och i rättslitteraturen är juridiska personer inte direkt innehavare av egendomsskydd eller andra grundläggande fri- och rättigheter, men de får grundlagsenligt skydd för sin egendom genom de fysiska personer som ligger bakom dem (RP 309/1993 rd).

Enligt 20 § i grundlagen bär var och en ansvar för naturen och dess mångfald samt för miljön och kulturarvet. Det allmänna ska verka för att alla tillförsäkras en sund miljö och att var och en har möjlighet att påverka beslut i frågor som gäller den egna livsmiljön. Paragrafen i grundlagen har närmast karaktären av en deklaration och enligt den realiserade ansvaret för miljön (den grundläggande rättigheten till miljö) genom den materiella lagstiftningen. Därför påverkar bestämmelsen i första hand lagstiftarens och andra normgivares verksamhet. Bestämmelsen understryker den vikt som naturens mångfald tillskrivs inom vårt rättssystem. Enligt regeringens

proposition om ändring av grundlagen (RP 309/1993 rd) är syftet med bestämmelsen att betona att det till skyddet för naturen och den övriga miljön också ansluter sig sådana värden som inte kan återföras som individers fri- och rättigheter. Till denna del kan allas förpliktelser gentemot naturen anses antingen ha sin utgångspunkt i naturens egenvärde eller vara ett uttryck för en rättighet som odelad tillkommer alla människor.

Grundlagsutskottet har i sin praxis flera gånger behandlat bestämmelsen om ansvar för miljön i förhållande till i synnerhet egendomsskyddet och det har konstaterats att den inte utgör en särskild grund för att inrikta toleransförpliktelser speciellt på markägarna. Å andra sidan utgör båda delar av samma stadganden om grundläggande fri- och rättigheter och kan därmed inverka på tolkningen av vardera i ett sammanhang som det aktuella, där målet bland annat är att främja en hållbar balans mellan människan och naturen i lagstiftningsväg (GrUU 20/2010 rd, s. 2/II och GrUU 21/1996 rd, s. 2/I).

Syftet med denna lag är att främja sjösäkerheten och kunskaperna i farledsnavigation och att förebygga miljöolägenheter som fartygstrafiken kan orsaka. De föreslagna ändringarna syftar till att främja sjösäkerheten genom att utveckla i synnerhet metoderna med vilka myndigheten kan validera certifikatinnehavarnas tillräckliga kompetensnivå. Om innehavare av ett lotsningscertifikat eller PEC-certifikat har fått bristfällig eller oändamålsenlig utbildning bidrar deras därigenom bristfälliga yrkeskunskap till att äventyra sjösäkerheten. I och med den minimerade olycksrisken tillgodoses samtidigt de grundläggande fri- och rättigheterna när risken för egendoms- och miljöskador till följd av olyckor minskar. Skador på fartyg som transporterar olja eller kemikalier kan orsaka omfattande skador för miljön och dess mångfald.

Genom att utveckla fastställandet av lotspliktsgränsen i huvudlederna för handelsfartyg främjas en säker fartygstrafik, när farleds- och områdesspecifika specialfaktorer kan beaktas bättre än i nuläget. Genom att dessutom i regel förutsätta att alla minst 50 meter långa fartyg inom de lotspliktiga områdena i Finland anlitar lots säkerställs det att det inte heller utanför huvudfarlederna för handelsfartyg rör sig sådana fartyg som inte kan framföras säkert utan verifierad kompetens. Det är ytterst viktigt att trygga sjösäkerheten under alla förhållanden och i alla världslägen och därför föreslås det också mer heltäckande bestämmelser om beredskapen för undantagsförhållanden och andra exceptionella situationer.

Syftet med de föreslagna förändringarna är att garantera säkerheten till sjöss och förhindra skador på miljön, i synnerhet den marina miljön. Genom att undvika olyckor kan också skador på egendom förhindras. Vidare kan bekämpningen av olyckor på ett centralt sätt påverka riskerna för människors liv och hälsa. Sjösäkerheten utvecklas med målet att också framöver undvika allvarligare olyckor som kan orsaka fara för människors liv och hälsa. På så vis syftar den föreslagna lagen till att främja de grundläggande fri- och rättigheterna.

#### 4.2.8.3 Bestämmelser om påföljd

I propositionen föreslås det preciseringar och kompletteringar av grunderna för att återkalla, ändra och begränsa tillstånd som beviljats av myndigheten. En del av dessa grunder finns redan i den gällande lotsningslagen. Dessutom föreslås det bestämmelser om möjligheten att utfärda varningar och anmärkningar som en lindrigare metod för att ingripa i lagstridiga handlingar eller försummelse. För gärningar i enlighet med den nuvarande lotsningsförseelsen kan det i stället för ett straff med hot om böter påföras en administrativ påföljdsavgift.

I regel har det ansetts att syftet med det administrativa påföljdssystemet är att dels förebygga lagstridig verksamhet, dels förhindra att verksamhet som strider mot bestämmelserna upprepas eller fortgår. Med administrativa påföljder kan man både begränsa de grundläggande fri- och

rättigheterna och trygga tillgodoseendet av dem. Detsamma gäller också lotsningslagen, som genom de föreslagna påföljderna kan inskränka rätten till arbete och näringsfriheten samt egendomsskyddet. Syftet med att garantera påföljderna är att trygga sjösäkerheten vilket liksom det ovan nämnda är förenat med egendomsskyddet och miljöansvaret.

Genom att tillämpa det metodurval i påföljdssystemet som föreslås i lotsningslagen kan man reagera på både uppsåtliga och oaktsamma gärningar. Detta beror på att gynnande av en oaktsam attityd kan ha en negativ inverkan med tanke på den förebyggande effekten, vilken är ytterst viktig för att trygga sjösäkerheten. Genom att betona vikten av aktsam verksamhet är syftet att genom sanktioner skapa handlingsmodeller som främjar aktsamhet. Regleringen stärker också i fortsättningen en attityd som upprätthåller säkerheten i sjötransporterna på ett mer allmänt, moraliskt plan. Om sanktionerna inrättas endast för aktörernas kännedom, kan en betydande del av också de allvarliga försummelserna gå ostraffade. Detta påverkar aktörernas uppfattning om huruvida det överhuvudtaget är nödvändigt att följa reglerna. Syftet med det föreslagna sanktionssystemet är att se till att reglerna följs. De noggrant avgränsade och exakta sanktionsbestämmelserna stöder detta mål.

Rättsskyddet för de aktörer som påförs påföljder samt kravet på proportionella inskränkningar i de grundläggande fri- och rättigheterna främjas av att mer heltäckande än i nuläget föreslå olika alternativa metoder för myndigheterna att ingripa i lagstridig verksamhet. Persontillstånd kan utöver att återkallas även ändras eller begränsas. Myndigheten förutsätts också göra en skälighetsprövning. I anslutning till detta föreslås det bestämmelser om att återkallande av ett tillstånd endast ska vara möjligt om en lindrigare påföljd med hänsyn till alla faktorer som framgår i ärendet inte kan anses vara tillräcklig. Dessutom lämnar hänvisningen till oskälighet i 70 § om påförande av eller avstående från påföljdsavgift, liksom även ordalydelsen ”får påföras” i 68 §, prövningsrätt för myndigheten att bedöma proportionaliteten mellan de tillgängliga metoderna. När myndigheten bedömer behovet av en påföljdsavgift ska den också beakta andra tillgängliga metoder och välja den som är mest proportionell. Utgångspunkten är att en administrativ sanktion av straffnatur, såsom påföljdsavgift, ska vidtas i sista hand i förhållande till de övriga administrativa påföljderna för samma förseelse, såsom återkallande av certifikat. Med tanke på påföljdssystemets funktionalitet och proportionalitet kan påförande av påföljdsavgift i vissa fall förordas, till exempel som en påföljd som föregår återkallande av persontillstånd. Myndigheten kan också avstå helt från att påföra påföljder.

Kravet på att inskränkningen av de grundläggande fri- och rättigheterna ska vara proportionell främjas också genom att det för gärningar i enlighet med den gällande lotsningsförseelsen i stället för ett straff med hot om böter kan påföras en administrativ påföljdsavgift. Avkriminalisering följer också principen om att straffrätt ska tillgripas i sista hand. Bestämmelserna om påföljd är dessutom mer exakt formulerade än i nuläget. Det föreslås att också bestämmelserna om ändringssökande preciseras, vilket bedöms ha positiva konsekvenser i fråga om rättsskyddet för dem som omfattas av förvaltningsbeslut.

Med tanke på rättssäkerheten och förutsättningarna för inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna är det också viktigt att aktörernas skyldigheter formuleras mer exakt i förslaget. Överlag bidrar de nya noggrant avgränsade och exakta bestämmelserna om påföljd till att göra lagstiftningen avsevärt lättare att förstå och tillämpa. Detta kan också ha en positiv inverkan på rättssäkerheten.

Sett som helhet anses utvecklingen av bestämmelserna om påföljd på det föreslagna sättet ha tydliga konsekvenser som främjar tillgodoseendet av såväl rättssäkerheten som andra grundläggande fri- och rättigheter för dels de aktörer som påförs eventuella påföljder, dels för skyddsintresset, dvs. sjösäkerheten.

#### 4.2.9 Proportionalitetsprövning av den reviderade regleringen av yrken

I statsrådets förordning om proportionalitetsprövning före antagandet av reglering av yrken (376/2020, nedan *förordningen om proportionalitetsprövning*) förutsätts att det görs en proportionalitetsprövning och att en utredning bifogas bestämmelserna före införande av nya eller ändring av befintliga lagar, förordningar eller myndighetsföreskrifter som begränsar tillträdet till, utövandet av, eller någon form för utövandet av, reglerade yrken. Meddelandeförfarandet för proportionalitetsprövningen grundar sig på 6 § i förordningen om proportionalitetsprövning genom vilken artiklarna 10 och 11 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/958 genomförs.<sup>32</sup>

I förordningen om proportionalitetsprövning förutsätts det att regleringen av yrken kan motiveras med mål av allmänt intresse. Den myndighet som svarar för beredningen av regleringen ska särskilt beakta om de avsedda bestämmelserna är objektivt motiverade med hänsyn till allmän ordning, allmän säkerhet eller folkhälsa, eller av sådan hänsyn till allmänintresset som avses i artikel 6.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/958 om proportionalitetsprövning före antagandet av ny reglering av yrken.

Det finns ingen bindande internationell reglering eller unionsreglering om de krav på persontillstånd som ingår i lotsningslagen, utan den anses höra till den nationella behörigheten till följd av dess särdrag med avseende på säkerheten. Sjöfartsförhållandena i olika stater varierar bland annat till följd av vintersjöfartens och kusternas särdrag. Lotsningskompetensen grundar sig starkt på lokalkännedom och därför kan kompetenskraven variera mellan persontillstånd som utfärdats för olika farleder eller områden, även om tillstånden utfärdats av samma myndighet. Skillnaderna kan vara ännu större mellan persontillstånd som utfärdats i olika stater. Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt erkänner de begränsningar i arbetstagarnas fria rörlighet i unionen som motiverats med hänsyn till allmän ordning eller allmän säkerhet. I fråga om lotsning kan regleringen av yrken därför på ett allmänt plan motiveras med behoven av att trygga sjösäkerheten. Syftet med de föreslagna ändringarna i persontillstånden för lotsar och rederiernas representanter är alltså att trygga sjösäkerheten.

Regleringen av yrken ska också vara proportionell. Vid beredningen av regleringen om reglerade yrken ska myndigheten säkerställa att bestämmelserna är ägnade att garantera att det eftersträfvade målet uppnås och inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå målet. Vid ändringar av regleringen om yrken ska myndigheten dessutom beakta vilken inverkan de ändrade bestämmelserna har när de granskas tillsammans med andra bestämmelser om yrkesutövande samt i synnerhet hur de ändrade bestämmelserna tillsammans med andra krav bidrar till att nå samma mål av allmänt intresse och om de behövs för att uppnå det. De i propositionen föreslagna ändringarna av regleringen av yrken hänför sig till fastställandet av en tillräcklig kompetensnivå. Vid beredningen av ändringarna var målet att skapa ett system med vilket myndigheten med så små påfrestningar för aktörer och myndigheter som möjligt kan försäkra sig om att certifikatinnehavarna har tillräckliga förutsättningar att agera säkert i den uppgift som avses i persontillståndet. Kraven på proportionalitet har också bedömts genom att jämföra kraven mellan de olika certifikattyperna. De föreslagna kraven för områdesspecifik befrielse som antecknas i PEC-certifikatet stämmer bättre överens med kraven för de övriga certifikaten. Den nuvarande situationen där en viss fartygsgrupps certifikatkrav skiljer sig från kraven för andra fartygsgrupper kan inte till alla delar anses vara motiverad. Den fria rörligheten för personer på unionsnivå

---

<sup>32</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/958 om proportionalitetsprövning före antagandet av ny reglering av yrken.

främjas genom att ta in bestämmelser i lotsningslagen om erkännande av certifikat som erhållits i en annan EU-medlemsstat.

Vid beredningen beaktades att regleringen av kraven för persontillstånd och utvecklingen av bestämmelserna är de viktigaste metoderna för att främja sjösäkerheten. Ändamålsenliga kompetenskrav minskar också avsevärt risken för passagerare och yrkespersoner. Vid beredningen bedömdes det att de föreslagna ändringarna är nödvändiga för att trygga sjösäkerheten och att det inte är möjligt att tillämpa mindre begränsande metoder för att trygga och främja säkerheten. De föreslagna bestämmelserna är därför nödvändiga och står i rätt proportion till det allmänna intresset. Bestämmelserna kan anses ändamålsenliga med tanke på den godtagbara grunden och kravet på proportionalitet och är därmed ägnade att uppnå det eftersträvade målet.

## **5 Alternativa handlingsvägar**

### **5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser**

Den gällande lotsningslagen (940/2003) har konstaterats vara splittrad och bristfällig. Till följd av lotsutbildningsarbetsgruppens rapport granskade Transport- och kommunikationsverket möjligheten att avhjälpa de största bristerna genom att uppdatera sina föreskrifter och konstaterade att det finns behov av en omfattande revidering av lotsningslagen. Den gällande lagen har ändrats många gånger efter att den utfärdades och ändringarna har gällt specifika bestämmelser, vilket bidragit till att öka lagstiftningens flertydighet och kryphål. Lagens struktur motsvarar inte dagens krav på en högkvalitativ lagstiftning och bristfälligheter har uppdagats även i verkställigheten av lagen. Av dessa orsaker resulterade beredningen i en totalreform av lagen.

I fråga om lagens bestämmelser om påföljd gjordes en bedömning av den gällande paragrafen om lotsningsförseelse. Under beredningen övervägdes möjligheten att dela upp den gällande bestämmelsen om lotsningsförseelse så att en del gärningar sanktioneras genom förvaltningsförfarande och en del genom straffrättsligt förfarande. Kriminalisering är till sin karaktär en metod som ingriper i de grundläggande rättigheterna och som därför ska tillgripas i sista hand. Vid beredningen bedömdes det att förvaltningssanktioner räcker för att nå syftet med påföljdsregleringen och att det inte finns något särskilt behov av förseelseförfarande.

I fråga om befogenheten att påföra påföljdsavgifter granskades som alternativ till att Transport- och kommunikationsverket fattar beslutet att påföljdsavgifter påförs av en domstol. Detta kan dock i princip inte anses motiverat på grund av att ändring bara kan sökas hos en instans. Att beslut fattas vid verket kan också med hänsyn till förvaltningens och domstolens resurser anses vara ett effektivare alternativ.

Vid beredningen av propositionen utreddes också möjligheten att inrätta ett påföljdskollegium med flera medlemmar vid Transport- och kommunikationsverket. Kollegiet avsågs få till uppgift att inom kommunikationsministeriets ansvarsområde och enligt vad som särskilt föreskrivs påföra sådana administrativa påföljdsavgifter som regleras i lagen. Påföljdskollegiet skulle placeras vid Transport- och kommunikationsverket och bestå av tre personer. Kollegiet avsågs organiseras separat från Transport- och kommunikationsverkets normgivningsbemyndigande.

Det ansågs vara ett bättre alternativ att underställa ett kollegium med flera medlemmar beslutsfattandet med tanke på rättsskyddet för den som påförs en påföljdsavgift. I den föreslagna regleringen av påföljdsavgifter kan det i synnerhet handla om sanktioner som har hög maximinivå och som är relativt stränga, och därför ansågs det bäst att befogenheten att påföra dem som helhet anvisas ett kollegialt beslutsfattande. Närmare bestämmelser om påföljdskollegiets verksamhet skulle utfärdas genom Transport- och kommunikationsverkets arbetsordning.



Detta alternativ slopades dock med anledning av justitieministeriets synpunkter. I sitt yttrande om regeringspropositionen med förslag till ändring av fordonslagen<sup>33</sup> bedömde justitieministeriet att påföljdsavgifternas storlek och stränghet samt den gällande befogenheten att påföra påföljdsavgifter i ljuset av motiveringen i utkastet och med hänsyn till grundlagsutskottets tidigare utlåtaningpraxis inte verkar förutsätta bestämmelser om kollegiala befogenheter, men att det inte heller torde finnas något egentligt grundlagsenligt hinder för att organisera befogenheten på det sättet, så länge bestämmelserna bildar en konsekvent helhet. Eftersom förslaget dock är betydande även mer allmänt i författningsrättslig mening och med avseende på påföljdsregleringen och påförandebefogenheten inom andra förvaltningsområden, och grundlagsutskottet inte tidigare har behandlat ett motsvarande förslag, ansåg justitieministeriet att ett yttrande bör begäras av grundlagsutskottet om förslaget om ett påföljdsavgiftskollegium. Vid beredningen av denna proposition är det inte möjligt att säkerställa den tvärsektorieella konsekvensen för påföljdsregleringens och påföljdsavgifternas del på det sätt som justitieministeriet föreslår, och därför stannade man för att slopa förslaget om ett kollegium.

## 5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

### 5.2.1 Sverige

Finlands och Sveriges kuster liknar varandra och bägge ländernas lotsleder är svårnavigerade. I Sverige arbetar lotsarna vid det statliga Sjöfartsverket. Det finns cirka 210 lotsar och antalet lotsningar per år uppgår till cirka 33 000. Sjöfartsverket svarar också för lotsutbildningen.

I Sverige ingår regleringen av lotsning i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lotsning (TSFS 2017:88). Detta dokument bestämmer i vilka farleder och områden det är obligatoriskt att anlita lots. Lotsplikten i farlederna och områdena beror också på fartygets storlek och typen av last.

Den allmänna principen är att fartyg har lotsplikt i de inre territorialvattnen. Dessutom har man fastställt lotsleder till och från de största hamnarna. I dessa farleder bestäms lotsplikten till exempel enligt fartygets storlek. Vid angöring av lotslederna har man fastställt en så kallad lotspliktlinje från vilken fartygen har lotsplikt.

Lotsplikten i Sverige beror på fartygets storlek och last och varierar mellan olika lotsningsområden. Exempelvis till Skandiahavet i Göteborg får ett tankfartyg framföras utan lots, om fartyget inte är över 100 meter långt eller över 19 meter brett. I till exempel det område som börjar vid Tjärvens fyr utanför Stockholm får fartyg emellertid framföras utan lots om deras största längd är 70 meter, största bredd 14 meter eller djupgående 4,5 meter. I vissa farleder finns ingen djupgåendegräns och i de farleder som har en sådan varierar den mellan 4,5 och 5,5 meter. Att ett fartyg överstiger djupgåendegränsen innebär emellertid inte automatiskt lotsplikt när det gäller bogserbåtar, skjutbogserare, fiskefartyg eller isbrytare. I Sverige har en bogserkombination lotsplikt om det bogserade fartyget är över 70 meter långt eller över 14 meter brett.

I Sverige pågår ett riskanalysarbete i syfte att få information för en revidering av lotsningslagstiftningen. Arbetet inleddes 2016 och målet är att göra en riskbaserad utredning av lotsplikten. Man har också övervägt att inrätta ett nytt utbildningssystem för lotsarna, eftersom det har varit problematiskt att få tillräckligt med erfarna sjöfarare att söka sig till arbete som lots. Antalet erfarna sjöfarare med sjökaptensbrev är inte lika stort som i till exempel Finland.

---

<sup>33</sup> Projektinformationen och dokumenten finns på statsrådets webbplats på <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM011:00/2020>.

I nuläget krävs av den som söker sig till lots svenskt medborgarskap, sjökaptensbrev och kunskaper i svenska och engelska. Dessutom ska den sökande godkänt ha avlagt Sjöfartsverkets psykologiska lämplighetstest och ett fartygshanteringstest i simulator.

Tillfälliga eller farledsspecifika befrielser från lotsplikt beviljas i Sverige av Transportstyrelsen. En farledsspecifik befrielse från lotsplikt gäller tre år i taget. För den första befrielsen ska den sökande avlägga ett teoriprov och ett praktiskt prov samt en så kallad informationsresa med en statlig lots i bägge riktningar i farleden. Ingen provlotsning krävs. En befrielse från lotsplikt kan förnyas för tre år, om den sökande har tillräcklig erfarenhet av navigation i farleden i fråga från de senaste 12 månaderna. Tillräcklig erfarenhet definieras inte. Förnyandet av befrielsen förutsätter inga teoriprov eller praktiska prov. Av den som söker befrielse från lotsplikt förutsätts kunskaper antingen i engelska eller i svenska och engelska för att säkerställa en smidig kommunikation.

I den här propositionen ingår ett förslag om lotspliktslinje som är nytt i förhållande till den gällande lagen och som i huvuddrag motsvarar den svenska modellen. Även förslaget att ålägga över 50 meter långa fartyg lotsplikt inom de finska lotspliktiga områdena, om inte något annat följer av farledsspecifika bestämmelser, motsvarar den svenska allmänna principen att fartyg har lotsplikt i de inre svenska territorialvatten.

### 5.2.2 Danmark

I Danmark regleras lotsning i den danska lotsningslagen. Lotsningstjänster tillhandahålls av det statliga bolaget DanPilot och av privata aktörer. Lotsningen öppnades för konkurrens 2014. Vid DanPilot arbetar cirka 180 lotsar och de utför cirka 90 procent av alla lotsningar, vilket innebär över 20 000 lotsningar per år.

Lotsplikten i Danmark beror på fartygets last och bränsleolykm. Den riksomfattande myndigheten Søfartsstyrelsen utfärdar närmare bestämmelser om lotsplikt samt lotsningscertifikat. Lotsningscertifikat och befrielse från lotsplikt gäller fem år i taget och kan förnyas, om den sökande har avlagt ett visst antal lotsningsresor per år. Förnyandet kräver inga teoriprov eller praktiska prov.

Kravet för lotsar är sjökaptensbrev och minst två års erfarenhet som befälhavare eller överstyrman. För att få behörighet som lots ska den sökande avlägga övningar och prov i teori och praktik.

Av den som söker befrielse från lotsplikt krävs tillräckliga kunskaper i engelska så att sjökaptenen kan kommunicera tydligt. Lotsens behörighetskrav och villkoren för befrielse från lotsplikt regleras i Søfartsstyrelsens föreskrift.

### 5.2.3 Norge

I Norge regleras lotsning i den norska lotsningslagen. Lotsningstjänster tillhandahålls av Kystverket som också utfärdar lotsningscertifikat. Kystverket har cirka 290 lotsar och utför cirka 45 000 lotsningar per år.

Lotsplikten i Norge gäller i princip alla fartyg som är över 70 meter långa eller över 20 meter breda. Det föreskrivs närmare om lotsplikt för fartyg som transporterar farlig last eller passagerare eller som bogserar. Till exempel ett passagerarfartyg som är över 50 meter långt har lotsplikt.

För att fullgöra lotsplikten ska fartyget anlita en lots eller så ska den styrman som ansvarar för vakthållningen på kommandobryggan ha befrielse från lotsplikt. Fartyg som är över 150 meter långa beviljas inte befrielse från lotsplikt, om de inte trafikerar en viss hamn minst två gånger i månaden.

Det finns fyra olika slag av befrielse från lotsplikt och de gäller från två till fem år. Befrielse från lotsplikt kan förnyas, om den sökande avlagt ett visst antal resor under giltighetstiden. Förnyandet kräver inga teoriprov eller praktiska prov.

Kystverket utser nya lots elever varje år. Kravet är då sjökaptensexamen och minst tre år praktisk sjötjänst samt godkända lämplighetstest. Efter elevperioden på cirka sex månader, som omfattar kurser i navigation och fartygshantering samt specialkurser för olika fartygstyper, får lotsen sitt första begränsade lotsningstillstånd. Efter tre års tjänst har lotsen obegränsad lotsningsrätt oberoende av fartygets storlek.

Den som ansöker om befrielse från lotsplikt förutsätts ha sådana kunskaper i engelska som möjliggör en problemfri kommunikation.

Den norska lagstiftningen anger inte giltighetstiden för lotsningscertifikat eller befrielse från lotsplikt.

## **6 Remissvar**

### **6.1 Allmänt**

Propositionsutkastet var ute på remiss den 10 juni–den 1 augusti 2022. Sammanlagt 42 remissvar lämnades in. Dessutom meddelade tre remissinstanser att de inte har något att kommentera om propositionen. Yttrandena och sammandraget av dem är offentligt tillgängliga i statsrådets projektfönster.<sup>34</sup>

Rådet för bedömning av lagstiftningen gav ett utlåtande om propositionen den 22 september 2022.

I yttrandena ansågs att propositionen till många delar behövs och förbättrar sjösäkerheten. I flera yttranden berömdes också beredningens öppenhet och involverandet av intressentgrupper. Av ändringarna i propositionsutkastet understöddes framför allt de ändringar som gäller beredskapen. Samtidigt återspeglades det rådande geopolitiska läget i en oro över huruvida propositionsutkastet i tillräcklig mån beaktar den nationella säkerheten och försörjningsberedskapen. Åsikterna var delade i synnerhet i fråga om de planerade ändringarna i lotsplikten, aktörernas ansvar och skyldigheter samt kraven på PEC-certifikatinnehavarnas språkkunskaper.

I avsnitten nedan sammanfattas remissinstansernas huvudsakliga kommentarer om de centrala frågorna och beskrivs vilka ändringar som gjorts i propositionen till följd av remissvaren.

---

<sup>34</sup> Reform av lotsningslag, statsrådets projektfönster. <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM021:00/2021>.

## 6.2 Lotsplikt

### 6.2.1 Område med allmän lotsplikt

Transport- och kommunikationsverket anser att de ändringar som föreslås i lotsplikten enligt 4 § är en utmärkt reform i förhållande till nuläget. I nuläget gäller lotsplikten endast i lotspliktiga farleder och validerad lotsningskompetens har inte krävts för användning av andra farleder. Även Finnpilot Pilotage Ab anser att den ändrade definitionen av lotsplikt är bra. Bolaget påpekar att lagreformen inte bara medför nya skyldigheter för lotsningsbolaget utan sannolikt också påverkar mängden befrielser från lotsplikt, så att den totala effekten av ändringarna blir synlig först efter några år.

Även ESL Shipping Oy konstaterar att ändringen enligt 4 § är nödvändig. Bolaget anser att koncentreringsen av större fartyg till i huvudsak VTS-farleder är en önskvärd utveckling som möjliggör en effektivare tillsyn över större objekt som medför risker. Enligt bolaget förbättras samtidigt väsentligt möjligheten att validera kompetensen. ESL Shipping Oy påpekar att man till exempel genom myndighetsföreskrift bör se till att fartygen efter behov kan använda farledens närmiljö för bland annat läktring, aktiviteter för kunder på små kryssningsfartyg eller motsvarande kommersiell verksamhet. Föreskriften bör i så fall också vara tillräckligt entydig så att myndigheten kan utöva tillsyn.

ESL Shipping Oy:s kommentar om att farledsområdet bör vara tillräckligt omfattande har beaktats vid den fortsatta beredningen. Transport- och kommunikationsverket kan i sin föreskrift ta ställning till i vilken mån ett certifikat eller en befrielse som utfärdats för en viss farled också omfattar havsområdet utanför de egentliga farlederna, såsom officiella eller för operativt bruk avsedda ankarplatser (som till exempel lämpar sig för läktring) eller säkra platser för nödankring som kan användas vid tillbud eller när en olycka hotar. Beviljandet av certifikat och befrielser förutsätter i vilket fall som helst att den sökande är förtrogen med både det egentliga farledsområdet och dess omgivning, som kan påverka fartygets säkra framfart i farleden.

### 6.2.2 Farledsspecifik riskbedömning

Transport- och kommunikationsverket fäster uppmärksamhet vid den föreslagna nya möjligheten för verket att göra en riskbaserad bedömning av lotsplikten i respektive VTS-farled. Verket anser det bra att gränsen för lotsplikt grundar sig på farledens egenskaper och på den risk som fartyget och dess last utgör och som möjliggör en mer flexibel och ändamålsenlig bestämning av lotspliktsgränsen än de allmänna gränsvärdena. Även ESL Shipping Oy anser det bra att bestämningen baseras på fakta så att man kan relatera fartygets egenskaper och lotsplikten till farledens egenskaper och inte till konstruerade gränser.

Finnpilot Pilotage Ab konstaterar att den riskbaserade och farledsspecifika bestämningen av lotsplikt är en bra reform, men att särskild vikt bör läggas vid kvaliteten på resultaten av riskanalysen, så att de motsvarar verkligheten och är tillämpliga. Nyttan av riskanalysresultaten bör utvärderas kritiskt innan Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om lotsplikt sätts i kraft, och föreskriftens ändamålsenlighet bör utvärderas kontinuerligt i synnerhet under de första åren.

Finlands Skeppsbefälsförbund rf konstaterar att kartläggningen av risker i farlederna fortfarande är något oklar med avseende på lotsplikten. Enligt förbundet kan det till exempel uppstå oklarheter när man bedömer priset på lotsning i budgeten för ett nytt fartyg i situationer där det finns planer på att beställa fler finskflaggade småtonnagefartyg. Även Skärgårdsdelegationen anser det viktigt att lotsplikten fastställs tydligt och inte medger någon flertydighet.

Rederierna i Finland rf anser att bedömningen av enskilda fartyg och de farleder fartyget använder kommer att leda till en mycket komplicerad metod. Föreningen förordar i stället att bedömningen av lotsplikt ska grunda sig på mer omfattande och motiverade klassificeringar och föreslår att skrivningen i lagen ändras enligt detta.

Vid beredningen beaktades att gränserna för lotsplikt ska fastställas entydigt men ändå konsekvent, så att de grundar sig på det verkliga riskbaserade behovet. Syftet med reformen är att skapa ett mer flexibelt system än det nuvarande och på så sätt vid bestämningen av lotspliktsgränsen göra det möjligt att ta hänsyn till den risk som varje farleds-fartygskombination utgör. Avsikten är emellertid inte att skapa ett system för att från fall till fall bedöma gränsen för lotsplikt för enskilda fartyg i varje farled, utan att på förhand fastställa entydiga gränser för lotsplikt i varje farled. Den närmare riskbaserade bestämningen föreslås göras på förhand genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift, så att fartygen genast när föreskriften trätt i kraft får uppgift om de noggrannare farledsspecifika gränserna för lotsplikt.

När gränserna specificeras genom föreskrift kan man reagera betydligt snabbare och mer flexibelt än i regleringen på lagnivå, även med tanke på framtida i praktiken observerade ändringsbehov. Verket som utfärdar föreskriften har också till uppgift att se till att informationen om lotspliktsgränserna är tydlig och lättillgänglig.

Ordalydelsen i och motiveringen till lagförslaget 4 § preciserades och förtydligades under den fortsatta beredningen.

### 6.2.3 Grunderna för befrielse från lotsplikt

I och med propositionsutkastets förslag om lotspliktiga områden är alla över 50 meter långa fartyg i princip skyldiga att anlita lots, om inte deras befäl har behövliga persontillstånd som befriar från lotsplikt eller fartyget omfattas av någon annan grund för undantag.

Rederi Ab Nathalie konstaterar i sitt yttrande att begreppet ”områdesspecifik befrielse från lotsplikt” bör bevaras i enlighet med den gällande lagstiftningen, inklusive gränsen för fartygsstorlek. Samtidigt konstaterar Meriaura Oy, Prima Shipping Oy Ab och Rederi Ab Nathalie att de understöder en höjning av gränsen för fartygens bruttodräktighet till 5 000 GT. En del remissinstanser konstaterar att den områdesspecifika befrielsen bör gälla alla farleder, även farledsområdena utanför VTS-farlederna, såsom enligt den gällande lagstiftningen.

Finlands Skeppsmäklare rf anser att ändringen inte bör genomföras till den del de nuvarande dispenserna slopas och det föreskrivs om möjlighet att ansöka om motsvarande PEC-certifikat.

Rederierna i Finland rf understöder det allmänna kravet enligt det föreslagna 5 § 3 mom. på att farledsdimensioneringen ska vara tillräcklig för säker navigation för att befrielse från lotsplikt ska kunna beviljas. Föreningen anser det viktigt och motiverat med tanke på sjösäkerheten att man i samband med områdesspecifik befrielse från lotsplikt beaktar fartygets storlek, manövrerbarhet och utrustning i förhållande till farledens egenskaper.

Marinen konstaterar i sitt yttrande att lotsplikten enligt lagförslaget är rättvis för både statsfartyg och handelsfartyg. Att man bibehållit rätten för Försvarsmakten att bestämma om lotsplikt för utländska statsfartyg möjliggör fortsättningsvis på ett ändamålsenligt sätt en smidig verksamhet.

Rederierna i Finland rf, Rederi Ab Nathalie och Meriaura Oy konstaterar dessutom att kravet för den som ansöker om områdesspecifik befrielse från lotsplikt på tillräcklig erfarenhet från de

farleder som ansökan gäller bör definieras tydligt. Rederierna i Finland rf påpekar att propositionsutkastet inte innehåller krav på erfarenhet i fråga om områdesspecifik befrielse utan att fastställandet av dessa krav föreslås skötas genom föreskrift av Transport- och kommunikationsverket, medan kraven i fråga om farledsspecifika PEC-certifikat har fastställts i lagen. Vid beredningen valdes denna delvis inkoherenta lösning eftersom kompetenskraven för områdesspecifik befrielse inte är lika entydiga som för enskilda farleder. Områdena skiljer sig väsentligt från varandra till sin trafik och sina farleder, och därför är det mer ändamålsenligt att noggrannare kompetenskrav anges genom föreskrift.

Rederierna i Finland rf fäster uppmärksamhet vid förslaget om att en PEC-certifikatsinnehavares farleds- eller områdesspecifika befrielse också kan utsträckas till att omfatta ett nytt fartyg, om innehavaren avlägger examenskörning på fartyget i fråga och uppdaterar lotsningsplanen. I befrielsen kan direkt läggas till ett fartyg som är byggt på samma varv och enligt samma planer som ett fartyg som tidigare antecknats i certifikatet. Rederierna i Finland anser det bra att den svårtolkade formuleringen ”motsvarande fartyg” i gällande lagstiftning slopas. Föreningen anser dock att det är en snäv riktlinje att använda samma varv och samma planer som kriterier. Under den fortsatta beredningen ändrades förslaget så att 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 kan läggas till direkt i certifikatet. En annan förutsättning är att ändringsarbetena under fartygens livscykel till väsentliga delar motsvarar varandra.

Finlands Färjetrafik Ab anser att bolagets färjor bör befrias från lotsplikt. Denna synpunkt motiverar bolaget framför allt med att färjorna har god manöverförmåga och befälhavarna gedigen erfarenhet. Bolaget har dessutom genom avtal en skyldighet att bistå myndigheterna i deras tillträde till skärgården i nödsituationer. Att utsträcka lotsplikten till att gälla största delen av färjorna skulle orsaka onödiga fördröjningar eller i värsta fall hinder i situationer där färjan fått något fel och i uppdrag där färjan ska bistå myndigheterna. Detta skulle i sin tur påverka smidigheten i landsvägstrafiken, försvåra erhållandet av hjälp till skärgården och orsaka Finlands Färjetrafik ekonomiska förluster i form av sanktioner enligt serviceavtalet när landsvägstrafiken är avstängd och ersättande färjetrafik inte kan ordnas tillräckligt snabbt. I händelse av trafikavbrott ska Finlands Färjetrafik Ab ordna ersättande trafik med en responstid på fyra timmar.

Propositionen innehåller grunder för undantag för färjetrafik som anses vara tillräckliga för att garantera en smidig färjetrafik och samtidigt trygga en tillräcklig sjösäkerhet. Förutom att skyldigheten att anlita lots enligt 4 § 5 mom. 2 punkten inte gäller färjor som avses i 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar när de går i trafik som en del av en landsväg kan Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 7 § 2 mom. 11 punkten bevilja fartyg eller befälhavare undantag från skyldigheten att anlita lots för trafik inom ett namngivet och avgränsat område inom fartområde I och II i inrikesfart. Det undantag som möjliggörs genom 7 § 1 mom. 3 punkten inkluderar räddningsaktioner.

Finlands Kommunförbund rf och Kotkan-Haminan seudun koulutuskuntayhtymä (Ekami) föreslår att Transport- och kommunikationsverket föreskrivs möjlighet att utfärda tills vidare gällande undantag från lotsplikt även för fartyg som används för utbildningssyften i enlighet med lagen om yrkesutbildning eller yrkeshögskolelagen, så att dessa fartyg ges möjlighet att få en tills vidare gällande befrielse från lotsplikt. Detta är viktigt för att verksamheten på fartyg som används i utbildningen för studerande i sjöfartsbranschen inte begränsas eller görs ensidigare genom lagen. Under den fortsatta beredningen bedömdes förslaget vara motiverat med tanke på utbildningen för studerande i sjöfartsbranschen och undantaget bedöms inte medföra någon väsentlig försämring av säkerheten. Remissinstansernas förslag till undantagsgrund har fogats till 7 § i lagförslaget.

### 6.3 Examenskrav och utbildning

Förslaget inkluderar ett nytt krav för lotsningsbolaget på att upprätta och upprätthålla ett utbildningssystem. Finnipilot Pilotage Ab konstaterar i sitt yttrande att förslaget är korrekt i sak och att genomförandet av det i fortsättningen garanterar att lotsarnas kompetensnivå är hög och att de har möjlighet att utbilda sig som experter för att svara på förändringar i lotsningen. Dessutom säkerställer utbildningssystemet kontinuerligt lärande och kontinuerlig kompetensbedömning under lotsarnas yrkesbanor.

Finnipilot Pilotage Ab anser att de ändringar i propositionsutkastet som gäller villkoren för lotsningscertifikat är bra. Därtill understöder bolaget förslaget om certifikat för examinatoreer. Finnipilot konstaterar att bolaget kommer att säkerställa att det har tillräckliga resurser för att garantera service utan dröjsmål även i fråga om examinatoreer.

Wärtsilä Oyj Abp konstaterar i sitt yttrande att lagstiftningens utveckling i en riktning som möjliggör utökad användning av simulatorer i lotsutbildningen bidrar till att förbättra lotsningstjänsternas effektivitet och sjösäkerheten och till att minska sjöfartens miljökonsekvenser. Möjligheten att på ett tryggt sätt och regelbundet öva svåra och farliga situationer i simulator förbättrar enligt Wärtsilä sjösäkerheten väsentligt och möjliggör en effektiv utbildning med tanke på tidsanvändning, kostnader och resor. Samtidigt minskar det nuvarande onödiga resandet till utbildningar och körningar och även de onödiga havskörningarna, vilket har en utsläppsminskande effekt.

Etelä-Kymenlaakson aikuiskoulutus Oy, Satakunnan ammattikorkeakoulu och Aboa Mare välkomnar reformen som helhet. Dessutom konstaterar de att reformen håller hög kvalitet i och med att examina i fortsättningen bedöms av en person som är kunnig i lotsningsverksamhet. Remissinstanserna konstaterar också att det är viktigt att de skriftliga och praktiska delarna av lots- och PEC-examina bedöms av samma person. Dessutom är det nödvändigt att tydliggöra strukturerna i utbildningen och examina. Remissinstanserna lyfter emellertid fram en oro över kostnadsstrukturen. I nuläget är utbildningsanordnaren inom vissa delområden också examinatore, varvid utbildningens kostnadsstruktur har kunnat planeras övergripande så att den blir kostnadsneutral för utbildningsanordnaren. Med det system som föreslås i propositionsutkastet kan utbildningsanordnarna inte erbjuda ett fast pris för simulatorprov, eftersom till exempel upprätthållandet av simulatorområden eventuellt särskiljs till en separat fakturerad verksamhet. Remissinstanserna påpekar att det handlar om ett kostsamt område där kostnaderna redan tidigare ibland har behövts täckas med intäkter från andra utbildningar. Kostnader uppkommer förutom av examensarrangemangen även bland annat av upprätthållandet och utvecklingen av simulatorområdenas farleder. Om utbildningsanordnaren får en snävare roll i framtiden, finns det ingen finansär för upprätthållandet av simulatormiljön med nuvarande arrangemang. Remissinstanserna bedömer att ett arrangemang enligt utkastet medför ökade kostnader för simulatorprov.

Även Finnipilot Pilotage Ab fäster uppmärksamhet vid utbildningsanordnarnas roll och konstaterar att det är viktigt att det i Finland finns läroanstalter som ekonomiskt kan satsa på utveckling av simulatormiljöer och anskaffning och upprätthållande av de högkvalitativa fartygsmodeller som behövs i lotsutbildningen.

Etelä-Kymenlaakson aikuiskoulutus Oy, Satakunnan ammattikorkeakoulu och Aboa Mare påpekar vidare att utbildningsanordnarna bör ha en klar roll i simulatorutbildningen. Det krävs ingående kännedom om simulatorsystem och många års användningserfarenhet för att skapa övningar som utvecklar och mäter kompetensen med hänsyn till simulatorns egenskaper och kapacitet. Remissinstanserna anser att det bör säkerställas att ändringen inte inverkar på den kvalitet som garanterar och utvecklar kompetensen vid examenskörningar och övningar och att

utbildningsanordnarens roll till exempel i planeringen av övningar bör fastställas närmare exempelvis genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift. Om syftet dessutom är att genom simulatordelen i det praktiska provet verkligen komplettera bedömningen av den del som utförs ombord, bör examinatorn åtminstone delvis delta i planeringen av simulatorövningarna.

Lotsförbundet framhäver i sitt yttrande att det nuvarande täckritningsprovet bör bevaras som en obligatorisk del av både lotsexamen och PEC-examen eftersom det är det viktigaste elementet när det gäller att förvärva och visa farledskännedom. Även Transport- och kommunikationsverket lyfter fram täckritningsprovet. I jämförelse med nuläget, där den sökande avlägger täckritningsprovet ur minnet, anser Transport- och kommunikationsverket att det förfarande som möjliggörs genom den nya lagstiftningen, där den sökande avlägger ett prov i farledskännedom som kan inkludera täckritningsdelar, är mer ändamålsenligt. Det nuvarande täckritningsprovet har setts som en delvis besvärlig metod för att fastställa när lotsningskompetensen ligger på en acceptabel nivå och när den ska underkännas. Trots ändringarna bevaras de element i utbildningen och examen som fördjupar farledskännedomen till den nivå som krävs. Verket konstaterar att det nya provet i farledskännedom, där den sökande upprättar en övergripande lotsningsplan, bättre stöder säkerställandet av lotsningskompetensen.

Under den fortsatta beredningen ändrades lagförslaget så att en övervakande sakkunnig med lämplig lärarutbildning för sjöfartsbranschen ska delta i fartygssimulatorprovet. Den sakkunniga kan till exempel ingå i läroanstaltens personal. Syftet med detta krav är att säkerställa att simulatoren används på rätt sätt och att examenstillfallet löper smidigt genom att en sakkunnig som är förtrogen med simulatoren deltar. Den sakkunniga som övervakar simulatoranvändningen ska höras när beslutet om godkännande eller underkännande fattas, men beslutsrätten tillskrivs examinatorn.

Under den fortsatta beredningen preciserades också Transport- och kommunikationsverkets normgivningsbemyndigande så att det genom föreskrift är möjligt att ta ställning till innehållet i examenskörningarna och fartygssimulatorprovet inom PEC-examens praktiska del (46 §) i situationer där den sökande samtidigt ansöker om två eller flera befrielser. Föreskriften möjliggör ett ändamålsenligt och enhetligt förfarande vid sådana examenskörningar och fartygssimulatorprov där den sökande samtidigt ansöker om befrielse från lotsplikt för två eller flera farleder eller områden. Genom detta alternativa förfarande kan sjösäkerheten tryggas utan överlappande prestationer, vilket underlättar examen och minskar kostnaderna.

#### **6.4 Krav på språkkunskaper för PEC-certifikatinnehavare**

ESL Shipping Oy konstaterar att språkraven i det propositionsutkast som sändes på remiss är logiska. De farleder som saknar VTS-övervakning föreslås liksom i nuläget kräva kunskaper i endera inhemska språket, medan språket i VTS-farleder föreslås vara engelska, som är det språk som används av majoriteten av den navigerande personalen på kommandobryggan även för närvarande. Detta minskar enligt ESL Shipping Oy behovet av tolkning, så att personalen på kommandobryggan genuint kan diskutera manövreringsbeslut. Dessutom framför ESL Shipping Oy att arbetet på kommandobryggan som helhet inte löper säkert om det behövs tolkning. Standardiseringen av språkanvändningen är enligt bolaget också ett livsvillkor för framtidens fjärr- och automationsnavigation.

Ändringen av språkraven har enligt ESL Shipping dessutom betydelse för försörjningsberedskapen eftersom den också möjliggör ändamålsenlig och säker rekrytering av engelskspråkig personal till finländska rederier även under undantagsförhållanden då det kan vara svårt att få personal. Ändringen ger rederierna möjlighet att till fullo utnyttja kapaciteten hos en erfaren



och välkänd personal på ett fartyg med blandbesättning genom att den kan vikariera för befälhavaren under undantagsförhållanden. Utan ändringen skulle det finländska tonnaget till stora delar vara beroende av en liten grupp sakkunniga.

Meriaura Oy, Prima Shipping Oy Ab, Rederi Ab Nathalie, Skärgårdsdelegationen, Finlands Skeppsbefälsförbund, Tjänstemannacentralorganisationen STTK rf och Finlands Sjömans-Union FSU rf uttryckte i sina yttranden en oro över ändringen av språkraven för PEC-certifikatinnehavare. Till exempel STTK rf och Finlands Sjömans-Union FSU rf påpekar att man genom att slopa eller ändra de nuvarande dispensmöjligheterna och sänka språkraven för lotsande personer möjliggör drift av fartyg som seglar under andra staters flagg i de finska territorialvatten. Detta kan enligt dem öka den osunda konkurrensen genom sänkta besättningskostnader och på så sätt försämra konkurrensläget för aktörer som seglar under finsk flagg samt även hota Finlands försörjningsberedskap. Även Prima Shipping Oy Ab och Rederi Ab Nathalie anser att ändringen av kravet på språkkunskaper väsentligt försämrar sjösäkerheten och den nationella säkerheten och äventyrar det finländska däcksbefällets och rederinäringens konkurrenskraft och utveckling.

Rederierna i Finland rf understöder inte den föreslagna ändringen av kraven på språkkunskaper i samband med områdesspecifik befrielse. Föreningen anser att kraven för områdesspecifik befrielse från lotsplikt bör bevaras oförändrade, dvs. att förslaget bör kompletteras genom att ett krav på kunskaper i finska eller svenska fogas till kravet på kunskaper i engelska.

Rederierna i Finland rf, Meriaura Oy och Prima Shipping Oy Ab lyfter fram att det i Europeiska kommissionens meddelande och handlingsplan för att inrätta ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder (KOM2009) konstateras att medlemsstaterna ska skapa regleringsramar enligt vilka befrielse från lotsplikt kan beviljas utan krav på att använda landets nationella språk. Flera av remissinstanserna påpekar också att av EU:s medlemsländer har till exempel Tyskland, Holland och Estland i sin nationella lagstiftning trots detta begränsat antalet språk som används vid lotsning och förutsatt kunskaper i de nationella språken.

Enligt Finlands Skeppsbefälsförbund och Skärgårdsdelegationen är det viktigt att behärska finska eller svenska i de finska farlederna bland annat därför att ortnamnen i sjökorten är på finska och svenska. Feltolkningar av ortnamn kan i värsta fall leda till tillbud eftersom farlederna också trafikeras av många andra fartyg och båtar.

Transport- och kommunikationsverket lyfter i sitt yttrande fram en ändring som trädde i kraft den 1 juli 2011, enligt vilken linjelotsbrev har kunnat utfärdas till en sökande som har tillräckliga kunskaper i engelska. Verket konstaterar att ändringen 2011 inte har försämrat sjösäkerheten.

Under beredningen erkändes orosmomenten i anslutning till säkerheten och försörjningsberedskapen. Ändringen kan konstateras ha positiva effekter för tillgången till kompetent personal och därigenom för försörjningsberedskapen (Logscale Oy). Även om den i propositionsutkastet föreslagna ändringen av kravet på språkkunskaper för innehavare av PEC-certifikat vid beredningen inte bedömdes ha betydande negativa konsekvenser för Finlands försörjningsberedskap resulterade den fortsatta beredningen i en precisering av förslaget. Av den som ansöker om farledsspecifikt PEC-certifikat krävs utöver tillräckliga kunskaper i engelska också behövliga kunskaper i finska och svenska. Av den som ansöker om områdesspecifikt PEC-certifikat krävs sådana kunskaper i engelska, finska och svenska som möjliggör de förutsättningar för kommunikationen som behövs för att garantera en säker navigation. Den sökandes språkkunskaper verifieras i examenskraven som är en förutsättning för beviljande av PEC-certifikat. Ändringen av kraven på språkkunskaper bedöms inte medföra säkerhetsrisker.

## 6.5 Försörjningsberedskapen och den nationella säkerheten

Det rådande geopolitiska läget och Finlands inträde i Nordatlantiska fördragsorganisationen Nato lyftes fram i yttrandena. Till exempel Lotsförbundet påpekar det som också noterades under beredningen: sjöfarten har en central betydelse för Finlands försörjningsberedskap och vid transport av stora laster och lastvolymmer kan ett fartyg oftast inte ersättas med andra transportformer.

Finnpilot Pilotage Ab anser det mycket viktigt att ändringarna i beredskapen inför undantagsförhållanden och andra exceptionella situationer införs genom att mer detaljerat än för närvarande föreskriva om lotsningsbolagets beredskapsskyldighet samt möjliggöra förlängning av persontillståndens giltighet i exceptionella situationer. Bolaget har förbundit sig att utveckla sin verksamhet till att motsvara de uppgifter som åläggs bolaget och de förmågor som behövs.

Försörjningsberedskapscentralen anser att bestämmelsen om lotsningsbolagets beredskapsskyldighet i utkastet till lotsningslag är viktig. Genom den i utkastet preciserade beredskapsskyldigheten tryggas sjöfartens störningsfria kontinuitet och säkerhet även i exceptionella situationer. Också Marinen konstaterar i sitt yttrande att lagreformen förbättrar beredskapen inför undantagsförhållanden och störningssituationer då lotsningsbolaget åläggs en skyldighet att upprätthålla beredskapsplanering och bereda sig inför verksamhet under undantagsförhållanden och i störningssituationer. Även statsrådets kansli, social- och hälsovårdsministeriet och arbets- och näringsministeriet understöder beredskapsskyldigheten för lotsningsbolaget. Olycksutredningscentralen anser att bestämmelsen om normgivningsbemyndigande som beredskap inför exceptionella situationer är bra.

ESL Shipping Oy anser att propositionen främjar försörjningsberedskapen. Rederiet påpekar att ändringarna i enlighet med propositionsutkastet ger personalen möjlighet att byta från ett fartyg till ett annat så att deras ofta långa lotsningserfarenhet bättre än tidigare beaktas när PEC-certifikatet uppdateras, varmed rederiet kan använda sina egna sakkunniga i utbildningen. I denna form förbättrar den nya lotsningslagen också inhemska redares möjligheter att tillhandahålla precis ett så stort tonnage som behövs skräddarsytt för behoven under undantagsförhållanden i Finland. ESL Shipping Oy påpekar att propositionsutkastet inte bara garanterar statens säkerhet utan också skapar förutsättningar för den moderna redaren att konkurrera effektivt. Detta ökar rederiets egen resiliens, vilket ESL Shipping Oy påpekar är en hörnsten i försörjningsberedskapen.

I yttrandena ansågs det allmänt bra att lotsningsbolaget åläggs en skyldighet att göra en säkerhetsutredning om personalen till de delar förutsättningarna i lagen om säkerhetsutredning uppfylls. Lotsförbundet och STTK lyfter fram ett behov av att också föreskriva om en skyldighet att göra säkerhetsutredningar om PEC-certifikatinnehavare. STTK motiverar behovet av säkerhetsutredning i synnerhet med att det i havsområdena finns områden och infrastruktur av särskild säkerhetspolitisk betydelse. I havsområdena finns till exempel sådant som måste beaktas ur perspektiv av Försvarsmakten, det försvarspolitiska samarbetet och gränssäkerheten. ESL Shipping Oy påpekar dock att den information som en PEC-certifikatinnehavare har åtkomst till i verkligheten är relativt begränsad. I praktiken distribueras kartmaterialet på farlederna internationellt och är allmänt tillgängligt för ECDIS-system. Därutöver delas inget annat material ut till PEC-certifikatinnehavare än det som finns tillgängligt på nätet. ESL Shipping Oy konstaterar dessutom att det är betydligt enklare att göra rekognoseringar av farleder till exempel på en lustjakt, vars navigation VTS-tjänsteleverantören inte övervakar lika direkt.

Försörjningsberedskapscentralen lyfter i sitt yttrande fram att det under vissa exceptionella förhållanden är möjligt att PEC-certifikat missbrukas i hybridoperationer mot Finland och föreslår

därför att EU-medborgarskap ska vara en förutsättning för beviljande av certifikatet. Detta alternativ diskuterades under beredningen av propositionsutkastet men förkastades på grund av det strider mot diskrimineringsförbudet i grundlagens 6 § 2 mom. En central notering i beredningen var, för såväl PEC-certifikatinnehavare som lotsar, att enbart medborgarskap i någon viss stat inte är en garanti för till exempel tillförlitlig hantering av sekretessbelagd information. Ett krav på medborgarskap bedöms inte heller i övrigt vara en effektiv metod för att förhindra olika hybridpåverkanssituationer och därigenom skulle den nytta som nämns i yttrandena inte nås.

Skyddspolisen anser att propositionen ur den nationella säkerhetens synvinkel i huvudsak är motiverad och kan understödvas. Skyddspolisen föreslår dock att omnämmandet av säkerhetsutredningsintyg stryks ur propositionens 15 § eftersom dess användningsområde är så snävt. Dessutom anser Skyddspolisen det viktigt att den som behörig myndighet har möjlighet att självständigt bedöma när det är ändamålsenligt att utreda en persons utländska bindningar. Ändringar enligt Skyddspolisen förslag har under den fortsatta beredningen införts i lagförslaget och dess motivering.

Försörjningsberedskapsaspekten har bedömts noga vid beredningen under hela projektet. Ändringar i anslutning till försörjningsberedskapen föreslås i lotsningsbolagets beredskapsskyldighet och skyldighet att göra säkerhetsutredningar om sin personal samt i persontillståndens giltighetstid. Dessutom föreskrivs det om bemyndigande att utfärda förordning i samband med beredskap. Under den fortsatta beredningen ändrades ordalydelsen i lotsningsbolagets beredskapsskyldighet på det sätt som föreslogs av Lotsförbundet och social- och hälsovårdsministeriet så att den blev mer förpliktande.

Justitieministeriet fäster uppmärksamhet vid regleringsmodellen i 61 § i propositionsutkastet (ändrat till 62 § vid den fortsatta beredningen), som enligt ministeriet kan betraktas som en exceptionell lösning i författningsrättslig mening eftersom man genom förordning kan avvika väsentligt från tillämpningen av bestämmelsen. Vid den fortsatta beredningen ändrades bestämmelsen så att den ger möjlighet att utfärda och förnya persontillstånd utan någon separat förordning. Samtidigt preciserades förutsättningarna för undantagsförfarandet i både paragrafen och specialmotiveringen, inklusive definitionen av störningssituationer under normala förhållanden som justitieministeriet påpekat om.

Under beredningen bedömdes det att förfarandet för ansökan om PEC-certifikat, examenskraven och den verksamhet som bedrivs med stöd av PEC-certifikat inte medför sådana hot mot exempelvis den nationella säkerheten som avses i säkerhetsutredningslagen och som utgör grunden för att låta göra en säkerhetsutredning. Därmed är det inte heller motiverat att ställa det som villkor för beviljande av PEC-certifikat. Till skillnad från lotsningscertifikat är det till exempel inte möjligt att få PEC-certifikat för sekretessbelagda beredskapsfarleder. Det bör också noteras att inte heller lotsningsbolagets säkerhetsutredningsskyldighet automatiskt gäller bolagets hela personal utan endast den del av personalen om vilken en utredning kan göras redan i nuläget med stöd av säkerhetsutredningslagen. Därtill är det anmärkningsvärt att det i farlederna också framförs många andra än lotspliktiga och från lotsplikt befriade fartyg som inte heller omfattas av exempelvis VTS-tjänsterna.

Enligt aktuella uppgifter förutsätter den eventuella kommande anslutningen till försvarsalliansen Nato inga särskilda ändringar i lagförslaget.

## 6.6 Inledande och avslutande av lotsning

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab och Meriliikenneohjaajat ry lyfter i sina yttranden fram den nya termen ”lotspliktslinje” som ingår i propositionsutkastet. Enligt remissinstanserna framgår det inte av propositionen vilken betydelse det nya begreppet och relaterade förfaranden har för främjandet av säkerheten i lotsningen och fartygstrafiken, eller vilket mervärde det tillför i förhållande till den gällande definitionen av lotsplats.

Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab, Meriliikenneohjaajat ry och Rederierna i Finland rf fäster också uppmärksamhet vid att lagförslaget 21 § inte nämner särskilda förutsättningar för lotsens embarkering eller debarkering vid andra platser än lotsplatsen. I motiveringstexten nämns däremot som förutsättning ”väderleks- eller isförhållanden”, vilket motsvarar den gällande lagen. Enligt remissinstanserna bör denna förutsättning också tas in i lagtexten. Dessutom anser Trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab och Meriliikenneohjaajat ry det problematiskt till exempel med tanke på ansvarsfrågor att lotsen enligt lagförslaget inte behöver avtala med befälhavaren på det fartyg som lotsas om avvikande platser för lotsens embarkering eller debarkering.

Under beredningen har det ansetts viktigt med tanke på sjösäkerheten och aktörernas rättssäkerhet att det för varje farled bestäms en tydlig gräns där lotsningen senast ska inledas. Som term anknyter lotspliktslinjen alltså till den tidpunkt då lotsplikt inträder, medan lotsplatsen bibehålls som en på kartan utprickad plats i närheten av vilken lotsen i regel embarkerar eller debarkerar fartyget. Med andra ord är lotsplatsen ett sådant på kartan utprickat område i den yttre änden av en farled i närheten av vilket det bedömts vara säkert för lotsen att embarkera eller debarkera fartyget och där lotsen i allmänhet finns tillgänglig. Lotspliktslinjen är däremot en plats som ligger längre in i farleden än lotsplatsen och där lotsningen *senast* ska inledas (eller från och med vilken behörig befrielse från lotsplikt förutsätts) för att farleden ska kunna navigeras säkert.

Vid den fortsatta beredningen fogades ett nytt 2 mom. till 21 § där det på motsvarande sätt som i den gällande lagen föreskrivs att lotsen och befälhavaren på det fartyg som lotsas kan avtala om embarkering eller debarkering även vid andra platser än lotsplatsen i lotsleden eller vid en tillfällig lotsplats, om väderleks- eller isförhållandena kräver det.

## 6.7 Isbrytning

Arctia Icebreaking Ab framför i sitt yttrande att PEC-områdeskraven med tanke på den operativa isbrytningsverksamheten i enlighet med den lagstiftning som föreslås i propositionsutkastet inte möjliggör tillförlitlig isbrytning i farledetapper eller områden där isbrytning utförs sällan eller tämligen sällan. Problemet är då samlandet av den praktik som behövs. Även Rederierna i Finland rf fäster uppmärksamhet vid isbrytningens betydelse för Finland och framhäver att anskaffningen och ikrafthållandet av de persontillstånd som behövs för lotsning bör genomföras så att kraven beaktar särdragen i det operativa genomförandet av isbrytningstjänster med hänsyn till att isbrytarna beroende på väderleks- och isförhållandena framförs inom Finlands hela kustområde och att personalen inte alltid har tjänst på samma fartyg.

Transport- och kommunikationsverket konstaterar i sitt yttrande att inkluderandet av isbrytare i 5 § om befrielse från lotsplikt är ett bra tillägg. Verket påpekar dock att de bestämmelser som rör isbrytare kräver en närmare översyn för att de för Finland viktiga isbrytningstjänsterna i vintersjöfarten ska kunna tryggas.

Under den fortsatta beredningen fogades en undantagsgrund för isbrytare till 5 § i förslaget till lotsningslag. Dessutom har till lagförslaget fogats en ny 61 § om praxis och utbildningssystemet

i isbryningstjänsterna. Genom dessa ändringar tryggas kontinuiteten i isbrytningsverksamheten samtidigt som tillräcklig personalkompetens säkerställs.

## 6.8 Hamnar

Finlands Hamnförbund rf anser i sitt yttrande att lotsningslagen även i fortsättningen bör inkludera och definiera det separata begreppet hamnlotsning och att hamnbolaget på motsvarande sätt även i fortsättningen bör ha rätt att disponera över hamnlotsningen. Hamnbolaget bör fortsättningsvis ha rätt att bevilja undantag från lotsplikt i hamnområdet. Finlands Hamnförbund rf godkänner inte att disponerandet över hamnlotsningen överförs från det privaträttsliga hamnbolaget till det i lagen definierade lotsningsbolaget med ensamrätt. Även begreppet hamnlotsning bör enligt förbundet bevaras i lagen.

Helsingfors Hamn Ab konstaterar att ändringen som utvidgar lotsplikten även till andra områden än de egentliga farlederna i princip förbättrar säkerheten i fartygstrafiken och likabehandlingen av aktörerna. Inom ett område som förvaltas av en hamn bör lotsplikten emellertid avgöras av hamnbolaget, dvs. hamninnehavaren. Helsingfors Hamn Ab anser att propositionsutkastets 6 §, som föreskriver om Transport- och kommunikationsverkets tillståndskrav, endast ökar byråkratin och dröjsmålen i systemet och inte har någon inverkan på den praktiska säkerheten. Enligt bolaget beaktar ändringen inte heller i tillräcklig mån till exempel servicefartygsverksamheten i hamnområdena. Helsingfors Hamn Ab bedömer vidare att ändringarna enligt propositionsutkastet i onödan ökar byråkratin i samband med fartygens framfart i hamnområdet utan att ha någon betydande positiv effekt för säkerheten i verksamheten. Lagändringen ökar enligt bolaget de nuvarande aktörernas arbetsmängd, vilket oundvikligen inverkar på hur effektivt och till vilka kostnader verksamheten kan ordnas.

Även Finlands Kommunförbund rf konstaterar i sitt yttrande att lagberedningen bör se till att byråkratin, dröjsmålen i hamnverksamheten och de administrativa kostnaderna inte ökar för hamnarna. I områden som förvaltas av hamnar bör lotsplikten fortsättningsvis kunna avgöras av hamninnehavaren.

Transport- och kommunikationsverket anser att den reviderade 6 § i lotsningslagen, som reglerar undantag från lotsplikt i hamnområden, är välkommen. Genom den nya skrivningen möjliggörs områdesvis en ändamålsenlig och smidig verksamhet.

Beredningen har beaktat att hamnarnas rätt att disponera över anlitalet av lots i hamnområdena är viktig. Propositionsutkastet innehåller inga ändringar som de facto skulle slopa den rätten. I och med ändringen är hamnarna dock skyldiga att i samarbete med Transport- och kommunikationsverket fastställa det område inom vilket hamnarnas disponeringsrätt kan gälla. Förfarandet kan bland annat inkludera en överenskommelse om servicefartygens verksamhet.

Syftet med kravet på områdesbestämning är att förbättra sjösäkerheten genom att eliminera den rådande osäkerheten i fråga om vad som ska betraktas som hamnområde ur lotsningens synvinkel och därigenom också de stora skillnaderna i hamnarnas tolkningar. Även om det formellt sett är fråga om ett tillstånd som beviljas av en myndighet avses förfarandet vara betydligt mindre tungrott än till exempel miljötillståndsförfarandet enligt miljöskyddslagen. Vid den fortsatta beredningen ändrades paragrafen och motiveringen till den så att de tydligare anger målet om en lätt administrativ börda i förfarandet. Förslaget har till exempel ändrats så att området fastställs utifrån hamninnehavarens framställning. Dessutom har det föråldrade begreppet ”hamnförvaltning” frångåtts på Hamnförbundets förslag. Under den fortsatta beredningen preciserades propositionsutkastet dessutom så att det delvis vilseledande begreppet ”tillstånd” ersattes med begreppet ”godkännande”.

## 6.9 Aktörernas ansvar och skyldigheter

### 6.9.1 Vägran att utföra lotsning

Lotsförbundet lyfter fram ett orosmoment i samband med 23 § i förslaget till lotsningslag. Lotsen föreslås i stället för gällande rättighet vara skyldig att vägra utföra eller att avbryta en lotsning, om han eller hon märker att inledandet av resan eller en fortsatt resa uppenbarligen skulle äventyra säkerheten för fartyget, de ombordvarande, den övriga sjötrafiken eller miljön och att det inte är möjligt att anlita en bogserbåt eller att bogsering inte väsentligt skulle förbättra säkerheten. Lotsförbundet konstaterar att förslaget inte innehåller en detaljmotivering till stöd för lotsens beslut utan att beslutet grundar sig på lotsens slutledning om att säkerheten äventyras. Förbundet påpekar att det inte kan anses önskvärt att man vid framtida haveriutredningar separat måste bedöma om lotsen har brutit mot avbrottsimperativet eller inte. Risken finns att det leder till en situation där lotsen, såsom det var förr, dras med i utdragna rättegångsförhandlingar med risk för skadestånd.

Även Finnipilot Pilotage Ab konstaterar att ändringen i fråga kräver en noggrannare definition av hur skyldigheten uppkommer. Bolaget påpekar att det i praktiken inte får uppstå situationer där en enskild lots riskerar att ställas till svars för sådant som han eller hon inte har fått kännedom om.

ESL Shipping Oy understöder förslaget i propositionsutkastet om lotsningsbolagets rätt att vägra utföra lotsning, men lyfter fram behovet av att genom myndighetsöversyn säkerställa att den nya rättigheten inte i lotsningsbolaget utnyttjas för att nå ekonomiska mål utan endast för situationer som anknyter till säkerheten. Dessutom anser rederiet att tjänsteansvaret i beslutsfattandet är viktigt och bör framgå tydligare av motiveringen till propositionen.

ESL Shipping Oy påpekar vidare att propositionsutkastet i vissa fall kan vara problematiskt när det gäller att bedöma tröskeln för lotsens och lotsningsbolagets rättighet och skyldighet att vägra lotsning. I synnerhet besluten om när man ska vägra lotsning är i praktiken de svåraste och kan leda till diskussioner efteråt. För att avhjälpa detta föreslår rederiet att ordvalen i propositionen ändras så att lotsningsbolagets rätt att vägra eller avbryta en lotsning nämns före lotsens skyldighet.

Initiativet till ändringen som ålägger lotsarna en skyldighet att under vissa förutsättningar vägra utföra en lotsning kom från branschaktörerna själva. Under beredningen framfördes en oro över att lotsens rättighet i sig inte i alla situationer är en tillräckligt stark grund för att vägra eller avbryta en lotsning. Frågan bedömdes ur sjösäkerhetsperspektiv. En ändamålsenlig säkerhetsnivå inom sjöfarten förutsätter att fartygstrafiken avbryts, om säkerhetsläget av någon anledning försämrats väsentligt. Inom ramen för lagförslaget systematik åläggs lotsningsbolaget förstahandsbedömningen och kan med stöd av 14 § tillfälligt avbryta tillhandahållandet av lotsningstjänster. I vissa fall kan dock säkerhetsnivån försämrats plötsligt precis innan lotsningen inleds eller under lotsningens gång, och då ska lotsen med stöd av tillräckligt starka bestämmelser kunna fatta sitt eget beslut utifrån en bedömning av det aktuella läget.

Vid beredningen beaktades att lotsen har en betydande roll när det gäller att fatta beslut om att vägra eller avbryta en lotsning. Under den fortsatta beredningen preciserades ordalydelsen i 23 §, som anger skyldigheten, och i motiveringen till den. Samtidigt var man medveten om att situationerna i praktiken kan vara mycket varierande och att alla situationer inte kan förutses i tillräcklig mån i beredningsskedet, varmed bestämmelsen inte heller kan formuleras alltför detaljerat.

## 6.9.2 Lämnande av förhandsanmälan

Finnpilot Pilotage Ab anser att den ändring som ålägger fartygets befälhavare eller en person som denne befullmäktigat för uppgiften att meddela om lotsningsbehov på förhand är viktig. Enligt bolaget förbättrar ändringen uppkomsten av en för aktörerna gemensam och uppdaterad lägesbild samt effektiviteten och tillgängligheten i lotsningstjänsterna. Bolaget lyfter också fram att följandet av lotsbeställningstiderna inte bara beror på lotsningsbolagets egen verksamhet och resursfördelning utan också i hög grad på att kunderna lämnar aktuella uppgifter och att bolaget för lotsningen får de uppgifter som i nuläget anges i servicevillkoren.

Transport- och kommunikationsverket anser att en bra ändring med tanke på sjösäkerheten är att kravet på förhandsanmälan lyfts upp på lagnivå. Till exempel den tidsangivelse som fastställs i lagstiftningen är mer förpliktande för befälhavarna i fråga om förhandsanmälan, vilket innebär att man har bättre kännedom om det fartyg som ska lotsas och kan bedöma lotsningsbehovet mer exakt.

Finlands Skeppsmäklarförbund anser att lotsningsbolagets servicevillkor på bolagets webbplats är en tillräcklig nivå och att villkoren inte behöver lyftas upp på lagnivå. Enligt Skeppsmäklarförbundet gör inskrivningen av villkoren i lagen och sanktioneringen av anmälan den marknads-mässiga verksamheten styvare och ökar byråkratin och den administrativa bördan. Förbundet anser att det också snabbt skulle bli onödigt med inskrivning av dessa i lagen på grund av den nya rapporteringstjänsten för sjötrafik.

Rederierna i Finland rf konstaterar sig förstå betydelsen och nödvändigheten av förhandsanmälan, men upplever att detaljerade definitioner för anmälan är bättre lämpade i lotsningsbolagets servicevillkor än i lotsningslagen. Enligt föreningen har de anmälningsskyldigheter som föreslås fogas till lagen skrivits utifrån den nuvarande verksamheten och ger därför till exempel inte möjlighet att ta tillvara den tekniska utvecklingens möjligheter utan ändringar i lagen.

ESL Shipping Oy konstaterar att försummelse att lämna förhandsanmälan inte bör vara en straffbar gärning för fartygets befälhavare eller agent. Rederiet påpekar att när ett fartyg anländer till en lotspliktslinje och först i det skedet beställer lots är detta inte en grund för straff för befälhavaren eller agenten. Ett tillräckligt straff är enligt rederiet att fartygets tillgång till lots sannolikt fördröjs i den situationen. Även Rederierna i Finland rf och Finlands Skeppsmäklare rf konstaterar att de inte understöder sanktionering av försummelse att lämna förhandsanmälan.

Syftet med förslaget om skyldigheten att lämna förhandsanmälan är att främja sjösäkerheten genom att göra verksamheten mer transparent med hjälp av tydligare förfaranden. Resultatet av den fortsatta beredningen blev att skyldigheten att lämna förhandsanmälan kvarstår i lagförslaget men i ändrad form utifrån remissvaren. Förhandsanmälan ska förutom tidpunkten för lotsningsbehovet och uppgifter om fartygets tekniska egenskaper även åtminstone innehålla för säkerheten viktiga uppgifter om fartygets djupgående när lotsningen inleds, eventuella tekniska brister som påverkar lotsningen och övriga kända brister som försämrar lotsens eller lotsningens säkerhet. Tidsangivelserna i lagen slopades vid den fortsatta beredningen. Genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift kan närmare bestämmelser meddelas om skyldigheten och om tidpunkterna för lämnande av förhandsanmälan. När närmare bestämmelser ges genom föreskrift är det möjligt att reagera snabbare på ändringsbehov som observerats i praktiken.

Under den fortsatta beredningen preciserades bestämmelsen om påföljdsavgift och innehållet i förhandsanmälan så att påföljdsavgift kan påföras endast när försummelsen gäller lämnande av uppgifter som är väsentliga för säkerheten.

Beredningen beaktade också den framtida tekniska utvecklingen. Syftet med förslaget är att uppgifterna i framtiden kan lämnas via Nemo-systemet, då till exempel rederiernas administrativa börda lättas och verksamheten blir smidigare.

### 6.10 Lotsningsavgift

Finnpilot Pilotage Ab konstaterar i sitt yttrande att förändringar i omvärlden, såsom covid-19-pandemin eller Rysslands anfallskrig, också påverkar lotsningen i hög grad och på ett oförutsebart sätt. Den nuvarande begränsningen av lotsningsbolagets prisändringar till början av kalenderåret har försvårat möjligheterna att genom prissättningen svara mot effekten av sådana förändringar för lotsningsbehovet eller kostnaderna. Bolaget understöder ändringen i propositionsutkastet som möjliggör högst två prisändringar per år, eftersom detta hjälper bolaget att göra rättidiga ändringar i prissättningen som bättre motsvarar det rådande läget. Bolaget understöder också ändringen i ersättningsgrunderna för bolagets inkomstförluster till följd av nedsatt pris per enhet, eftersom den tryggar förutsättningarna för att upprätthålla lotsningstjänster i Saimen även i exceptionella situationer.

Finlands Hamnförbund rf är redo att godkänna den i utkastet föreslagna ändringen enligt vilken det bolag som tillhandahåller lotsningstjänster kan se över sin prissättning även vid andra tidpunkter än på kalenderårets första dag. Hamnförbundet anser att lotsningsbolagets skyldighet enligt gällande bestämmelser att förhandla med intressentgruppernas branscher är ett fungerande sätt att interagera om bolagets verksamhet, ekonomi och prissättning. Även statsrådets kansli, Helsingfors Hamn Ab och Lotsförbundet rf anser att ändringen i prissättningstidsplanen är bra.

Finlands Skeppsmäklare rf och Rederierna i Finland rf konstaterar att de inte understöder denna ändring som ger lotsningsbolaget möjlighet att i fortsättningen ändra sina priser högst två gånger om året. Finlands Skeppsmäklare rf konstaterar att det väsentliga för dem som anlitat lotsningstjänster är att prissättningen är förutsebar och att detta bäst realiseras genom att priserna får ändras en gång om året. När det handlar om ett statligt bolag med monopolställning kan bolaget inte använda priserna på tjänsterna för att anpassa verksamheten på kort sikt utan lösningarna bör hittas på annat sätt (till exempel genom att omorganisera verksamheten eller genom statligt understöd). Rederierna i Finland rf konstaterar att den nuvarande modellen, där priserna fastställs på hösten för följande kalenderår, ger rederierna den kostnadsinformation de behöver för förhandlingarna om befraktningssavtal för det kommande året.

Statsrådets kansli, som svarar för ägarstyrningen av lotsningsbolaget, anser att ändringen enligt 11 § som reglerar ersättning för nedsatt enhetspris noggrannare än den gällande lagen, är särskilt viktig. Enligt statsrådets kansli tryggar förslaget lotsningsbolagets ekonomiska och operativa förutsättningar även under de undantagsförhållanden som råder i Saima kanal och Saimens vattenområde.

Vid beredningen stannade man för att hålla kvar förslaget i propositionsutkastet enligt vilket lotsningsbolaget kan göra ändringar i sin prissättning två gånger om året i stället för en gång om året som för närvarande. Ändringen ger möjlighet till en mer aktuell bedömning, då prissättningen bättre kan anses motsvara olika situationer utan att man behöver ta till föregripande höjningar. Enligt förslaget ska den gällande skyldigheten att förhandla med intressentgruppsbranscherna bevaras. Specialmotiveringen till 10 § i propositionsutkastet har dessutom kompletterats utifrån justitieministeriets kommentarer.

Finansministeriet fäster i sitt yttrande särskild uppmärksamhet vid ändringarna i ersättningsgrunderna för lotsningsunderstödet för Saima kanal. Finansministeriet föreslog preciseringar



och kompletteringar i begreppen i paragraferna och motiveringstexten. De föreslagna termändringarna och kompletteringarna beaktades under den fortsatta beredningen. Arbets- och näringsministeriet påpekade i sitt yttrande att de ändringar som föreslås i regeringens propositionsutkast är viktiga med tanke på Europeiska unionens regler om statligt stöd, men att det inte framgår direkt av utkastet huruvida åtgärdens förhållande till reglerna har bedömts. Enligt yttrandet bör det föreslagna understödets förhållande till reglerna om statligt stöd granskas i propositionen och en bedömning göras av huruvida den föreslagna ändringen uppfyller kraven i SGEI-beslutet (2012/21/EU), om avsikten är att tillämpa SGEI-beslutet. Arbets- och näringsministeriet påpekade vidare att de ekonomiska konsekvenserna i propositionsutkastet inte heller beskriver de ekonomiska konsekvenserna av denna ändring. I yttrandet påminnes om att den myndighet som planerar understöd ska begära ett utlåtande av arbets- och näringsministeriets företagsstödsdelegation om förutsättningarna enligt EU:s regler för statligt stöd samt om det förfarande som ska iakttas. Arbets- och näringsministeriets kommentarer i yttrandet har beaktats vid den fortsatta beredningen.

Propositionsutkastet beskriver understödets förhållande till reglerna om statligt stöd. En ändring av enbart ersättningsgrunden har ansetts vara en sådan ändring som inte kräver en helhetsbedömning av det befintliga understödet ur perspektiv av reglerna om statligt stöd. Det är inte fråga om ett nytt understöd och därmed begärs inget utlåtande om det av företagsstödsdelegationen.

I kommissionens vägledning om hur Europeiska unionens bestämmelser om statligt stöd, offentlig upphandling och den inre marknaden ska tillämpas på tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, särskilt sociala tjänster av allmänt intresse (Bruxelles, 29.4.2013 SWD(2013) 53 final/2), konstateras det att om beslutet om tilldelning inte innehåller en uppskattning av förändringar eller oförutsedda händelser som kan inträffa när en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse tillhandahålls, kan man förutse dessa situationer genom att fastställa att de beräknade kostnaderna i efterhand ska jämföras med de faktiska kostnaderna genom korrigeringsmekanismer. Vidare konstateras i vägledningen att man har två alternativ, om det totala ersättningsbeloppet per år inte överstiger det gränsvärde som fastställts i beslutet, varav det ena anger att myndigheten kan uppdatera beslutet om tilldelning om den ser att en kostnadsparameter måste ändras. Under ekonomiska konsekvenser beskrivs i propositionen det föreslagna statsunderstödet effekter för statens och lotsningsbolagets ekonomi samt på storleken av lotsningsavgifterna.

## **6.11 Reformen av påföljdsregleringen**

Transport- och kommunikationsverket konstaterar att de sanktionsbestämmelser som ingår i propositionsutkastet är ett steg i rätt riktning och har en god preventiv effekt. Ett påföljdskollegium skulle effektivisera myndighetens möjligheter att reagera på lotsningsförseelser i jämförelse med det nuvarande förfarandet, där en förseelse som uppdragas i samband med tillsynen behandlas i sedvanligt straffprocessförfarande.

Justitieministeriet fäster uppmärksamhet vid att det med tanke på påförandet av påföljd förefaller tämligen komplicerat att ange när lotsplikt enligt 4 § försummas, eftersom 4 § innehåller ett flertal olika undantag. Dessutom observerar justitieministeriet att det i viss mån är svårt att uppskatta betydelsen av 4 § 3 mom. när föreskrifter enligt 7 mom. inte har utfärdats. Under den fortsatta beredningen är det enligt justitieministeriet också motiverat att bedöma om de föreslagna bestämmelserna om påföljdsavgift kan beakta att en försummelse av skyldigheten enligt 4 § i situationer enligt 5–7 § är juridiskt godtagbar.

Dessutom påpekar justitieministeriet att det i motiveringen bör lyftas fram varför det är nödvändigt att de två nya gärningar som ingår i propositionsutkastet omfattas av systemet för administrativa påföljdsavgifter. Motiveringen bör därtill närmare beskriva varför ansvaret utvidgas från uppsåtlighet även till oaktsamhet och inte bara grov oaktsamhet. Vidare bör motiveringen beskriva varför ansvaret föreslås gälla fysiska personer och juridiska personer.

Justitieministeriet fäster också uppmärksamhet vid att propositionsutkastet inte innehåller någon bestämmelse motsvarande 20 § i den gällande lotsningslagen om att den behöriga domstolen bestäms enligt 21 kap. i sjölagen. Ett av målen med reformen av lotsningslagen är att revidera påföljdsregleringen till exempel så att förseelser och försummelser där det är enkelt att bevisa att man brutit mot skyldigheter som föreskrivs i lagen överförs till att omfattas av administrativa påföljder. Det föreslås att förseelser och försummelser där påförandet av påföljd inte förutsätter särskilda utredningsbefogenheter ska behandlas genom administrativt förfarande. Under den fortsatta beredningen gick man dock in för att föreslå att den behöriga domstolen i ärenden som behandlas enligt 14, 17–20 och 23 § i den föreslagna lagen bestäms enligt bestämmelserna i 21 kap. i sjölagen. I sådana situationer som avses i de bestämmelserna är det med tanke på parternas rättsskydd nödvändigt att koncentrera behandlingen till en sjörättsdomstol, som i sin sammansättning har bredare kännedom om sjöfartsbranschen än de allmänna domstolarna.

Vid beredningen beaktades att lotsplikten enligt 4 § till många delar preciseras i 5–7 § och i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift. Vid den fortsatta beredningen fogades till 68 § 1 punkten (2 punkten i det utkast som sändes på remiss) preciseringen ”om inte något annat följer av 5–7 §” för att förtydliga tillämpningen av bestämmelsen. För föreskriftens del preciseras ordalydelsen i 4 § 7 mom., som innehåller normgivningsbemyndigandet, så att den uttryckligen förpliktar Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrift. Därigenom förväntas inte några oklarheter enligt justitieministeriets kommentarer i fråga om den självständiga tillämpningen av 4 § 3 mom. Dessutom har andra preciseringar och tekniska ändringar införts i propositionen utifrån justitieministeriets yttrande.

Rättsregistercentralen kommenterar särskilt de bestämmelser i propositionsutkastet som rör bestämningen och verkställigheten av påföljdsavgifter. Till följd av Rättsregistercentralens yttrande har till konsekvenserna för myndigheterna fogats en bedömning av det behov av extrapersonal som orsakas centralen till följd av de nya påföljdsavgifterna. Dessutom har propositionen till andra delar kompletterats enligt Rättsregistercentralens förslag. Rubriken till lagförslaget 68 § om påföljdsavgifter ändrades dock inte på det sätt som föreslogs i yttrandet, eftersom den paragrafen även omfattar andra försummelser än de försummelser i lotsningsverk-samheten som definieras i lagen. Vid beredningen befanns ingen noggrannare rubriksättning vara tillräckligt informativ och täcka alla de gärningsformer som bestämmelsen avser.

Finansministeriet påpekar i sitt yttrande att propositionen bör ange att påföljdsavgifterna redovisas under momentet *12.39.01 Böter och inkomster från administrativa betalningspåföljder*. Under den fortsatta beredningen kompletterades motiveringen till denna del.

## **6.12 Utlåtande av rådet för bedömning av lagstiftningen**

Rådet för bedömning av lagstiftningen gav sitt utlåtande om propositionen den 22 september 2022. Rådet för bedömning av lagstiftningen anser att utkastet till regeringens proposition uppfyller kraven i anvisningen om konsekvensbedömning av lagförslag. Rådet föreslog endast några tillägg i propositionsutkastet. Enligt rådet för bedömning av lagstiftningen ger utkastet en tillräcklig uppfattning om totalreformens mål och de viktigaste förslagen. Även nuläget har be-

skrivits på ett förtjänstfullt sätt och de väsentliga konsekvenslagen har identifierats väl. Konsekvenserna har enligt rådet för bedömning av lagstiftningen behandlats mångsidigt ur olika perspektiv.

Som utvecklingsobjekt framför rådet att propositionen bör preciseras med en beskrivning av vilka slags tillbud som minskar. Avsnitt 4.2.4 i propositionsutkastet har kompletterats till denna del. Därtill har avsnitt 5.2 i propositionsutkastet preciserats enligt rådets förslag så att det framgår till vilka delar modeller från andra länder har utnyttjats vid beredningen.

Rådet för bedömning av lagstiftningen konstaterar också att en presentation av de väsentliga kostnaderna för olika aktörer till exempel i tabellform skulle göra det lättare att förstå och allokera konsekvenserna och att uppfatta helheten. Dessutom påpekar rådet att det skulle bli lättare att uppfatta storleksklassen på konkurrenseksekvenserna om lotsningskostnaderna relateras till sektorns totala kostnader. I propositionen har till dessa delar gjorts preciseringar i avsnitt 2.1 och 4.2.1. Det finns inga förutsättningar för en desto noggrannare ekonomisk uppskattning i propositionen, eftersom sektorn består av tiotals rederier som trafikerar under olika flagg och på olika sätt och deras verksamhetskostnader inte har statistikförts gemensamt. Andelen kostnader för de lotsningsavgifter som tas ut eller för anskaffning av befrielse från lotsplikt i de finska farlederna av fartygstrafikens kostnader varierar avsevärt mellan olika slag av fartygstrafik. En granskning per rederi förutsätter uppskattningar på bokslutsnivå och resultaten kan inte nödvändigtvis generaliseras. Den nya lotsningslagen bedöms inte heller medföra betydande ändringar i lotsningskostnaderna.

## **7 Specialmotivering**

### **7.1 Lotsningslagen**

#### *1 kap. Allmänna bestämmelser*

**1 §. Lagens syfte.** Enligt 1 mom. är syftet med denna lag att främja sjösäkerheten och kunskaperna i farledsnavigation och att förebygga miljöolägenheter som fartygstrafiken kan orsaka.

**2 §. Tillämpningsområde.** Det föreslagna 1 mom. motsvarar i huvudsak 1 § 2 mom. i den gällande lagen. Till momentet fogas en hänvisning till skyldigheten att anlita lots, eftersom termen lotsning enligt den föreslagna 2 § 12 punkten endast avser verksamhet som bedrivs av det statliga bolagets lotsar. Till momentet fogas för tydlighetens skull också hänvisningar till den lotsningskompetens som krävs på fartyg och till avläggandet av de examina som avses i lagen. Lagen tillämpas på det lotsningsbolag som tillhandahåller lotsningstjänster och på avläggandet av de examina som avses i denna lag.

Enligt 2 mom. tillämpas lagen på samma sätt som den gällande lagen i finskt vattenområde och i den arrenderade delen av Saima kanal.

I 3 mom. ingår en förtydligande bestämmelse enligt vilken bestämmelserna om fartyg i den föreslagna lagen också tillämpas på fartygskombinationer, om inte något annat föreskrivs separat.

**3 §. Definitioner.** I den föreslagna 3 § föreskrivs om definitionerna i lagen.

Enligt *1 punkten* avses med fartyg farkoster som har kontakt med vattnet och som är avsedda för färd på vatten. Definitionen motsvarar den definition som används i den övriga sjöfartslagstiftningen.

Definitionen av fartygskombination i *2 punkten* motsvarar definitionen i 2 § 4 a punkten i lagen om farledsavgift (1122/2005).

Enligt *3 punkten* avses med agent en person med befogenhet eller tillstånd att lämna uppgifter i trafikidkarens namn. Agenter arbetar vanligen via olika typer av mäklarföretag som företrädare för utländska fartyg när dessa besöker Finland.

Enligt *4 punkten* avses med 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).

I *5 punkten* definieras fjärrlotsning. Som fjärrlotsning betraktas verksamhet där lotsen lotsar fartyget annanstans än ombord på det lotsade fartyget. Fjärrlotsning föreslås vara en form av lotsning och bunden endast till verksamhet som utövas av en person med yrkesbeteckningen lots.

Enligt *6 punkten* avses med 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. Därmed är alla kombinationer av två eller flera fartyg fartygskombinationer utom de där ett fartyg försett med framdrivningsmaskineri skjuter på ett annat ihopkopplat fartyg framför sig. Bogserkombinationer är också sådana helheter som timmerflottning i kombinationer där endast en eller en del av enheterna är fartyg.

Definitionen av IMDG-koden i *7 punkten* motsvarar den definition som används i den övriga lagstiftningen om sjöfart.

Definitionen av Östersjön i *8 punkten* motsvarar den definition som används i den övriga lagstiftningen om sjöfart och i internationella konventioner.

Definitionen av Östersjölotsning i *9 punkten* avser verksamhet där en person med Östersjölotsningscertifikat agerar som nautisk rådgivare i Östersjöområdet utanför Finlands eller de andra Östersjöstaternas nationella lotsningsområden. Definitionen motsvarar i huvuddrag den definition som finns i förordningen om östersjölotsar som upphävs.

Definitionen av redare i *10 punkten* motsvarar den definition som används i den övriga lagstiftningen om sjöfart.

Definitionen av fartygssimulator i *11 punkten* motsvarar den definition som används i den övriga lagstiftningen om sjöfart.

Enligt *12 punkten* avses med lotsning verksamhet i anslutning till manövrering av fartyg, varvid lotsen är befälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfart. Lotsning föreslås alltså vara bunden endast till verksamhet som utförs med yrkesbeteckningen lots. Därför preciseras i den punkten att Östersjölotsning inte betraktas som lotsning, eftersom även andra yrkespersoner inom sjöfarten än lotsar kan utföra Östersjölotsning.

Enligt *13 punkten* är ett lotsningsområde ett avgränsat vattenområde som definieras i lotsningsbolagets drifthandbok. För närvarande finns det fyra lotsningsområden i Finland. Lotsningsområdena föreslås i fortsättningen vara mindre än de nuvarande så att lotsen har möjlighet att upprätthålla sin kompetens för alla farleder i ett område. Eftersom lotsningsområdena endast gäller lotsningsbolagets verksamhet är det ändamålsenligt att låta lotsningsbolaget fastställa dem närmare, dock så att de blir beskrivna i drifthandboken som godkänns av den behöriga myndigheten.

Enligt *14 punkten* avses med 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.

Definitionen av lotsningsbolaget i *15 punkten* motsvarar den gällande lagstiftningen.

Enligt *16 punkten* avses med 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.

Ett lotspliktigt område enligt *17 punkten* är ett nytt begrepp. Med lotspliktigt område avses ett område där fartyg måste iaktta bestämmelserna om lotsplikt i Finland. De lotspliktiga områdena märks inte ut på sjökorten utan gränserna för dem framgår av Transport- och kommunikationsverkets föreskrift.

I *18 punkten* definieras lotspliktslinje. Med lotspliktslinje avses 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. Med andra ord bildar lotspliktslinjen en absolut gräns och den slutliga punkten för fartygets framfart i en viss farled utan behövlig lotsningskompetens.

Enligt *19 punkten* avses med 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. Lotsplatsen är också den punkt som rederierna kan utnyttja i sina befraktningsavtal och utifrån vilken man kan uppskatta lotsningsresans längd och lotsningskostnaderna.

Definitionen av MARPOL-konventionen i *20 punkten* motsvarar den definition som används i den övriga lagstiftningen om sjöfart.

Definitionen av sjökaptensbrev i *21 punkten* motsvarar den definition som används i den övriga sjöfartslagstiftningen, såsom i lagen om transportservice (320/2017) och i statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (508/2018).

Enligt *22 punkten* avses med sjötjänst sådan ändamålsenlig tjänstgöring inom besättningen på ett fartyg där 30 dagar ombord motsvarar en månad. Detta är ett begrepp som används allmänt inom sjöfartens referensram.

Enligt *23 punkten* avses med 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. Definitionen motsvarar definitionerna i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) om ämnen som anses skadliga för den marina miljön.

Enligt *24 punkten* avses med PEC-certifikat (Pilot Exemption Certificate) ett av Transport- och kommunikationsverket beviljat persontillstånd av vilket framgår innehavarens farleds- eller områdesspecifika befrielser från lotsplikt. I certifikatet antecknas både befrielserna och de fartyg som befrielserna gäller.

I *25 punkten* definieras eskortbogseringsutbildning som avser utbildning på ett fartyg eller i en fartygssimulator som inkluderar övning i eskortbogsering, som definieras nedan. Till följd av verksamhetens karaktär kan utbildning i eskortbogsering i första hand ges på ett kontrollerat och säkert sätt i simulatormiljö, även om det är önskvärt att bogserbåtsoperatörer får öva eskortbogseringsmetoder i trygga förhållanden på öppet hav även med verkliga fartyg. I simulator övas kommunikation vid eskortbogsering, inverkan av handelsfartygets fart på driften av bogserbåten, kritiska åtgärder på handelsfartyget med tanke på olika störningssituationer ombord samt inverkan av externa förhållanden på bogserbåtarnas funktionsduglighet och säkerhet.

I *26 punkten* definieras eskortbogsering. Med eskortbogsering avses assistans vid manövrering av ett handelsfartyg i farleder utanför hamnområdet med en för verksamheten lämplig bogserbåt som är kopplad till det fartyg som assisteras. Som lämplig bogserbåt kan betraktas en sådan bogserbåt som är försedd med vinsch i fören och vridbar propeller och vars stabilitet och effekt är tillräckliga i förhållande till det assisterade fartyget, så att assistansen för det första är säker och för det andra tillför verkligt mervärde så att bogserbåten omedelbart kan producera de styrande och bromsande krafter som behövs för manövreringen av det assisterade fartyget.

I *27 punkten* definieras Saima kanal. Definitionen motsvarar den definition som används i den övriga lagstiftningen.

Med definitionen i *28 punkten* preciseras att Saimens vattenområde avser det sjöområde bestående av flera sjöar vilket omfattar de lotspliktiga farlederna i Saimen, med undantag av Saima kanal.

I *29 punkten* definieras den arrenderade delen av Saima kanal. Definitionen motsvarar den definition som används i den övriga lagstiftningen.

I *30 punkten* definieras hamninnehavare. Med hamninnehavare avses 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. En hamninnehavare kan vara en företagsaktör eller till exempel en kommun.

I *31 punkten* definieras SOLAS-konventionen. Definitionen motsvarar den definition som används i den övriga lagstiftningen om sjöfart.

I *32 punkten* definieras STCW-konventionen. Definitionen motsvarar den definition som används i den övriga lagstiftningen om sjöfart.

Enligt *33 punkten* avses med 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. En tillfällig lotspliktslinje är en avvikelse från lotspliktslinjen, som fastställs permanent för varje farled.

Enligt *34 punkten* avses med tillfällig lotsplats en sådan plats, som inte är en lotsplats, där lotsen ska embarkera fartyget och som Transport- och kommunikationsverket godkänt som tillfällig lotsplats. En tillfällig lotsplats används endast en bestämd tid.

I *35 punkten* definieras statsfartyg. Definitionen motsvarar den etablerade internationella definitionen.

I *36 punkten* definieras bokstavskombinationen VTS som står för engelskans Vessel Traffic Services. Förkortningen är etablerad i fackspråket och därför kan det anses ändamålsenligt att också använda den i lagstiftningen. Med VTS avses ett sådant system och sådan verksamhet för övervakning och ledning av fartygstrafiken som har beredskap att samverka med trafiken och reagera på föränderliga trafiksituationer.

I *37 punkten* definieras VTS-område. Definitionen motsvarar definitionen i lagen om fartygstrafikservice (623/2005).

Enligt *38 punkten* avses med VTS-central en central där en VTS-tjänsteleverantör upprätthåller fartygstrafikservice.

Enligt *39 punkten* avses med en VTS-tjänsteleverantör den som tillhandahåller fartygstrafikservice. Närmare bestämmelser om VTS-tjänsteleverantörer finns i lagen om fartygstrafikservice (623/2005).

En VTS-farled enligt *40 punkten* är som begrepp nytt i lagstiftningen men etablerat i fackspråket. Med VTS-farled avses en allmän farled inom VTS-området som används av handelsfartyg och där trafiken övervakas och leds av en VTS-central.

Definitionen av olja i *41 punkten* motsvarar definitionen i bilaga I till den internationella MARPOL-konventionen.

## 2 kap. Lotsplikt

**4 §. Skyldighet att anlita lots.** I paragrafen föreslås bestämmelser om grunderna för lotsplikt. Det föreslagna *1 mom.* innehåller en allmän bestämmelse enligt vilken fartyg, utan hinder av det som föranleds av de internationella förpliktelser som är bindande för Finland, är skyldiga att anlita lots när de framförs i finskt vattenområde och den arrenderade delen av Saima kanal på det sätt som föreskrivs i den föreslagna lagen eller i författningar eller föreskrifter som utfärdas med stöd av den. Genom denna bestämmelse är utgångspunkten den lotsplikt för fartyg som specificeras nedan. Med internationella förpliktelser avses bland annat förpliktelser till följd av FN:s havsrättskonvention (FördrS 50/1996).

I *2 mom.* föreskrivs om allmän lotsplikt i sådana vattenområden där Finland i egenskap av kuststat bedömer att fartygstrafiken utgör en risk för landets intressen såsom den marina miljön och människorna. I momentet föreslås det en bestämmelse om att fartyg och fartygskombinationer som har en största längd av över 50 meter och bogserkombinationer i vilka fartygens största längder sammanräknat överstiger 50 meter i princip är skyldiga att anlita lots när de framförs inom Finlands lotspliktiga områden. Ett lotspliktigt område avgränsas med en linje som genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift fastställs utanför Finlands kust. Vattenområdena innanför linjen är sådana där kuststaten behöver skydda sina intressen genom att kräva att fartygsbesättningen har lotsningskompetens eller anlitar lots. Enligt momentet gäller gränsen på 50 meters längd dock inte VTS-farleder, där fartyg ska tillämpa en gräns för lotsplikt som fastställs genom föreskrift och som kan variera beroende på farledens egenskaper. En gräns för

lotsplikt som är högre än den allmänna gränsen medför ingen ökad risk för säkerheten när den tillämpas i farlederna, eftersom farledernas vattenområden är säkrade och farledsområdet har säkerhetsanordningar för sjöfarten som underlättar navigationen. Därmed är risken för navigationsfel mindre än i områden utanför farledsområdet.

Förslaget antas också få handelsfartyg att använda VTS-farlederna, vilket kan anses motiverat med tanke på sjösäkerheten. På så sätt är det möjligt att förebygga de sällsynta fall där ett fartyg av en eller annan orsak strävar efter att utan lots använda någon annan farled än farleder med lotsplikt.

I slutet av 2 mom. konstateras det att fartyg som transporterar gods som avses i kapitel VII del D i SOLAS-konventionen och som innehåller bestrålat kärnbränsle, plutonium eller visst radioaktivt avfall och transporteras i enlighet med IMDG-koden (så kallade *INF-laster*) oavsett fartygets storlek har lotsplikt i de lotspliktiga områdena i Finland. Detta motsvarar den gällande regleringen. Däremot kan alla fartyg som i nuläget har lotsplikt under alla förhållanden och som transporterar olja, kondenserad gas eller skadliga flytande ämnen i bulk i fortsättningen befrias från lotsplikt på vissa villkor. Enligt 5 § 1 mom. 4 punkten i den gällande lagen har alla över 15 meter långa utländska statsfartyg lotsplikt. Detta ansågs inte vara motiverat ur sjösäkerhetsperspektiv, och därför föreslås det att denna gräns ska slopas. Utländska statsfartyg utgör en likadan risk i de finska vattenområdena som motsvarande handelsfartyg, och därför föreslås det att samma bestämmelser och gränser för lotsplikt ska gälla för dessa fartyg. Eftersom villkoren för utländska statsfartygs inresa regleras separat i territorialövervakningslagen (755/2000) är det ur territorialövervakningens synvinkel inte nödvändigt att föreskriva särskilt om dem i lotsningslagen.

I 3 mom. föreslås det att lotsplikten i VTS-farleder preciseras så att bedömningen kan beakta farleds- och områdesspecifika särdrag. Avsikten är att bestämma gränsen för lotsplikt på en sådan nivå att den risk som varje fartyg utgör i respektive farled har beaktats på tillbörligt sätt. Transport- och kommunikationsverket föreslås enligt 7 mom. bedöma gränsen för lotsplikt farledsvis. I praktiken innebär det här att Transport- och kommunikationsverket i sitt förordnande sätter en numerisk gräns för lotsplikt som grundar sig på farledens egenskaper och den risk som fartyget utgör i förhållande till farledens vissa egenskaper. Den last som fartyget transporterar kan medföra skärpt lotsplikt för fartyget i fråga i en viss farled, om det finns en riskbaserad anledning till det.

I nuläget är lotsplikten i alla lotspliktiga farleder permanent fastställd för fartyg som är minst 70 meter långa eller 14 meter breda. Fartygets last har i regel ingen inverkan på lotsplikten. I fortsättningen föreslås det vara möjligt att föreskriva om lotsplikten på ett mer flexibelt sätt så att längdgränsen för lotspliktiga fartyg får höjas till exempelvis 80, 90 eller 100 meter i vissa lätta och väl utprickade farleder och på motsvarande sätt sänkas till 60 eller 70 meter i en mer krävande farled. På samma sätt kan de ovan som exempel nämnda längdgränserna vara striktare för ett fartyg som transporterar särskilt farlig eller skadlig last eller till exempel en betydande mängd passagerare än för ett fartyg som transporterar ofarlig och oskadlig last, till exempel 80 i stället för 70 meter.

Lotspliktiga i VTS-farleder är enligt föreslagna 3 mom. sådana fartyg vars last eller storlek 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. Trafikledsverket har, till stöd för den riskbaserade bestämningen av gränserna för lotsplikt, beställt en utredning av Aalto-universitetet som inkluderar en beräkningsmetod för att bedöma



den risk olika fartyg utgör i olika farleder. Resultaten av utredningen beskrivs ovan i avsnitt 4.1.1.

I 4 mom. preciseras den plats där lotsplikten börjar. Om ett fartyg anländer utifrån till ett lotspliktigt område i Finland längs en VTS-farled eller avser ansluta direkt till en sådan farled där den börjar, gäller lotsplikten först från den farledens lotspliktslinje. På motsvarande sätt 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. Detta preciserar vad som föreskrivs i 2 mom. och säkerställer att ett fartyg i en VTS-farled inte är skyldigt att anlita lots i området mellan lotspliktslinjen och gränsen för Finlands lotspliktsområde, om lotspliktslinjen i VTS-farleden ligger före gränsen för lotspliktsområdet eller till och med hela farleden upphör före den. För fartyg i trafik inom lotspliktsområdet är det med tanke på sjösäkerheten och miljöskyddet motiverat att begränsa deras rörlighet till säkrade farledsområden, om ingen på fartygets kommandobrygga har lotsningskompetens. Samtidigt är det inte motiverat att ha en lots ombord onödigt långt ut till havs, om den farled som leder dit har tillräckligt med farledsrum och utprickningar.

I 5 mom. föreslås reglering om fartyg som inte berörs av lotsplikten enligt 3 och 4 mom. Enligt 1 punkten gäller lotsplikt inte finska statsfartyg, vilket motsvarar gällande reglering. Med dessa fartyg avses i praktiken Försvarmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg. Eftersom dessa organisationer besitter hög maritim kompetens och har ett utbildningssystem kan lotsplikt för deras fartyg inte anses motiverad. Enligt 2 punkten är även färjor som avses i 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) när de går i trafik som en del av en landsväg befriade från lotsplikt. Med dessa avses vajerfärjor och frigående färjor när de används för sitt egentliga syfte. Färjorna går i reguljär och tämligen tät trafik inom ett mycket begränsat vattenområde och därför kan det inte anses ändamålsenligt att förutsätta lotsningskompetens. Däremot har även en färja skyldighet att anlita lots när den exempelvis går på dock eller annars framförs annanstans än på sin sedvanliga rutt, om den med avseende på sin storlek har lotsplikt på de rutter den använder. Enligt 3 punkten omfattas, på motsvarande sätt som i gällande lagstiftning, ryska fartyg som trafikerar endast den del av Saima kanal som hör till Ryssland inte av lotsplikt. Enligt 4 punkten är virkesflottning i Saimens vattenområde befriad från lotsplikt. De fartyg som bogserar virkesflottar är i allmänhet relativt små och kombinationerna har en låg hastighet. De virkesflottar som bogseras av fartygen orsakar ingen fara för miljön och i regel inte heller för människor.

De föreslagna begränsningarna av lotsplikt för vissa fartyg inkluderar inte längre isbrytare, till skillnad från 5 § 2 mom. 2 punkten i den gällande lagen. Isbrytare har på grund av sin storlek i regel lotsplikt, varvid det är motiverat att förutsätta lotsningskompetens för dem. I praktiken innebär detta att isbrytarna i fortsättningen ska skaffa de lotsningsbefrielser för sina befäl som behövs och utbilda sina däcksbefäl i ett kompletterande utbildningssystem som skräddarsytt för isbrytning och som garanterar lotsningskompetensen även för denna fartygsklass. På så sätt säkerställs en störningsfri trafik för isbrytarna och samtidigt att de har personal som känner till de lokala förhållandena och miljön. Efter att isbrytarna övergick i Arctia Ab:s ägo har Transport- och kommunikationsverket som lotsningsmyndighet eller Trafikledsverket som isbrytningsansvarig myndighet inte längre möjlighet att påverka bemanningen av dem. Därmed kan det anses motiverat att man i lagstiftningen även för denna fartygstyp förutsätter tillräcklig lotsningskompetens för att garantera sjösäkerheten. Eftersom det handlar om en verksamhet som är central för Finlands export och import och försörjningsberedskap föreslås det ändå vara möjligt att för isbrytningsuppdrag av särskilda skäl få befrielse från lotsplikt i enlighet med 7 § i den föreslagna lagen.

Enligt förslaget gäller lotsplikt alltså 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 och 4) virkesflottning i Saimens vattenområde.

Enligt 6 mom. kan Transport- och kommunikationsverket av grundade säkerhets- eller miljöskyddsskäl besluta att en namngiven befälhavare eller ett visst fartyg måste anlita lots. Bestämmelsen motsvarar 5 § 5 mom. i den gällande lagen. Detta möjliggör bland annat att verket kan kräva att lots anlitas till exempel i Saimen eller i något annat känsligt vattenområde på fartyg som inte annars har lotsplikt i det aktuella vattenområdet. Den gällande lagens 5 § 5 mom. har under de senaste 20 åren tillämpats ett fåtal gånger och den föreslagna bestämmelsen som grundar sig på det behöriga ämbetsverkets prövningsrätt antas inte öka tillämpningen i fortsättningen heller. Möjligheten till detta bör dock hållas kvar i myndighetens metodurval för eventuella exceptionella fall.

Det föreslagna 7 mom. föreskriver om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att 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. Föreskrifterna ska definiera gränsen för lotsplikt och lotspliktslinjen eller lotspliktslinjerna för varje VTS-farled. Det är ändamålsenligt att en certifikatinnehavare som fått farledsspecifik befrielse till en viss hamn har tillgång till alla alternativa rutter till hamnen som kan komma i fråga för fartyget. Detta förbättrar sjösäkerheten eftersom fartyget då inte bara är bundet till en rutt till eller från hamnen utan kan välja den farled som är lämpligast med hänsyn till trafiksituationen och förhållandena. Det mest ändamålsenliga är att fastställa närmare gränser för lotsplikt genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift, eftersom detta till sin karaktär är en teknisk åtgärd som inverkar på individens rättigheter och skyldigheter på ett lindrande sätt i förhållande till huvudregeln som är den allmänna gränsen för lotsplikt, såsom beskrivs i avsnitt 4.1.1.

**5 §. Befrielse från lotsplikt.** I paragrafen föreslås bestämmelser om grunderna för att befria ett fartyg från lotsplikt med stöd av ett persontillstånd som beviljats av Transport- och kommunikationsverket. Syftet med kravet på persontillstånd är att säkerställa att det på fartyget finns tillräcklig yrkeskunskap och annan kompetens för att garantera sjösäkerheten.

I 1 mom. föreskrivs det om situationer där olika typer av fartyg ur kuststatens perspektiv får framföras i finska farleder utan en av lotsningsbolagets lotsar. Innehavaren av en befrielse som antecknats i certifikatet förutsätts vara närvarande och övervaka åtgärderna i anslutning till manövreringen och hanteringen av fartyget, dvs. i praktiken delta i manövreringen av fartyget inom lotspliktiga områden och därmed med tanke på en säker drift av fartyget ha en roll som åtminstone motsvarar lotsens. Certifikatinnehavaren behöver inte vara fartygets befälhavare, som i sista hand ansvarar för manövreringen av fartyget.

I 1 punkten regleras situationer där det för befrielse från lotsplikt räcker att det på fartygets kommandobrygga finns åtminstone en person som har en av Transport- och kommunikationsverket beviljad befrielse från lotsplikt för fartyget och farleden i fråga. Enligt *underpunkt a* gäller detta fartyg vars transporterade gods i bulk som är skadligt för den marina miljön och ombordvarande brännoljor eller andra kolväten sammanräknat inte överskrider 3 000 ton. Lastvolymen på ett litet fartyg kan motsvara bränslevolymen på ett stort fartyg, varvid också den risk de utgör för den marina miljön i hög grad motsvarar varandra. Därför är det motiverat att samma villkor för befrielse från lotsplikt gäller för dessa fartyg. Den föreslagna volymen på 3 000 ton möjliggör drift av fartyg som transporterar sedvanliga ofarliga laster med ett PEC-certifikat, eftersom bränsletanken på dessa fartyg inte överstiger den föreslagna gränsen på 3 000

ton. På motsvarande sätt omfattas mindre fartyg som transporterar gods i bulk som är skadligt för den marina miljön inte av denna punkt när de är lastade. När de lossat sin last hör emellertid även dessa fartyg vanligen till tillämpningsområdet för denna underpunkt.

I 1 mom. 1 punkten *underpunkt b* noteras med samma logik som i underpunkt a också fartyg 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, dvs. fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för IMO:s IGC-kod. Även i fråga om dessa fartyg beaktas bränsle ombord både som last och avsett för förbrukning.

Enligt 1 mom. 1 punkten *underpunkt c* kan ett passagerarfartyg som transporterar högst 400 passagerare befrias från lotsplikt, om fartygets kommandobrygga är bemannad med minst en person som har en i PEC-certifikatet antecknad befrielse för fartyget och farleden i fråga. Gränsen på 400 passagerare grundar sig på en uppskattning om tillräcklig beredskap i evakuerings-situationer. Fartyg som transporterar ett högre antal passagerare ska ha förstärkt lotsningskompetens i enlighet med den föreslagna 1 mom. 3 eller 4 punkten.

Enligt 1 mom. 2 punkten krävs förstärkt lotsningskompetens på fartyg som under sedvanliga förhållanden eskortbogseras från eller till hamnen. För att befrias från lotsplikt ska ett sådant fartygs kommandobrygga vara bemannad med minst två personer som befriats från lotsplikt för fartyget och farleden i fråga. Dessutom krävs det att åtminstone den ena av dem också genomgått en separat eskortbogseringsutbildning. Typiska sådana fartyg är de största fartygen som besöker Finland, såsom oljetankrar eller stora kryssningsfartyg, då det är motiverat för att skydda sjösäkerheten och kuststatens intressen att kräva förstärkt lotsningskompetens. Ett annat syfte med bestämmelsen är att säkerställa att det på fartyget finns den kompetens som behövs för säker drift och samarbete med eskortbogserarna som assisterar dem. Till exempel Neste kräver redan nu vid raffinaderiet i Sköldvik att de lotsar som lotsar fartyg till Sköldvik har genomgått den eskortbogseringsutbildning som hamnen förutsätter. Detta krav är för sådana fartygs del motiverat även annanstans och föreslås därför anges i lag.

I 1 mom. 3 punkten föreskrivs det om fartyg som kan befrias från lotsplikt om deras 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. Sådana fartyg är alla fartyg som inte hör till de fartyg som avses i 1 eller 2 punkten, dvs. större fartyg som transporterar gods i bulk som är skadligt för den marina miljön, större gastankrar och passagerarfartyg som transporterar fler än 400 passagerare och som inte uppfyller förutsättningarna i 4 punkten. I den nuvarande sedvanliga trafiken i Finland hör bland annat en del av Ro-Paxtrafiken, oljetankrarna och kryssningsfartygen till dessa fartyg. Största delen av dem besöker Finland sällan och anlitar därför lots också i fortsättningen. Av passagerar-bilfärjorna är det på grund av deras passagerarvolym motiverat att kräva förstärkt lotsningskompetens. Detta motsvarar hos en del av aktörerna redan nu rederiets interna praxis. Passagerarfartyg förutsätts inte längre göra ett högre antal resor än andra fartyg för att få befrielse. Med tanke på säkerheten är det mer ändamålsenligt att villkoret för att få befrielse är att öka antalet lotsningskunniga personer på kommandobryggan och inte att förutsätta bredare kompetensbevisning av bara en person. Passagerarfartyg i reguljär trafik till Finland föreslås dock kunna tillämpa kraven enligt 4 punkten när det gäller befålets lotsningskompetens.

I 1 mom. 4 punkten föreskrivs det om befrielse från lotsplikt för fartyg i reguljär linjetrafik. Syftet med bestämmelsen är att fartyg som transporterar stora passagerarvolym (över 400 passagerare) ska ha förstärkt lotsningskompetens i jämförelse med fartyg enligt 1 punkten. Av

passagerar-bilfärjorna är det på grund av deras passagerarvolymmer motiverat att kräva förstärkt lotsningskompetens. Detta motsvarar hos en del av aktörerna redan nu rederiets interna praxis. Passagerarfartyg förutsätts inte längre göra ett högre antal resor än andra fartyg för att få befrielse. Med tanke på säkerheten är det mer ändamålsenligt att villkoret för att få befrielse är att öka antalet lotsningskunniga personer på kommandobryggan och inte att förutsätta bredare kompetensbevisning av bara en person. Om ett sådant fartyg är i reguljär trafik i en viss finsk farled minst varje vecka, är det emellertid inte motiverat att med hänvisning till säkerheten kräva att det fartyget ska ha två PEC-certifikatinnehavare ständigt närvarande på kommandobryggan i enlighet med 4 punkten, eftersom däcksbefäl på fartyg i reguljär linjetrafik till följd av trafikens karaktär kan anses ha kännedom om farlederna längs ruttan. Därför föreslås det att befrielse från lotsplikt beviljas sådana fartyg i reguljär linjetrafik som transporterar över 400 passagerare och vars befälhavare har ett PEC-certifikat med befrielse för farleden och fartyget i fråga. Dessutom ska åtgärderna för att manövrera och hantera fartyget övervakas av minst två medlemmar i däcksbefälet, varav den ena har ett PEC-certifikat med befrielse för farleden och fartyget i fråga och den andra antingen ett sådant PEC-certifikat eller erfarenhet av att manövrera fartyget från minst 10 resor i bägge riktningar i farleden. Dessutom förutsätts att den sammanräknade mängden för den marina miljön skadlig bulklast som fartyget transporterar och brännolja eller andra kolväten ombord inte överskrider 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 kondenserade gaser inte överskrider 1 000 kubikmeter.

I 2 mom. föreskrivs om ett avvikande förfarande enligt vilket fartyg som utför isbrytningstjänster enligt 10 a § i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans kan befrias från lotsplikt. Isbrytningstjänster har med tanke på Finlands sjöfart och därmed exporthandeln en särställning, och därför är det enligt lagstiftaren motiverat att säkerställa att dessa fartyg kan trafikera störningsfritt, dock så att man säkerställer att fartygen också ur lotsningskunnandets synvinkel har en tillräckligt kompetent personal.

Därför föreslås det att fartyg som utför isbrytningstjänster enligt det som nämns ovan delvis kan befrias från lotsplikt så att de krav som ställs inte är lika strikta som för andra fartyg. Detta kompenseras samtidigt med ett krav på att kommandobryggan på isbrytare alltid ska vara bemannad med minst två medlemmar av däcksbefälet när fartyget framförs i en farled. För att säkerställa tillräcklig kompetens i farledsnavigation och farledskännedom ska den ena av de två medlemmarna av däcksbefälet ha minst ett områdesspecifikt PEC-certifikat, som dock inte nödvändigtvis behöver gälla det område där fartyget trafikerar just då. Med dagens isvintrar får däcksbefälet på fartyg i isbrytningsuppdrag sin praktik främst i Bottenvikens och östra Finska vikens områden, medan driften i farleder i andra områden blir sporadisk. Av denna orsak föreslås områdesspecifikt befrielse vara möjlig främst i Bottenvikens och Kotka VTS-områden.

Enligt det föreslagna momentet ska en person som har en giltig områdesspecifikt befrielse för det VTS-område som fartyget just då trafikerar dessutom ha avlagt de utbildningar enligt aktörens utbildningssystem som nämns i 61 § 2 mom. 1–3 punkten och som uttryckligen gäller isbrytningsverksamhet. Om fartyget trafikerar något annat VTS-område än det för vilket medlemmen av däcksbefälet har befrielse, förutsätts däremot dessutom för befrielse från lotsplikt att personen har avlagt de delar enligt utbildningssystemet som nämns i 61 § 2 mom. 4–6 punkten och som är relevanta för lotsningskunnandet. Då kan för specialuppdrag godkännas det faktum att ett fartyg som annars har lotsplikt trafikerar lotspliktiga områden utan den farleds- eller områdesspecifika befrielse från lotsplikt som krävs enligt lagens huvudregel eller utan lots.

I praktiken kan alltså en person som hör till den isbrytande aktörens däcksbefäl, som har en områdesspecifik befrielse och som har genomgått utbildningssystemet enligt 61 § befrias från lotsplikt i alla farleder för Finlands vintersjöfart, förutsatt att det på fartygets kommandobrygga finns minst en annan medlem av däcksbefålet när isbrytningstjänster utförs inom ett lotspliktigt område i Finland. När ett fartyg är i trafik i andra än avtalsbaserade isbrytningsuppdrag förutsätts lotsningskompetens i enlighet med lagens huvudregel utgående från fartygets storlek och egenskaper.

I 3 mom. föreslås det en begränsning enligt vilken befrielse från lotsplikt dock inte kan 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. Bestämmelsen motsvarar det gällande rättsläget. Fartyg med laster som innehåller kärnmaterial måste betraktas som så farliga att Finland i egenskap av kuststat inte kan tillåta transporter av sådana inom sina lotspliktiga områden utan lotsningsbolagets lots med tjänsteansvar.

Enligt 4 mom. är en förutsättning för beviljandet av befrielse dessutom att farledsdimensionerna är sådana att det är möjligt att navigera fartyget säkert i farleden. Därmed kan Transport- och kommunikationsverket vägra bevilja en sökande som hör till ett fartygs däcksbefäl befrielse från lotsplikt för en sådan farled där det inte är möjligt att navigera fartyget på ett säkert sätt. Denna lösning blir aktuell att överväga åtminstone när det fartyg som ansökan gäller är större än det dimensionerande fartyg som använts vid farledsplaneringen.

I 5 mom. föreskrivs det om fartygens skyldighet att meddela om de inte anlitar lots med stöd av det föreslagna 1 mom. Då ska fartygets befälhavare eller agent via det elektroniska informationshanteringsystemet för sjöfarten eller på annat sätt meddela den berörda VTS-centralen om detta innan fartyget anlöper finskt vattenområde. 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. Fartygen är skyldiga att meddela om anlop till en finländsk hamn på förhand via systemet Portnet och meddelande om befrielse från lotsplikt kan skötas i samband med detta. Alternativt kan fartyg som ofta använder farlederna i det aktuella VTS-området på förhand för en längre period meddela numren på certifikat som innehas av personer som sköter manövrerings-, hanterings- eller relaterade uppgifter på fartyget.

**6 §. Undantag från lotsplikt i hamnområde.** I paragrafen föreslås det bestämmelser om undantag från lotsplikt som beviljas hamnar. Enligt 1 mom. kan Transport- och kommunikationsverket på hamninnehavarens föredragning godkänna ett område inom vilket en av hamninnehavaren godkänd person kan vara fartygsbefälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfart eller utan lots eller persontillstånd som befriar från lotsplikt manövrera fartyg i den områdesinterna verksamheten. Bestämmelsen motsvarar 4 § 4 mom. i den gällande lagen med den skillnaden att en hamninnehavare tillsammans med Transport- och kommunikationsverket ska fastställa det geografiska område där den nuvarande verksamheten utövas. Dessutom föreslås Transport- och kommunikationsverkets godkännande av framställningen vara begränsat till endast verksamhet i anslutning till manövrering av fartyg inom det område som avses i framställningen, dvs. manövrering mellan kaj- eller ankarplatser eller andra tillfälliga platser för fartyg. Syftet med förslaget är att förbättra sjösäkerheten genom att eliminera den rådande osäkerheten i fråga om vad som ska betraktas som hamnområde ur lotsningens synvinkel och därigenom också de stora skillnaderna i hamnarnas tolkningar.

Genom kravet på framställning säkerställs att det i den verksamhet som avses i paragrafen uttryckligen handlar om så kallad hamnlotsning, som har samband med flytt av fartyg i hamnom-

rådet. Enligt momentet kan hamninnehavaren för verksamhet i anslutning till fartygsmanövrering i hamnområdet godkänna en person som rådgivare för fartygets befälhavare och sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfart eller en annan person för manövrering av fartyget utan lots eller persontillstånd som befriar från lotsplikt. Det bör noteras att hamninnehavaren kan godkänna befälhavaren själv för denna uppgift. På en person som godkänns av hamninnehavaren tillämpas inte de kompetenskrav som gäller för lotsar eller PEC-certifikatinnehavare, utan hamninnehavaren får självständigt fastställa förutsättningarna för verksamheten till exempel i sina hamnregler.

Dessutom föreskrivs det i 1 mom. att framställningen ska bifogas en beskrivning av det område där hamnen bedriver verksamheten i fråga. Myndighetens beslutsprövning gäller godkännandet av det aktuella området på säkerhetsgrunder och framställningen behöver utöver områdesbeskrivningen inte bifogas till exempel process- och riskbedömningsbeskrivningar, om det inte finns ett särskilt behov av sådana i exceptionella situationer.

I 2 mom. föreslås bestämmelser om de förutsättningar som ska uppfyllas för godkännande. Det föreslås att Transport- och kommunikationsverket ska bevilja det godkännande som avses i 1 mom., om verksamheten inte äventyrar människoliv, egendom eller miljön och det är uppenbart onödigt eller orimligt komplicerat att iaktta bestämmelserna om lotsplikt. Syftet med bestämmelsen är att tillföra flexibilitet i hamnfunktionerna och hamntransporterna när lotsningsliknande verksamhet utan giltigt lotsningscertifikat eller PEC-certifikat rimligen kan anses vara säker.

I 3 mom. föreslås bestämmelser om giltighetstiden för godkännandet. Det föreslås att godkännandet ska vara i kraft tills vidare men att hamnen ska ansöka om nytt tillstånd, om det görs väsentliga ändringar i områdets hamnanläggningar. På så sätt säkerställs att det område med anläggningar som specificeras i beslutet om godkännande bevaras tidsenligt.

I 4 mom. föreslås bestämmelser om hamnens ersättningsansvar som i sak motsvarar 4 c § i den gällande lagen. Om den person enligt 1 mom. som av hamnen godkänts för uppgiften inte hör till besättningen på det fartyg som flyttas i hamnområdet, tillämpas på hamnen vad som föreskrivs om lotsningsbolagets ersättningsansvar och dess maximibelopp.

**7 §. Annat undantag från lotsplikt.** I paragrafen föreskrivs om när Transport- och kommunikationsverket antingen på eget initiativ eller på ansökan kan bevilja fartyg eller befälhavare undantag från skyldigheten att anlita lots. I paragrafen ingår i tillämpliga delar de situationer som regleras i 21 § 3 mom. i den gällande lagen där Transport- och kommunikationsverket kan bevilja undantag från skyldigheten att anlita lots. Med tanke på lagens struktur är det mer ändamålsenligt att föreskriva om undantagen i samband med bestämmelserna om lotsplikt och befrielse från lotsplikt. Bestämmelsen skiljer sig från den gällande bestämmelsen i det avseende att Transport- och kommunikationsverket kan bevilja undantag även på eget initiativ. Detta har under den gällande lagens giltighetstid visat sig vara nödvändigt, eftersom det ibland är mer ändamålsenligt att bevilja undantag i större omfattning, till exempel för fartyg i ett visst område och inte för enskilda fartyg. Dessutom kan Transport- och kommunikationsverket bevilja antingen fartygen eller deras befälhavare undantag. Förutsättningen föreslås liksom nu vara att fartygssäkerheten och miljön inte äventyras och att det skulle vara uppenbart onödigt eller orimligt komplicerat att iaktta bestämmelserna om lotsplikt. Transport- och kommunikationsverket föreslås alltså i sitt beslutsfattande i första skedet i egenskap av trafiksäkerhetsmyndighet bedöma säkerhetsaspekterna och huruvida det skulle vara uppenbart onödigt och orimligt komplicerat att iaktta skyldigheterna enligt lagen. Om detta inte är fallet, ska verket avslå ansökan som ogrundad.

I det föreslagna 2 mom. förtecknas 11 situationer där Transport- och kommunikationsverket kan bevilja undantag från lotsplikt. I listans 12:e punkt föreskrivs att undantag från lotsplikt också kan beviljas för annan motsvarande verksamhet. Sålunda är listan inte avsedd att vara uttömmande.

Enligt 1 punkten kan undantag från lotsplikt beviljas på grund av särskilda väderleks- eller isförhållanden. I synnerhet vintertid kan det med avseende på lotsarnas säkerhet vara nödvändigt att flytta den plats där lotsarna embarkerar och debarkerar ett fartyg längre in än lotspliktslinjen på grund av plötsligt förändrade isförhållanden. Därför behövs en möjlighet till undantag från lotsplikt, så att fartygen inte gör sig skyldiga till underlåtelse att iaktta lotsplikt när de navigerar utan lots i farleden till den plats där lotsen undantagsvis embarkerar fartyget och inleder lotsningen. Den föreslagna möjligheten att i enlighet med 59 § bestämma en tillfällig lotspliktslinje bedöms minska behovet av att tillämpa denna punkt.

I 2 punkten föreskrivs det om undantag för genomförande av åtgärder för att bekämpa olje- eller kemikalieolyckor och i 3 punkten om undantag för genomförande av räddningsaktioner eller gränssäkerhetsuppdrag. De här undantagsmöjligheterna är nödvändiga när fartyg eller den marina miljön hotas av omedelbar fara. Motsvarande undantagsmöjlighet finns också i nästan alla internationella överenskommelser om sjöfarten. Det står klart att avsaknad av lots inte kan utgöra ett hinder för att inleda omedelbara räddningsaktioner.

I 4 punkten bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att bevilja undantag från lotsplikt för utförande av sådana isbrytningstjänster som avses i 10 a § i lagen om fartygs isklasser och isbrytningsassistans (1121/2005). I regel förväntas besättningen på en isbrytare själv skaffa den behövliga lotsningskompetensen i form av ett områdesspecifikt PEC-certifikat. Eftersom det ändå handlar om en uppgift som är central för att sjötrafiken i Finland ska löpa smidigt är det motiverat att man i exceptionella situationer vid behov kan bevilja undantag från lotsplikt för den, så att störningar i handelsfartygens trafik kan undvikas. Undantaget avses dock i regel endast bli aktuellt när hotet mot handelssjöfarten är mer betydande än lindrigt.

Undantagsmöjligheten enligt 5 punkten omfattar övningar i anslutning till myndighetssamarbete eller internationellt samarbete och undantagsmöjligheten enligt 6 punkten tävlingar. I dessa situationer kan antalet fartyg med lotsplikt vara stort och verksamheten också delvis ordnas utanför farlederna för handelsfartyg i områden där lotsarna inte nödvändigtvis har lotsningskompetens. Myndigheten ska då särskilt överväga huruvida fartygssäkerheten eller miljön äventyras i den aktuella verksamheten, dvs. huruvida undantag från lotsplikt kan beviljas. Det torde oftast vara nödvändigt att komplettera beslutet med ytterligare epitet för den lotsningskompetens som förutsätts på fartygen. Till exempel konvojlotsning kan vara ett alternativ i dessa fall.

I 7 punkten ingår arbete på en hydroteknisk byggplats i farledsområdet eller inre territorialvatten, i 8 punkten nedläggning av rör, kabel eller annat liknande i farledsområdet eller inre territorialvatten och i 9 punkten forskningsverksamhet i ett visst vattenområde. I de här sammanhangen är det inte nödvändigtvis ändamålsenligt att kräva att fartygen anlitar lots. Detta innebär inte att utgångspunkten är att fartyg beviljas undantag från lotsplikt på sträckan från hamnen till åtgärdsområdet, utan bestämmelserna är framför allt avsedda för fartygs framfart inom Finlands lotspliktiga områden under de egentliga verksamheterna som beskrivs i punkterna.

I 10 punkten föreskrivs det om en möjlighet att bevilja undantag från lotsplikt för trafik som tryggar trafik- och transportservice enligt 5 § i lagen om främjande av skärgårdens utveckling (494/1981). I 11 punkten föreskrivs det om en möjlighet att bevilja undantag från lotsplikt för trafik i ett namngivet och avgränsat område inom fartområde I eller II i inrikes fart. Fartområde I och II i inrikesfart fastställs i 2 § 36 punkten i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker

drift av fartyg (1686/2009) och närmare i Trafiksäkerhetsverket (nuvarande Transport- och kommunikationsverkets) föreskrift Kotimaanliikenteen liikennealueiden rajat (TRAFI/7106/03.04.01.00/2010). De här fartygen kan ha lotsplikt i en del farleder, men genom bestämmelsen blir det möjligt att efter prövning göra avkall på den lotsningskompetens som krävs av fartygen. Avsikten är dock inte att bestämmelsen automatiskt ska innebära undantag för alla sökande utan i vissa fall kan det vara motiverat att kräva lotsningskompetens också för dessa fartyg. En del av fartygen är relativt stora i förhållande till det farledsrum de använder, och därtill kan de transportera stora mängder passagerare samt farliga ämnen. Bestämmelsen möjliggör dock undantag från lotsplikt när den är uppenbart onödig. Sådana fall kan till exempel avse skärgårdens förbindelsefartyg som går i reguljär trafik längs en viss, relativt kort rutt eller till exempel fraktransporter inom ett visst kust- eller insjöområde.

I 12 punkten föreskrivs det om en möjlighet att bevilja undantag för fartyg vilkas huvudsakliga uppgift är att användas för sådan sjöfartsutbildning som avses i lagen om yrkesutbildning (531/2017) eller yrkeshögskolelagen (932/2014). Undantagsgrunden föreslås därmed endast gälla fartyg som används för läroanstalters eller yrkeshögskolors utbildning. Denna verksamhet är av sådan karaktär att undantag inte bedöms försämra sjösäkerheten väsentligt. Verksamheten bedrivs av auditerade läroanstalter som uppskattas ha tillräcklig kompetens för fartygsdrift i utbildningsverksamhet.

I 13 punkten föreskrivs det om en möjlighet att bevilja undantag i situationer som är jämförbara med de övriga punkterna i momentet.

De situationer som avses i 1–4 punkten har bedömts vara sådana som uppstår eller åtminstone kan uppstå plötsligt och som kräver omedelbara beslut. I dessa situationer kan Transport- och kommunikationsverket självständigt fatta beslut om undantag från lotsplikt. De situationer som beskrivs i 5–12 punkten är däremot sådana som aktörerna haft kännedom om i god tid på förhand. I dessa situationer föreskrivs i den föreslagna paragrafens 3 mom. om Transport- och kommunikationsverkets samrådspplikt innan beslutet fattas.

I 4 mom. föreslås en bestämmelse om giltighetstiden för undantag som beviljats med stöd av 2 mom. Ett undantag föreslås i regel vara i kraft högst sex månader efter att det beviljats. Avvikande från detta kan undantag som avses i 1 mom. 10–12 punkten alternativt också beviljas tills vidare, eftersom verksamheten enligt dessa punkter i princip är etablerad eller avsedd att bedrivs kontinuerligt.

I 5 mom. föreskrivs det huvudsakligen på samma sätt som i den gällande lagstiftningen att ett sådant utländskt statsfartyg som deltar i utbildning, övning eller annat försvarssamarbete som Försvarsmakten är värd för eller som Försvarsmakten annars är värd för och som befinner sig i lotspliktigt område inom finskt vattenområde kan befrias från lotsplikt av Försvarsmakten. Till skillnad från den gällande regleringen föreskrivs det i momentet också om motsvarande möjlighet för Gränsbevakningsväsendet, som kan ha verksamhet som motsvarar den i paragrafen reglerade verksamheten.

### *3 kap. Lotsningsbolaget och lotsningstjänsterna*

**8 §. Rätt att tillhandahålla och bedriva lotsning.** Den föreslagna paragrafen motsvarar i sak 4 § 1 mom. i den gällande lagen med den skillnaden att fjärrlotsning inte nämns separat. Enligt bestämmelsen får lotsningstjänster inte tillhandahållas av någon annan än lotsningsbolaget eller lotsning bedrivs av någon annan än en lots som är anställd hos lotsningsbolaget. Fjärrlotsning hör per definition till lotsningstjänsterna och ingår sålunda i lotsningsbolagets och lotsarnas



uppgifter, och det är inte nödvändigt att nämna den särskilt i den föreslagna paragrafen. Med lotsningsbolaget avses enligt 3 § ett aktiebolag som bildats genom lagen om ombildning av Lotsverket till aktiebolag (1008/2010).

**9 §. Skyldighet att tillhandahålla lotsningstjänster.** Paragrafens 1 mom. motsvarar i sak den gällande lagens 4 § 3 mom. Lotsningsbolaget ska tillhandahålla sådana lotsningstjänster som avses i denna lag i de områden där lots enligt 4 § ska anlitas.

I 2 mom. föreskrivs på motsvarande sätt i sak som i 21 § 4 mom. i den gällande lagen att Transport- och kommunikationsverket kan bevilja lotsningsbolaget undantag från skyldigheten att tillhandahålla lotsningstjänster, om det är uppenbart onödigt eller orimligt komplicerat att iakttä skyldigheten att tillhandahålla tjänster. Med sådana situationer avses bland annat särskilda väderleks- eller isförhållanden, åtgärder för att bekämpa olje- eller kemikalieolyckor och övningar i bekämpning, räddningsaktioner eller gränssäkerhetsuppdrag samt olika arbeten på en hydroteknisk byggplats eller andra serviceåtgärder. Undantag föreslås också kunna beviljas till exempel för övningar i anslutning till internationellt samarbete som genomförs inom ett avgränsat område, för genomförande av tävlingar, räddningsaktioner eller gränssäkerhetsuppdrag och för forskningsverksamhet i ett visst vattenområde.

I 3 mom. föreslås det en bestämmelse som motsvarar 12 § 3 mom. i den gällande lagen om att lotsningsbolaget ska säkerställa att lotsarna i anställning hos bolaget har sådana giltiga lotsningcertifikat som de behöver i sina uppgifter. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra lotsningsbolagets rätt att få uppgifter från en myndighet.

I 4 mom. föreskrivs det att lotsningsbolaget ska säkerställa att det finns tillräckligt många examineringer enligt 8 kap. i denna lag för att examina ska kunna ordnas smidigt.

**10 §. Lotsningsavgift.** I paragrafen föreslås det bestämmelser om lotsningsavgiften som i huvudsak motsvarar 6 § 2–4 och 6 mom. i den gällande lagen. I 1 mom. föreskrivs det att redaren för ett fartyg som anlitar lots är skyldig att betala lotsningsavgift. Bestämmelsen motsvarar i sak den gällande lagens 6 § 1 mom. Lotsningsavgiften har ansetts motsvara en sådan avgift för tjänster som avses i grundlagens 81 §, och inga ändringar föreslås i avgiftens prestationsbaserings.

Skillnaden från den gällande regleringen är att omnämmandet i gällande 6 mom. av att nya priser kan träda i kraft tidigast vid ingången av kalenderåret efter ändringsmeddelandet har strukits. Möjligheten till prisändringar föreslås dock avgränsas så att lotsningsbolagets nya priser kan träda i kraft tidigast sex månader efter att de föregående prisändringarna trätt i kraft. Genom ändringen möjliggörs prisändringar högst två gånger om året, medan prisändringar i nuläget har kunnat göras för ett år i taget.

Målet med ändringen är att underlätta bolagets verksamhet i den rådande situationen som ständigt förändras och är svår att förutse. Covid-19-pandemin och det förändrade geopolitiska läget har lett till ett tryck på lotsningsbolaget att anpassa verksamheten och prissättningen så att bolaget klarar av sina lagstadgade skyldigheter. Genom att möjliggöra prisändringar två gånger om året i stället för justering en gång om året som nu kan bolaget bättre prissätta sina tjänster enligt det verkliga behovet. Lotsningsbolaget ska dock på samma 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. Lotsningsbolaget ska också på samma sätt som i nuläget inför samråd lägga fram förslagen till ändring av lotsningsavgifterna samt orsakerna till de föreslagna ändringarna senast tre månader innan ändringarna träder i kraft.

**11 §. Ersättning för nedsatt pris per enhet.** I paragrafen föreskrivs det om ersättning för inkomstförluster som drabbar lotsningsbolaget på grund av det nedsatta priset per enhet och upprätthållandet av lotsningsberedskap samt om hur ersättningarna beräknas.

Enligt *1 mom.* ersätts inkomstförluster som drabbar lotsningsbolaget på grund av lotsning som i enlighet med skyldigheten att producera tjänster produceras till det nedsatta priset per enhet delvis eller helt och hållet inom ramen för det anslag som reserverats för ändamålet i statens budget i enlighet med kommunikationsministeriets beslut.

Paragrafens *2 mom.* motsvarar nuläget, enligt vilket betalningsgrunden för ersättning av inkomstförluster som drabbar lotsningsbolaget på grund av det nedsatta priset per enhet i första hand är skillnaden mellan det ordinarie och det nedsatta priset per enhet för lotsningsprestationer som utförts till det nedsatta priset per enhet.

I *3 mom.* föreslås det bestämmelser om sådana situationer där lotsningsprestationerna i Saima kanal och Saimens vattenområde minskar väsentligt i antal från det sedvanliga för årstiden av orsaker som inte beror på lotsningsbolaget. I detta fall kan kommunikationsministeriet inom ramen för det anslag som reserverats för ändamålet i statens budget utöver skillnaden mellan det ordinarie och det nedsatta priset per enhet för lotsningsprestationer som genomförts till det nedsatta priset också ersätta andra kostnader som är nödvändiga för produktionen av tjänster enligt skyldigheten att tillhandahålla tjänster, till den del kostnaderna för ordnandet av den aktuella lotsningsverksamheten enligt skyldigheten att tillhandahålla tjänster överstiger försäljningsintäkterna. Syftet med undantaget är att trygga upprätthållandet av lotsningsverksamheten och lotsningskompetensen enligt skyldigheten att tillhandahålla tjänster i Saima kanal och Saimens vattenområde även i och efter undantagssituationer. I paragrafen föreslås inga detaljerade beräkningsgrunder för ersättningsbelopp, eftersom olika situationer kan vara svåra att förutse och det är svårt att specificera kostnader på förhand. Lotsningsbolaget ska dock specificera vilka kostnader som är nödvändiga för att upprätthålla lotsningsverksamheten enligt skyldigheten att tillhandahålla tjänster och relaterad kompetens.

Lotsningsbolaget är skyldigt att specificera andelen för produktionen av lotsningsverksamhet och upprätthållandet av lotsningskompetens till nedsatt enhetspris i Saimenområdet av områdets allmänna kostnader som en del av faktureringen av stödet.

Enligt *4 mom.* fastställer kommunikationsministeriet i sitt beslut om understöd maximibeloppet för de understödsberättigande kostnaderna och statsunderstödet. De understödsberättigande kostnaderna räknas utan mervärdesskatt utifrån de rapporterade kostnaderna. Understödet maximibelopp är högst det anslag som i statsbudgeten reserverats för utbetalningen av understödet.

Enligt *5 mom.* ska lotsningsbolaget 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.** I paragrafen föreslås det bestämmelser om skyldigheten för ett fartygs befälhavare eller en av befälhavaren för uppgiften befullmäktigad person att göra en förhandsanmälan om lotsningsbehov. Syftet med skyldigheten att anmäla på förhand är att främja sjösäkerheten. I den gällande lagen ingår ingen motsvarande skyldighet, men Finn-pilot har i sina servicevillkor förutsatt att en förhandsanmälan ska göras. Att föreskriva om detta på lagnivå gör verksamheten mer transparent och klargör förfarandena.

I *1 mom.* föreskrivs det om skyldigheten att lämna uppgifter som har särskild betydelse för sjösäkerheten. Sådana uppgifter gäller fartygets djupgående när lotsningen inleds, eventuella tekniska brister som påverkar lotsningen och övriga kända brister som försämrar lotsens eller lotsningens säkerhet. En faktor som försämrar lotsens säkerhet kan till exempel vara att lotsledaren är sönder. Eftersom det med avseende på dessa uppgifter handlar om faktorer som är väsentliga för lotsens och lotsningens säkerhet föreslås det att underlåtelse att lämna uppgifterna sanktioneras genom den föreslagna 68 §.

Förhandsanmälan ska enligt *2 mom.* göras till både lotsförmedlingen och den berörda VTS-centralen. Fartygets befälhavare eller agent med fullmakt av befälhavaren föreslås ansvara för att anmälan blir gjord. Anmälan ska inkludera uppgifter om tidpunkten för lotsningsbehovet och om fartygets tekniska egenskaper.

Det föreslås inga bestämmelser i lagen om tidpunkten för när förhandsanmälan ska göras, men av de i momentet nämnda uppgifternas säkerhetskritiska karaktär följer att uppgifterna behöver lämnas senast vid ankomst till lotsplatsen, så att lotsningsbolaget och lotsen kan bedöma när det är säkert att inleda lotsningen.

Enligt *3 mom.* har lotsningsbolaget ingen skyldighet att tillhandahålla lotsningstjänster enligt det normala servicenivåmålet, om förhandsanmälan lämnas först vid ankomst till lotsplatsen eller i strid mot denna lag eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Med servicenivåmål avses enligt 13 § de uppgifter om tillhandahållandet av lotsningstjänster som tas in i drift-handboken.

Enligt *4 mom.* får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om innehållet i förhandsanmälan och om tidpunkterna för lämnande av förhandsanmälan. Uppgifterna är tekniska till sin karaktär.

**13 §. Drifthandbok.** I paragrafen föreslås det bestämmelser om lotsningsbolagets skyldighet att utarbeta och föra en drifthandbok. Bestämmelserna motsvarar till stor del 4 d § i den gällande lagen. I *1 mom.* föreslås det att drifthandboken även i fortsättningen ska beskriva tillhandahållandet av lotsningstjänster, de förfaranden som säkerställer iakttagandet av de rättigheter och skyldigheter som i denna lag föreskrivs för lotsar, utbytet av information och samarbetet med VTS-tjänsteleverantören när det gäller lotsning samt åtgärder vid olyckor och i undantagssituationer, till tillämpliga delar inklusive åtgärder för att uppfylla anmälningsskyldigheten enligt 16 § i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011). Som en ny *punkt 2* i förteckningen föreslås skyldighet att beskriva servicenivåmålet och relaterade förfaranden. Med detta avses att man ska beskriva inom vilket område lotsningsverksamheten ordnas och responstiden.

I *2 mom.* föreslås det en bestämmelse om att drifthandboken ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket för godkännande innan den tas i bruk och alltid när den har uppdaterats. Förslaget skiljer sig från den gällande lagen som föreskriver att det räcker att drifthandboken lämnas till myndigheterna för kännedom innan den tas i bruk och alltid när den har uppdaterats. Om de i *1 mom.* angivna aspekterna har beskrivits i detalj, ska Transport- och kommunikationsverket godkänna drifthandboken. Om drifthandboken inte uppfyller de krav som ställs i denna paragraf, kan Transport- och kommunikationsverket innan drifthandboken godkänns kräva att lotsningsbolaget kompletterar den.

Drifthandboken ska i detalj beskriva väsentliga ansvar och skyldigheter vid lotsningsbolaget samt de förfaranden som skapats för att fullgöra dem. Drifthandboken ska ange fördelningen av ansvaret och skyldigheterna och vilka åtgärder fullgörandet av dem förutsätter. Drifthandboken

ska dessutom ange de uppgifter om förfarandena för tillhandahållandet av lotsningstjänster som är väsentliga med tanke på verksamheten hos lotsningsbolagets kunder samt verksamheten vid eventuella olycks- och nödsituationer. I syfte att främja samarbetet mellan VTS-tjänsteleverantören och lotsningsbolaget, och därigenom sjösäkerheten förutsätts också en beskrivning av informationsutbytet och samarbetet med VTS-tjänsteleverantören.

Den föreslagna bestämmelsen är förenlig med kraven på den drifthandbok som VTS-tjänsteleverantören ska föra enligt lagen om fartygstrafikservice (623/2005). Drifthandboken är det centrala dokumentet som styr verksamheten vid lotsningsbolaget, och därmed behövs kravet på godkännande så att myndighetstillsynen effektiviseras.

**14 §. Lotsningsbolagets rätt att vägra utföra lotsning.** I paragrafen föreslås bestämmelser om förutsättningarna för att lotsningsbolaget ska ha rätt att tillfälligt avbryta lotsningsverksamhet samt vägra tillhandahålla lotsningstjänster. I 1 mom. föreslås lotsningsbolaget ha 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. Syftet med förslaget är att tydligt konstatera på lagnivå att lotsningsbolaget också har rätt att vägra lotsa vid behov och av grundad anledning. En grundad anledning kan vara en omständighet som med tanke på lotsningsverksamheten och den övriga sjösäkerheten förutsätter att verksamheten tillfälligt avbryts, till exempel exceptionella väderleksförhållanden.

Enligt 2 mom. har lotsningsbolaget dessutom rätt att vägra tillhandahålla enskilda fartyg lotsningstjänster, om fartygets eller dess företrädares skyldigheter med avseende på lotsningsavgiften har försumrats betydligt.

Enligt 3 mom. ska lotsningsbolaget omedelbart meddela fartygets befälhavare om orsakerna till vägran eller avbrytandet samt meddela VTS-tjänsteleverantören och Transport- och kommunikationsverket om vägran eller om att lotsningsverksamheten avbryts. Syftet med förslaget är att göra verksamheten mer förutsebar och transparent för kunden och att främja informationsutbytet mellan aktörerna.

**15 §. Säkerhetsutredningsskyldighet som gäller personalen.** I paragrafen föreslås det att lotsningsbolaget ska vara skyldigt att kontrollera att en person som anställts hos bolaget är oförvitlig och tillförlitlig genom en sådan säkerhetsutredning eller ett sådant intyg över säkerhetsutredning som avses i säkerhetsutredningslagen (726/2014). En säkerhetsutredning av lotsningsbolagets personal behövs eftersom lotsarna utbildas till att navigera och manövrera fartyg även i beredskapsfarleder, som är sekretessbelagda. Även en del av den övriga personalen kan i sitt arbete få tillgång till information som när den missbrukas på ett betydande sätt kan skada bland annat kontinuiteten i den kritiska produktionen eller den infrastruktur som är nödvändig för samhällets funktioner.

I den gällande lagen anges ingen skyldighet att göra säkerhetsutredningar, men bolaget har redan nu möjlighet att enligt egen bedömning och när säkerhetsutredningslagen tillåter det ansöka om att utredningen görs. Denna möjlighet har i förslaget tagits in som förpliktande för lotsningsbolaget. Missbruk av information om beredskapsfarleder kan på ett betydande sätt äventyra statens säkerhet, försvaret, internationella förbindelser, beredskap för undantagsförhållanden, befolkningsskyddet eller vitala samhällsfunktioner eller säkerhetsarrangemang för skyddet av nämnda intressen samt i övrigt skada kontinuiteten i kritisk produktion eller infrastruktur som är nödvändig för samhällets funktioner.

I 1 mom. föreskrivs det att 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. I säkerhetsutredningslagens 19 § anges vilka uppgifter som omfattas av en normal säkerhetsutredning. Dessutom föreslås det att man som en del av säkerhetsutredningen kan utreda en persons utländska bindningar, om utredningen görs för en sådan uppgift som avses i 19 § 1 mom. 1 punkten i säkerhetsutredningslagen. Skyddspolisen har som behörig myndighet rätt att bedöma om grunderna för säkerhetsutredning uppfylls, dvs. om det med hänsyn till arbetsuppgiften finns lagenliga förutsättningar för att göra en säkerhetsutredning av en enskild eller för att utreda en enskilds utländska bindningar.

I 2 mom. föreskrivs att 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 sådan verksamhet som avses i de punkterna.

**16 §. Beredskap.** I paragrafen föreskrivs det om skyldigheter som gäller lotsningsbolagets beredskap. Den gällande beredskapsskyldigheten, enligt vilken lotsningsbolaget ska ha beredskap att sköta sina uppgifter också under undantagsförhållanden i enlighet med vad kommunikationsministeriet bestämmer särskilt, preciseras och harmoniseras med motsvarande skyldigheter för andra aktörer inom förvaltningsområdet.

I 1 mom. föreslås det att lotsningsbolaget ska förbereda sig för sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) genom att delta i beredskapsplaneringen och förbereda sig för undantagsförhållanden och störningssituationer under normala förhållanden. Beredskapsplanering kan utöver kontinuiteten i lotsningsbolagets egen verksamhet också gälla säkerställandet av kontinuiteten i den service som aktören tillhandahåller sina kunder och relaterad förhandsplanering. För beredskapsplanens del är målet att den ska styra och gagna den dagliga verksamheten vid lotsningsbolaget. Beredskapsplanen kan till exempel innehålla följande aspekter: beskrivning av verksamheten under normala förhållanden, inverkan av undantagsförhållanden på verksamheten, beredskapens och beredskapsplaneringens ansvar och organisering, hot mot och risker för driftssäkerheten samt åtgärder för riskhantering. Beredskapsplaneringen ska också beakta det övriga samarbetet med intressentgrupper, underleverantörer och partner.

Lotsningsbolaget kan själv bäst bedöma riskerna i sin verksamhet och därigenom rikta in beredskapsplaneringen till stöd för kontinuiteten på den kritiska delen av verksamheten. Beredskap inför störningssituationer och undantagsförhållanden är en viktig del av den normala verksamheten vid alla organisationer och när den genomförs väl förbättrar den organisationens driftssäkerhet även under normala förhållanden. Med hjälp av beredskapsplanering kan man undvika extra kostnader som föranleds av kriser och ofta blir betydande.

I 2 mom. föreskrivs det att lotsningsbolaget utöver vad som föreskrivs i 1 mom. ska förbereda sig för att se till att verksamheten fortsätter så störningsfritt som möjligt även under undantagsförhållanden och i störningssituationer under normala förhållanden. Det handlar om en slags riskhanteringsprocess där man identifierar hot mot driftssäkerheten och bedömer de risker de orsakar. Detta innebär att man bedömer vilka konsekvenser varje identifierad risk kan ha och hur sannolikt det är att risken realiserar. Då kan lotsningsbolagets riskhanteringsarbete inriktas effektivt, och man kan förebygga olika störningssituationer som kan orsaka betydande verksamhetsstörningar eller avbrott i lotsningsverksamheten.

I 3 mom. föreslås en bestämmelse om befogenhet att 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.

Enligt 4 mom. kan Transport- och kommunikationsverket också meddela mer detaljerade tekniska föreskrifter som gäller det detaljerade innehållet i och upprättandet av beredskaps- och förberedelseplanen.

#### *4 kap. Ansvar och skyldigheter som gäller lotsningsverksamheten*

**17 §. Befälhavarens ansvar och skyldigheter.** Det föreslagna 1 mom. motsvarar i sak den gällande lagens 7 § 1 mom.

I 2 mom. föreslås det en precisering av befälhavarens skyldighet att lämna uppgifter enligt 7 § 2 mom. i den gällande lagen så att momentet särskilt anger att skyldigheten också gäller tiden innan lotsningen inleds. Befälhavaren är alltså skyldig att både innan lotsningen inleds och under lotsningens gång meddela lotsen alla de uppgifter som är av betydelse med tanke på lotsningen. Preciseringen behövs för att klargöra för aktörerna att informationsskyldigheten gäller i alla skeden av lotsbeställningen och lotsningen. Utöver förhandsanmälan ska befälhavaren också lämna uppgifter till lotsen om sådant som framkommit efter förhandsanmälan, före lotsningen och under lotsningen. Bestämmelser om skyldigheten att anmäla på förhand finns i 12 §. Informationsskyldigheten gäller alla uppgifter av betydelse. Sådana uppgifter kan till exempel vara befälhavarens förhandsinformation om rutten och uppgifter om rutten, kompasskurserna, tillåten deviation och vattendjup som varierar under lotsningen.

**18 §. Lotsens ansvar och skyldigheter.** I paragrafen föreslås det bestämmelser om lotsens ansvar och skyldigheter. Bestämmelserna motsvarar i huvudsak 8 § i den gällande lagen. De skyldigheter som anges i den gällande lagens 8 § 3 och 4 mom. föreslås inte tas in i paragrafen, eftersom det inte är nödvändigt att särskilt föreskriva om dem på lagnivå. Mer detaljerade bestämmelser om förfarandet för registreringen av lotsningarna föreslås ingå i den föreskrift som ges med stöd av 40 och 41 §. Det är inte nödvändigt att föreskriva separat om lotsens ansvar vid fjärrlotsning, eftersom fjärrlotsning per definition ingår i lotsning och till tillämpliga delar omfattas av samma bestämmelser som gäller för lotsning på kommandobrygga.

**19 §. Lotsningsbolagets och dess anställdas ansvar.** Paragrafen motsvarar i huvudsak 4 a § i den gällande lagen. Ur bestämmelsen stryks som onödig hänvisningen till bestämmelserna om maximibeloppet för ersättningsansvaret i 4 b §. Dessutom har i 3 mom. kombinerats en bestämmelse i den gällande lagens 8 § 5 mom. om lotsens straffrättsliga tjänsteansvar preciserad så att den gäller ansvaret hos en person som är anställd hos lotsningsbolaget när personen utför sådana uppgifter som i denna lag läggs på lotsningsbolagets ansvar. I momentet ingår också för tydlighetens skull en informativ hänvisning till skadeståndslagen.

**20 §. Högsta skadeståndsbelopp.** Paragrafen motsvarar 4 b § i den gällande lagen.

**21 §. Inledande och avslutande av lotsning.** I paragrafen föreslås bestämmelser om inledandet och avslutandet av lotsning samt relaterade anmälningsskyldigheter. I 1 mom. föreskrivs det att 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.

I 2 mom. föreskrivs på motsvarande sätt som i den gällande lagens 9 § 4 mom. att lotsen, efter att ha kommit överens om saken med det lotsade fartygets befälhavare, kan embarkera eller debarkera fartyget även på andra ställen än vid lotsledens lotsplats eller tillfälliga lotsplats, om väderleks- eller isförhållandena förutsätter det.

Enligt 3 mom. ska lotsen meddela VTS-centralen den plats där lotsen embarkerar eller debarke- rar fartyget samt inledandet och avslutandet av lotsningen. Det är viktigt att VTS-centralen som övervakar fartygstrafiken känner till de åtgärder som vidtas i områdena så att eventuella tillbud kan förebyggas.

Enligt 4 mom. ska Transport- och kommunikationsverket utfärda farledsspecifika bestämmelser om de lotsplatser som avses i 2 mom.

**22 §. Anlitande av två lotsar.** Paragrafen motsvarar till stor del 10 § i den gällande lagen. Till skillnad från den gällande bestämmelsen föreskrivs i 1 mom. dessutom om lotsningsbolagets skyldighet att bedöma behovet av att anlita två lotsar samt vid behov av vägande skäl för en lotsning ta in en andra lots, 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. Anlitande av två lotsar kan till exempel krävas på basis av fartygets storlek i jämförelse med det tillgängliga farledsrummet, däckslast eller lastningsanordningar som begränsar sikten, särskilt farlig last eller användning av flera bogserbåtar. Syftet med bestämmelsen är att till behövliga delar säkerställa sjösäkerheten på motsvarande sätt som enligt bestämmelserna i 5 § 1 mom. 2 punkten om kravet på två PEC-certifikatinnehavare som grund för befrielse från lotsplikt. Till denna del är syftet med ändringen att klargöra förfarandena.

**23 §. Vägran att utföra lotsning.** I 1 mom. föreslås det bestämmelser om grunderna för att lotsen ska vägra utföra lotsning. Enligt 11 § i den gällande lagen har lotsen på grunder som i sak motsvarar de föreslagna bestämmelserna rätt att vägra utföra lotsning. Syftet med den föreslagna bestämmelsen som är mer förpliktande är att klarlägga i vilka situationer man kan avbryta en lotsning eller vägra att inleda den för att för att trygga sjösäkerheten. Utan en tillräckligt förpliktande bestämmelse kan det hända att man fortsätter lotsa med onödig risk i situationer där fartygets egenskaper eller väderleksförhållandena de facto förutsätter att lotsningen avbryts.

Lotsen ska enligt förslaget 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 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 är en lokal expert på sjöfart och måste via sin yrkeskunskap rimligen kunna bedöma om en lotsning är säker i olika förhållanden. I lotsutbildningen ska man bereda sig på förutsebara tillbud genom att skola in lotsen i omständigheter som innebär att det inte är säkert att inleda eller fortsätta en lotsning. En omständighet som påverkar säkerheten väsentligt kan till exempel vara en sådan som inte meddelats i samband med förhandsanmälan eller som upptäcks precis innan lotsningen ska inledas eller under resan.

Ordalydelsen *uppenbarligen skulle äventyra* ger vid handen att lotsens skyldighet begränsas sig till situationer där lotsen på basis av sin yrkeskunskap bedömer att faran är sannolik och det inte går att undvika ett tillbud med tillgängliga sedvanliga medel. Sådana situationer kan till exempel uppkomma om man på fartyget upptäcker allvarliga tekniska brister eller brister i sjövärdigheten eller om väderleks- eller farledsförhållandena medför att det är nödvändigt att vägra lotsning för att trygga sjösäkerheten. Ordet *märker* hänvisar till att lotsens skyldighet att vägra

utföra en lotsning endast uppkommer när lotsen de facto upptäcker att det uppstått en omständighet som äventyrar säkerheten. Skyldigheten uppkommer inte till följd av dolda tekniska fel eller andra omständigheter som inte upptäcks, även om de facto äventyrar fartygets framfart.

Vidare föreslås det att lotsen i dessa situationer omedelbart ska meddela fartygets befälhavare om orsakerna till vägran eller avbrytandet samt meddela VTS-tjänsteleverantören om vägran eller om att lotsningen avbryts.

I 2 mom. föreslås det en förtydligande bestämmelse om att lotsen utan hinder av det som föreskrivs i 1 mom. i akuta nödsituationer ska assistera fartyget till en nödhamn. Assistansen kan genomföras på olika sätt och den ska beakta omständigheterna i varje situation. I stället för sedvanlig lotsning på kommandobryggan kan assistansen innebära rådgivning till exempel per radiotelefon, om det inte är säkert att embarkera fartyget. Skyldigheten kan också anses inkludera assistans till myndigheter i nödsituationer, till exempel att assistera Gränsbevakningsväsendets fartyg till en skyddad plats.

#### *5 kap. Fjärrlotsning.*

**24 §. Tillståndsplikt för fjärrlotsning.** Den föreslagna paragrafen motsvarar i sak 16 a § i den gällande lagen. Motiveringen till paragrafen ingår i regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lotslagen (RP 225/2018 rd). I 1 mom. föreslås tekniska ändringar.

**25 §. Tillstånd till fjärrlotsning.** Den föreslagna paragrafen motsvarar 16 b § i den gällande lagen med den skillnaden att 3 mom. inkluderar en hänvisning till tillämpning av bestämmelserna som villkor för fjärrlotsningscertifikat. Motiveringen till paragrafen ingår i regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lotslagen (RP 225/2018 rd).

**26 §. Villkor för fjärrlotsning.** Den föreslagna paragrafen motsvarar i sak 16 c § i den gällande lagen. I paragrafen görs tekniska och språkliga ändringar. Motiveringen till paragrafen ingår i regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lotslagen (RP 225/2018 rd).

**27 §. Ändring av tillstånd till fjärrlotsning.** Den föreslagna paragrafen motsvarar 16 d § i den gällande lagen. Motiveringen till paragrafen ingår i regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lotslagen (RP 225/2018 rd).

**28 §. Väsentliga uppgifter om fjärrlotsning.** Paragrafen motsvarar i sak 16 f § i den gällande lagen. Motiveringen till paragrafen ingår i regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lotslagen (RP 225/2018 rd). I paragrafen föreslås språkliga och hänvisningstekniska ändringar samt ändringar för att uppdatera begrepp. Omnämmandet av sättet att lämna ut uppgifter ”via en förbindelse som upprättats i ett informationssystem (gränssnitt)” ändras så att uppgifter enligt bestämmelsen kan lämnas ut via ett gränssnitt eller på något annat sätt i elektronisk form. Med gränssnitt avses liksom i den gällande lagen en förbindelse som upprättats i ett informationssystem. Den nya ordalydelsen överensstämmer med begreppen i lagen om transportservice (320/2017).

**29 §. Särskilda bestämmelser om fjärrlotsning.** Den föreslagna paragrafen motsvarar 16 g § 1 mom. i den gällande lagen. Motiveringen till paragrafen ingår i regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lotslagen (RP 225/2018 rd). Den gällande paragrafens 2 och 3 mom. tas inte separat in i lagen eftersom definitionen av lotsning föreslås bli preciserad så att verksamhet enligt den tydligare också kan anses inkludera fjärrlotsning. Således behövs



det för fjärrlotsningens del inga särskilda hänvisningar till lotsens rätt att vägra utföra eller avbryta en lotsning eller särskilda bestämmelser om lotsningsbolagets, hamnens, lotsens och befälhavarens ansvar vid fjärrlotsning.

#### *6 kap. Lotsningscertifikat*

**30 §. Lotsningsrätt.** I paragrafen föreslås det bestämmelser om lotsens rätt att utföra lotsningar i de farleder i lotsningsområdet för vilka lotsen har ett lotsningscertifikat som utfärdats av Transport- och kommunikationsverket. Förslaget innebär att lotsningscertifikatet utfärdas enligt lotsningsområde. Lotsningsområdena definieras i lotsningsbolagets drifthandbok som godkänts av Transport- och kommunikationsverket. Enligt den gällande lagstiftningen beviljas lotsarna farledsspecifika styrsedlar för lotsar. Det föreslås att termen styrsedel för lots ändras till lotsningscertifikat vilket bättre beskriver syftet.

**31 §. Beviljande av lotsningscertifikat.** I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om förutsättningarna för beviljande av lotsningscertifikat. Lotsningscertifikat beviljas på ansökan. Enligt *1 mom.* 1 punkten ska den sökande ha ett giltigt sjökaptensbrev enligt regel II/2 i STCW-konventionen, som ger behörighet att tjänstgöra som befälhavare på ett fartyg i internationell fart med en bruttodräktighet på minst 3 000 ton. Enligt *2 punkten* ska den sökande ha ett giltigt läkarintyg för fartygspersonal som ger behörighet att tjänstgöra inom fartygets däckspersonal. Syftet med detta är att säkerställa att den sökande har tillräckligt god hälsa för att utföra arbetet på ett säkert sätt och till exempel har den synförmåga som krävs i navigationsuppgifter. Med läkarintyg avses ett intyg enligt 9 § i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal (1171/2010). Enligt *3 punkten* ska den sökande ha intyg över med godkänt resultat avlagd elevperiod i lotsningsbolagets utbildningssystem. Den sökandes intyg utfärdas av lotsningsbolaget. Enligt *4 punkten* ska den sökande ha intyg över med godkänt resultat avlagd lotsexamen som består av en skriftlig och en praktisk del. Enligt *5 punkten* förutsätts den sökande ha goda muntliga och skriftliga kunskaper i finska eller svenska samt nöjaktiga muntliga kunskaper i det andra språket. Språkkunskaperna verifieras i samband med lotsexamen. Enligt *6 punkten* förutsätts den sökande ha kunskaper i engelska som motsvarar åtminstone kunskapsnivå fyra i den allmänna språkexamen som avses i lagen om allmänna språkexamina (964/2004). Enligt förslaget ska den sökande visa att han eller hon har de kunskaper i engelska som krävs genom studier i engelska som ingår i sjökaptensutbildningen enligt regel A-II/2 i STCW-konventionen och de avsnitt på engelska som avläggs i samband med lotsexamen. I den gällande lagstiftningen krävs inte kunskaper i engelska, men engelska är det språk som i stor utsträckning används inom sjöfarten och kommunikationen på kommandobryggan mellan fartygets befälhavare och den övriga personalen sker på engelska. Likaså är engelska det primära språket i VTS-områdena längs Finlands kust.

I *2 mom.* föreslås det bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets möjlighet att meddela föreskrifter om förfarandena för ansökan om lotsningscertifikat samt fastställa ansökningsblanketterna.

**32 §. Lotsningsbolagets utbildningssystem.** I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om lotsningsbolagets utbildningssystem. I praktiken skolar lotsningsbolaget numera in nya lotsar i deras uppgifter och ger lotsarna specialutbildning exempelvis i samarbetet med bogserbåtar och i eskortbogsering. Den gällande lagen innehåller inga bestämmelser om inskolningen och utbildningen av nya lotsar. Ur sjösäkerhetsperspektiv är det motiverat att ta in bestämmelser om lotsningsbolagets utbildningssystem i lagen och att myndigheten regelbundet godkänner utbildningssystemet. Enligt *1 mom.* ska lotsningsbolaget upprätta och förvalta ett utbildningssystem för lotsningsbolaget där innehållet i den nya elevperioden för lots och utbildningen för kontinuerlig utveckling av lotsens kompetens fastställs.

Enligt 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket godkänna lotsningsbolagets utbildningssystem innan det tas i bruk och alltid när det har uppdaterats. Godkännandet av utbildningssystemet föreslås gälla tre år och kunna förnyas på ansökan.

I 3 mom. föreslås det bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets möjlighet att meddela föreskrifter om innehållet i delområdena i lotsningsbolagets utbildningssystem och om förfarandet för godkännande av systemet.

**33 §. Elevperiod för lots.** I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om innehållet i elevperioden för lots. Enligt 1 mom. 1 punkten ska elevperioden omfatta introduktionsutbildning i verksamhet som lots och de ansvar och skyldigheter samt den lagstiftning som hänför sig till lotsens uppgifter.

Enligt 2 punkten ska elevperioden omfatta inskolning i lotsningsområdets farleder. I lotsningsbolagets utbildningssystem som godkänns av Transport- och kommunikationsverket ska det fastställas en minimimängd för hur mycket praktik en lotselev ska genomföra i farlederna i varje lotsningsområde. Enligt statsrådets gällande förordning om lotsning (1385/2016) är ett villkor för beviljande av den första styrsedeln för lots att den sökande har utfört minst 25 övningsfärder i farledens bägge riktningar eller minst fem färder i farledens bägge riktningar, om den sökande redan tidigare har beviljats styrsedel för någon annan farled. Det är inte motiverat att för den första farledsspecifika styrsedeln för lots kräva 25 färder och för de följande farlederna 5 färder. Det föreslås att antalet övningsresor som krävs av lotsarna fastställs enligt lotsningsområde och att lotsen sätter sig grundligt in i farlederna i hela det lotsningsområde där han eller hon kommer att arbeta. Lotsen föreslås få inskolning i manövreringen av olika typer fartyg som trafikerar lotsningsområdet under övervakning och handledning av en annan mer erfaren lots.

I 3 punkten föreslås ett krav för manövrering av olika typer fartyg som trafikerar lotsningsområdet. Enligt 4 punkten ska elevperioden för lots omfatta manövrering av fartyg under varierande förhållanden och i störningssituationer i fartygssimulator. Enligt 5 punkten ska elevperioden för lots omfatta manövrering av fartyg i isförhållanden. Manövreringen utförs ombord på ett fartyg i isförhållanden. Enligt 6 punkten ska elevperioden för lots omfatta utbildning i användning av olika navigationsinstrument för att säkerställa att lotsen kan använda olika tillverkares navigationsinstrument. Enligt 7 punkten ska elevperioden för lots omfatta utbildning i samarbete med bogserbåtar som utförs i fartygssimulator. Med denna utbildning säkerställs det att lotsen kan agera i situationer där fartyget använder bogserbåt i hamnområden. Enligt 8 punkten ska elevperioden för lots omfatta utbildning i eskortbogsering, om lotsen är verksam inom ett sådant område där det trafikerar fartyg som under normala förhållanden eskortbogseras till eller från hamnen. Det föreslås att utbildningen i eskortbogsering ordnas i fartygssimulator. Enligt 9 punkten ska elevperioden för lots omfatta utbildning i kommunikationsfärdigheter som utförs i fartygssimulator. Enligt 10 punkten ska elevperioden för lots omfatta lotsningsbolagets räddningskurs.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det att lotsningsbolaget har till uppgift att utfärda ett intyg över genomförd elevperiod i lotsningsbolagets utbildningssystem till en person som godkänt genomfört den elevperiod som avses i 1 mom. Av intyget ska uttryckligen framgå att personen avlagt varje delområde som specificeras i 1 mom. Lotsningsbolaget ska meddela beslut om en underkänd prestation av vilket grunderna för underkännandet ska framgå.

I 3 mom. föreslås det att lotsningscertifikat beviljas som begränsat till lotsningsrätt i öppet vatten i lotsningsområdets farleder, om personen inte har avlagt elevperiodens delområde för manövrering av fartyg i isförhållanden i enlighet med 1 mom. 5 punkten. Ett begränsat lotsningscertifikat föreslås vara i kraft högst två år efter att det utfärdats och personen ska under de två åren avlägga

elevperiodens delområde för manövrering av fartyg i isförhållanden i enlighet med 1 mom. 5 punkten.

**34 §. Kontinuerlig utveckling av lotsens kompetens.** I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om lotsens kontinuerliga kompetensutveckling för att säkerställa lotsens lotsningskompetens och upprätthållandet av de övriga kunskaper och färdigheter som krävs för uppgiften. Delområdet för kontinuerlig kompetensutveckling ska enligt *1 punkten* omfatta ett webbaserat teori- prov om lagstiftningen som ingår i lotsexamens skriftliga del. Enligt *2 punkten* ska lotsen utföra minst 50 lotsningar per år i de farleder som certifikatet gäller, varav en tillämplig del kan ersättas med övningar i fartygssimulator. Antalet lotsningar uppfylls under lotsens normala arbetsuppgifter, men i exceptionella situationer kan lotsningarna ersättas med fartygssimulatorövningar. Transport- och kommunikationsverket får enligt 32 § 3 mom. meddela föreskrifter om delområdena i lotsningsbolagets utbildningssystem, det vill säga också om den kontinuerliga utvecklingen av lotsens kompetens. Enligt *3 punkten* ska lotsen under lotsningscertifikatets giltighetstid utföra minst en lotsning i en av certifikatets farleder med bedömning av examinator för lotsexamen. Det föreslås att närmare bestämmelser om examinatorn tas in i 8 kap. Enligt *4 punkten* ska lotsen manövrera fartyg i isförhållanden under lotsningscertifikatets giltighetstid genom att exempelvis delta i manövrering av fartyg i isförhållanden i Bottenvikensområde, om det inte råder isförhållanden i lotsens eget område. Enligt *5 punkten* ska lotsen avlägga utbildning för examinator för PEC-inskolningsresor och relaterat ansvar under lotsningscertifikatets giltighetstid när lotsen för första gången förnyar sitt lotsningscertifikat. När lotsen som en del av sitt arbete agerat examinator för PEC-inskolningsresor föreslås det att dessa prestationer ska räcka för att få lotsningscertifikatet förnyat. Enligt *6 punkten* ska lotsen genomgå lotsningsbolagets räddningskurs en gång under lotsningscertifikatets giltighetstid.

**35 §. Lotsexamen.** I paragrafens *1 mom.* föreslås lotsexamen bestå av en skriftlig del och en praktisk del. Enligt *2 mom.* ska teoriprovet i den skriftliga delen avläggas innan elevperioden för lots enligt 33 § inleds. Provet i farledskännedom i den skriftliga delen får avläggas först efter att den sökande har genomfört elevperioden för lots i enlighet med 33 §. 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.** I den föreslagna paragrafen föreskrivs det att den skriftliga delen av lotsexamen ska bestå av det teoriprov och det prov i farledskännedom som avses i *1 mom.* I *2 mom.* föreslås det att teoriprovet ska bestå av frågor om den lagstiftning och de myndighetsföreskrifter som ska tillämpas i lotsningsverksamheten och om lotsens arbetsuppgifter och fartygsmanövrering i allmänhet. Den tillämpliga lagstiftningen i lotsningsverksamheten omfattar bland annat bestämmelserna i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) till den del de är tillämpliga på lotsningsverksamheten.

Enligt *3 mom.* mäts den sökandes farledskännedom, förmåga att uppfatta det tillgängliga farledsrummet under olika förhållanden som är typiska för området och förmåga att göra upp en lotsningsplan genom ett prov i farledskännedom. Provet i farledskännedom ska avläggas efter att den sökande har avlagt elevperioden för lots. Provet i farledskännedom ska avläggas för varje farled inom det lotsningsområde som ansökan gäller.

I *4 mom.* föreslås det att provet i farledskännedom ska bedömas av en person som godkänts av Transport- och kommunikationsverket som examinator. Det föreslås att närmare bestämmelser om examinatorn tas in i 8 kap.

I 5 mom. föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets möjlighet att meddela 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 av prestationen.

**37 §. Den praktiska delen av lotsexamen.** I paragrafen föreslås det bestämmelser om den praktiska delen av lotsexamen som består av de examenskörningar ombord på ett fartyg som avses i 1 mom. samt ett prov som avläggs i fartygssimulator. Enligt 1 punkten ska den sökande visa att han eller hon kan manövrera fartyget vid låg fart. Enligt 2 punkten ska den sökande visa att han eller hon i den praktiska delen kan hantera fartyget i varierande väderleksförhållanden i farleden. Enligt 3 punkten ska den sökande visa att han eller hon kan manövrera fartyget vid minskning och ökning av fart. Enligt 4 punkten ska den sökande visa att han eller hon behärskar den hydrodynamiska effekten på fartyget i trånga och grunda delar av farleden. Enligt 5 punkten ska den sökande visa att han eller hon behärskar farledens strömningsförhållanden och vattenstånd samt deras hydrodynamiska effekt på fartyget. Enligt 6 punkten ska den sökande visa att han eller hon behärskar olika väderleksförhållandens inverkan på lotsningen av fartyget i farleden. Enligt 7 punkten ska den sökande visa att han eller hon behärskar olika siktförhållandens inverkan på lotsningen av fartyget i farleden. Enligt 8 punkten ska den sökande visa att han eller hon kan manövrera fartyget med hänsyn till och i kontakt med annan trafik i farleden, hamnen och dess närhet. Enligt 9 punkten ska den sökande visa att han eller hon behärskar kontakten med VTS-centralen före, under och efter lotsningen. Enligt 10 punkten ska den sökande visa att han eller hon behärskar krävande trafiksituationer och störningar i systemen för säkert framförande av fartyget under lotsningen. Enligt 11 punkten ska den sökande visa att han eller hon kan utnyttja lotsningsplanen under lotsningen.

I 2 mom. föreslås det att examenskörningar på fartyg ska avläggas före provet i fartygssimulator. Examenskörningar på fartyg ska utföras med minst två olika fartygstyper och separat per lotsningsområde i ändamålsenliga farleder, som fastställs för varje enskilt område genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift.

I 3 mom. föreslås det att fartygssimulatorprovet ska mäta 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. De fartygsmodeller som används i fartygssimulatorn ska motsvara de fartyg som typiskt trafikerar lotsningsområdet och deras egenskaper så långt som möjligt motsvara fartygens verkliga egenskaper. Provet i fartygssimulator ska omfatta prestationer från de farleder inom lotsningsområdet i vilka den sökande inte utfört examenslotsningar på fartyg. Provet i fartygssimulator ska också mäta de delområden enligt 1 mom. som inte mätts genom examenslotsningar på fartyg.

I 4 mom. föreslås det att den praktiska delen av lotsexamen ska bedömas som en helhet med Transport- och kommunikationsverkets bedömningskriterier. De examenskörningar på fartyg och det prov i fartygssimulator som ingår i den praktiska delen ska komplettera varandra och bilda en sammanhängande helhet. Examenskörningarna och provet i fartygssimulator ska enligt förslaget bedömas av en person som Transport- och kommunikationsverket godkänt som examinering. Därutöver förutsätts det att en sakkunnig som övervakar simulatoranvändningen deltar vid fartygssimulatorprovet. Den sakkunniga ska vara förtrogen med den simulator som används för provet och användningen av den. Den sakkunniga kan till exempel ingå i läroanstaltens personal. Syftet med detta krav är att säkerställa att simulatorn används på rätt sätt och att examenstillfället löper smidigt när det deltar en sakkunnig som är förtrogen med simulatorn.

Enligt förslaget ska det i 4 mom. tas in en bestämmelse om att 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. Samrådet kan till exempel ske i form av en dialog som pågår under examensprestationen eller en diskussion som förs separat efter prestationen. Den sakkunnigas roll ska vara konsultativ och han eller hon har därför ingen självständig roll vid beslutsfattandet. Examinatorn har beslutanderätten i fråga om att godkänna eller underkänna en examensprestation.

I 5 mom. föreslås det att lotsexamens praktiska del får tas om en gång efter en underkänd prestation. Om omtagningen underkänns, annulleras den sökandes prestationer och han eller hon behandlas som en ny sökande, varvid de delar som krävs under elevperioden för lots måste avläggas på nytt.

I 6 mom. föreslås det att Transport- och kommunikationsverket får meddela 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.** I paragrafen föreslås det bestämmelser om giltighetstiden för och förnyelsen av lotsningscertifikatet. I 1 mom. föreskrivs det att lotsningscertifikat beviljas på ansökan för högst fem år i taget.

I 2 mom. föreskrivs det om förutsättningarna för att förnya lotsningscertifikat. Den sökande ska ha ett giltigt läkarintyg från läkarundersökning av fartygspersonal som berättigar till däckstjänstgöring. Med läkarintyg avses ett läkarintyg enligt 9 § i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal. Av den sökande krävs dessutom 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. Det alternativa intyget över lotsexamen som avlagts högst 12 månader tidigare behövs exempelvis om den sökande inte har varit verksam som lots under en längre tid på grund av till exempel sjukledighet.

#### *7 kap. Persontillstånd som befriar från lotsplikt*

**39 §. PEC-certifikat.** I den föreslagna paragrafen beskrivs PEC-certifikatets struktur och innehåll. Enligt förslaget i 1 mom. ska PEC-certifikatet sökas hos Transport- och kommunikationsverket i samband med att den sökande ansöker om sin första befrielse från lotsplikt. Personens samtliga farledsspecifika befrielser och områdesspecifika befrielser i varje enskilt VTS-område antecknas i det personliga PEC-certifikatet. På samma sätt antecknas i certifikatet alla de fartyg som de i certifikatet antecknade befrielserna gäller. Med andra ord framgår av certifikatet alla de farleder och fartyg för vilka personen i fråga har beviljats befrielse från lotsplikt. Certifikatet är automatiskt giltigt så länge det innehåller en eller flera gällande befrielser. Den föreslagna ändringen gör det möjligt att tydligare uttrycka för vilka farleder och för vilka fartyg en viss person är befriad från lotsplikt. I samband med detta är det också möjligt att uppdatera systemen så att PEC-certifikatets identifieringsnummer bibehålls under certifikatets hela livscykel. Numera är identifieringsnumren certifikatspecifika, vilket har upplevts som besvärligt i praktiken.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det att PEC-certifikatinnehavaren, om det utförs väsentliga ändringsarbeten på det fartyg som antecknats i certifikatet, ska uppdatera lotsningsplanen med avseende på alla befrielser som antecknats i certifikatet och avlägga en examenskörning på fartyget i fråga. Med väsentliga ändringsarbeten avses sådana ändringsarbeten till följd av vilka

fartyget inte längre kan betraktas som ett systerfartyg enligt 48 §. Detta är fallet om till exempel fartygets dimensioner, bärförmåga eller propulsionsystem ändras på ett väsentligt sätt.

I 3 mom. konstateras att PEC-certifikatet kan vara antingen begränsat eller obegränsat. Enligt momentet befriar ett begränsat PEC-certifikat inte från lotsplikt i farleder där assistansbegränsning I C eller striktare gäller i enlighet med lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans. Syftet med detta är att säkerställa att endast sådana personer som i enlighet med 3 mom. har visat att de kan manövrera fartyget och navigera säkert också i isförhållanden kan befrias från lotsplikt i de isförhållanden som är typiska för våra kuster.

I 4 mom. föreskrivs det om förutsättningarna för att beviljas obegränsat PEC-certifikat. Förutom de allmänna förutsättningarna för befrielse föreslås det att den sökande för att beviljas obegränsat certifikat har genomfört en inskolningsresa i likhet med den som föreskrivs nedan i denna lag i vilken som helst finsk farled i sådana förhållanden där assistansbegränsningen är minst I C samt de delar i fartygssimulator som gäller isförhållanden. I princip bör aktören avlägga de delar i fartygssimulator som gäller isförhållanden genast i samband med det egentliga provet i fartygssimulator om avsikten är att ansöka om obegränsat PEC-certifikat, även om förutsättningarna för att beviljas certifikatet inte genast uppfylls i fråga om isnavigeringen. Det är också möjligt att aktören inte har för avsikt att ansöka om obegränsat PEC-certifikat och då är det inte motiverat att förutsätta att de delar som gäller isförhållanden ska avläggas i samband med simulatorprovet. Det föreslås att inskolningsresan i isförhållanden ska kunna godkännas i det nedan nämnda kravet på farleds- eller områdesspecifik erfarenhet, om resan i fråga genomförs i den farled eller i det VTS-område som ansökan om befrielse gäller. Dessutom föreslås det att den sökande i en fritt formulerad redogörelse ska visa att han eller hon har tidigare erfarenhet av navigering i isförhållanden. Om den sökande inte kan lämna en tillförlitlig redogörelse över den tidigare erfarenheten av navigering i isförhållanden, föreslås det att den sökande, för att beviljas obegränsat PEC-certifikat, ska genomföra minst tre inskolningsresor enligt denna lag i varierande isförhållanden. Förhållanden kan anses vara varierande till exempel i fråga om vilken assistansbegränsning som gäller, mängden fastis eller förekomsten av isränna eller på något annat sätt som har en betydande inverkan på manövreringen av fartyget.

Syftet med förslaget är att säkerställa att innehavaren av ett obegränsat PEC-certifikat också vintertid har de kunskaper och färdigheter som krävs för säker farledsnavigation. Trots att det tillhandahålls olika sätt att visa teoretiskt kunnande om isförhållanden bedöms det, för att skydda kuststatens intressen, att innehavaren av ett obegränsat PEC-certifikat också ska kunna visa att han eller hon har praktisk erfarenhet av isnavigering. Ett motsvarande krav har också ställts på dem som vintertid arbetar som lotsar. När en person har avlagt de prestationer som anges i detta moment antecknas PEC-certifikatet som obegränsat, varefter personen har rätt att arbeta utan begränsningar i fråga om isgång på alla de fartyg och i alla de farleder som antecknats i certifikatet.

Enligt 5 mom. i den föreslagna paragrafen kan ett PEC-certifikat som beviljats som begränsat på ansökan ändras till obegränsat, om certifikatinnehavaren avlägger de prestationer som anges i 3 mom. Det här gör det möjligt att utfärda ett certifikat som begränsat genast när kraven för befrielse uppfylls, även om resorna som krävs för befrielsen inte innehåller isnavigering. I vissa fall kan aktören också medvetet ansöka enbart om ett begränsat PEC-certifikat och begränsad befrielse, om aktören exempelvis bara trafikerar Finland sommartid eller bara trafikerar en sådan finsk hamn där det normalt inte utfärdas assistansbegränsningar under någon längre period ens vintertid. I sådana fall kan aktören anlita lotsningsbolagets lots, om assistansbegränsning gäller i farleden eller om han eller hon relativt enkelt kan komplettera sitt begränsade PEC-certifikat till obegränsat.

**40 §. Farledsspecifik befrielse från lotsplikt.** I paragrafen föreslås det bestämmelser om villkoren för att bevilja en farledsspecifik befrielse. Enligt *1 mom. 1 punkten* i paragrafen ska den sökande ha ett giltigt behörighetsbrev för däcksbefäl enligt STCW-konventionen som berättigar till manövrering av det fartyg som nämns i ansökan. Enligt *2 punkten* ska den sökande ha ett giltigt läkarintyg för fartygspersonal som ger behörighet att tjänstgöra inom fartygets däckspersonal. Med läkarintyg avses ett läkarintyg enligt 9 § i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal. Syftet med kravet är att säkerställa att den sökande har den hälsa som krävs för navigeringsuppgifterna, exempelvis tillräckligt god syn. Enligt *3 punkten* ska den sökande visa intyg över genomförd inskolningsresa enligt 43 §. Enligt *4 punkten* ska den sökande visa intyg över tillräcklig erfarenhet av navigering och manövrering av fartyg i den farled som ansökan gäller. Enligt *5 punkten* ska den sökande ha intyg över med godkänt resultat avlagd PEC-examen som består av en skriftlig och en praktisk del.

Enligt momentets *6 punkt* ska den sökande ha tillräckliga kunskaper i engelska och behövliga kunskaper i finska och svenska. Med tillräckliga kunskaper i engelska avses den nivå som i allmänhet förutsätts inom sjöfarten. Genom det föreslagna kravet på behövliga kunskaper i finska och svenska förutsätts det att den sökande har sådana kunskaper i de inhemska språken som möjliggör den smidiga kontakt och kommunikation som krävs för att trygga en säker navigation. Som tillräckliga språkkunskaper kan åtminstone inte betraktas sådan kommunikation som bidrar till missförstånd och därmed äventyrar säker navigering. Enligt förslaget ska det i kraven på språkkunskaper därför bland annat ingå att känna till ortnamnen, vilket också förutsätts i den gällande lagen och i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om lotsexamina, provlotsning och ansökningsförfaranden för lotsbrev (TRAFI-COM/113784/03.04.01.00/2021).

Eftersom de behövliga språkkunskaperna på så sätt inte är bundna till de allmänna språkkunskapskraven är det inte ändamålsenligt att mäta dem genom allmänna språkprov eller språkintryg. Med tanke på sjösäkerheten grundar sig de behövliga språkkunskaperna på de språkliga färdigheter som krävs vid farledsnavigation och i kontakten med de övriga farledsanvändarna samt den terminologi och det vokabulär som används i den etablerade radiokommunikationen för sjöfarten. Det föreslås att Transport- och kommunikationsverket bestämmer vilka språkkunskaper som krävs av den sökande i samband med fastställandet av det mer detaljerade innehållet i examenskraven. Utgångsläget för kraven ska i hög grad vara vilka språkkunskaper som är ändamålsenliga i olika situationer. Språkkunskaperna verifieras i samband med PEC-examen. För att säkerställa en jämlik och rättvis behandling av de sökande är det därför nödvändigt att beskriva detta mer ingående i föreskriften om examensbedömning samt i metoderna för examensbedömning.

I *2 mom.* föreslås det bestämmelser om kriterierna för tillräcklig erfarenhet enligt *1 mom. 4 punkten*, varav ett ska uppfyllas. Enligt *1 punkten* anses kravet på tillräcklig erfarenhet uppfyllas om den sökande har minst 6 månader sjötjänst i manövreringsuppgifter på fartyget i fråga och minst 10 tur- och returesor på ett lotspliktigt fartyg eller ett fartyg som befriats från lotsplikt i den farled som ansökan gäller. Enligt *2 punkten* anses kravet på tillräcklig erfarenhet uppfyllas om den sökande har 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 fartyg eller ett fartyg som befriats från lotsplikt. Enligt *3 punkten* anses kravet på tillräcklig erfarenhet uppfyllas om den sökande har minst 15 tur- och returesor i manövreringsuppgifter på ett lotspliktigt fartyg eller ett fartyg som befriats från lotsplikt i den farled som ansökan gäller.

I 3 mom. föreslås det att 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. Nautisk skymning råder när solens mittpunkt befinner sig 6–12 grader under horisonten. Dessutom ska de verifierade förhållandena under resorna avvika från varandra och motsvara de typiska navigationsförhållandena i området under olika årstider. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att den sökande har tillräckligt med erfarenhet av att agera i olika förhållanden. Om antalet resor som den sökande har genomfört på fartyget inte helt uppfyller kravet, kan högst en tredjedel av resorna ersättas med resor som görs i fartygssimulator.

I 4 mom. föreslås det bestämmelser om den sökandes anmälningsskyldighet. Enligt förslaget ska den sökande 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. Syftet med denna anteckning är att säkerställa att de krav som ställs på ovannämnda resor uppfylls i högre grad än tidigare.

I 5 mom. föreskrivs det om giltighetstiden för en farledsspecifik befrielse från lotsplikt. En farledsspecifik befrielse från lotsplikt föreslås gälla i fem år.

I 6 mom. föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets möjlighet att meddela 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 samt att fastställa ansökningsblanketterna.

**41 §. Områdesspecifik befrielse från lotsplikt.** I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om villkoren för att bevilja en VTS-områdesspecifik befrielse. Den områdesspecifika befrielsen som avses i paragrafen föreslås gälla alla VTS-farleder i respektive VTS-område. Enligt 1 mom. 1 punkten ska den sökande ha ett giltigt behörighetsbrev för däcksbefäl enligt STCW-konventionen som berättigar till manövrering av det fartyg som nämns i ansökan. Enligt 2 punkten ska den sökande ha ett giltigt läkarintyg för fartygspersonal som ger behörighet att tjänstgöra inom fartygets däckspersonal. Med läkarintyg avses ett läkarintyg enligt 9 § i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal. Syftet med kravet är att säkerställa att den sökande har den hälsa som krävs för navigeringsuppgifterna. Enligt 3 punkten ska den sökande visa intyg över godkänt avlagt webbaserat teoriprov enligt 45 §. Enligt 4 punkten ska den sökande ha genomfört en PEC-inskolningsresa i minst en av områdets VTS-farleder samt ett inskolningssamtal om alla VTS-farleder i området. Enligt 5 punkten ska den sökande visa intyg över omfattande erfarenhet av manövrering av lotspliktiga eller från lotsplikt befriade fartyg i farlederna i det VTS-område som ansökan gäller och minst sex månader sjötjänst i manövreringsuppgifter på det fartyg som antecknas i certifikatet. Som ytterligare villkor föreslås det bestämmelser om 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. På så sätt säkerställs det att den person som ansöker om områdesspecifik befrielse för ett stort fartyg verkligen har tillräckligt med verifierad erfarenhet av manövreringsuppgifter på ett sådant fartyg. Enligt 6 punkten ska den sökande ha avlagt examenskörning enligt 46 § i en farled i området, fartygssimulatorprov för områdets VTS-farleder samt farledskännedomsprov för alla de VTS-farleder i området som ansökan gäller.

Enligt 7 punkten ska den sökande ha sådana kunskaper i engelska, finska och svenska som ger de förutsättningar för kommunikation som behövs för att trygga en säker navigation.



Som tillräckliga språkkunskaper kan åtminstone inte betraktas sådan kommunikation som bidrar till missförstånd och därmed äventyrar sjösäkerheten. Kraven på språkkunskaperna ska därför inte gälla endast ortnamnen, utan språkkunskaperna ska bedömas i större omfattning. De behövliga språkkunskaperna föreslås inte vara bundna till de allmänna språkkunskapskraven och det är heller inte ändamålsenligt att mäta dem genom allmänna språkprov eller språkintyg. Med tanke på sjösäkerheten grundar sig behövliga språkkunskaper på de språkliga färdigheter som krävs vid farledsnavigation och i kontakten med de övriga farledsanvändarna samt den terminologi och det ordförråd som används i den etablerade radiokommunikationen för sjöfarten. Det föreslås att Transport- och kommunikationsverket bestämmer vilka språkkunskaper som krävs av den sökande i samband med fastställandet av det mer detaljerade innehållet i examenskraven. Utgångsläget för kraven ska i hög grad vara vilka språkkunskaper som är ändamålsenliga i olika situationer. Kravnivån för respektive språk kan variera mellan områden och farleder.

Språkkunskaperna verifieras i samband med PEC-examen. För att säkerställa en jämlik och rättvis behandling av de sökande är det därför nödvändigt att beskriva detta mer ingående i föreskriften om examenskraven samt i metoderna för examensbedömning.

I 2 mom. föreskrivs det om giltighetstiden för en områdesspecifik befrielse från lotsplikt. En områdesspecifik befrielse från lotsplikt gäller i fem år.

I 3 mom. föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets möjlighet att meddela närmare föreskrifter om de farleder för PEC-inskolningsresan och det inskolningssamtal som krävs enligt 1 mom. 4 punkten, den omfattande VTS-områdesspecifika erfarenhet eller skaffandet av den genom fartygssimulatorövningar som krävs enligt 5 punkten samt om de språkkunskaper som krävs enligt 7 punkten. Syftet med de krav som ställs i föreskriften är att säkerställa att den sökandes erfarenhet och kunnande på området är så omfattande att sjösäkerheten inte äventyras.

**42 §. Tillägg av andra än VTS-farleder i en områdesspecifik befrielse.** I paragrafen föreslås det bestämmelser om förutsättningarna för Transport- och kommunikationsverket att i en gällande områdesspecifik befrielse även lägga till andra farleder än VTS-farleder i området på särskild ansökan. Enligt 1 mom. 1 punkten ska den rutt som fartyget återkommande trafikerar bli avsevärt kortare genom användning av den aktuella farleden. Fartyget ska ha ett regelbundet eller återkommande transportbehov till en hamn som ligger vid den aktuella farleden eller den sökande någon annan grundad anledning att lägga till farleden i den områdesspecifika befrielsen. Enligt 2 punkten ska den sökande ha erfarenhet av navigering och manövrering av de fartyg som antecknats i certifikatet i den farled som ansökan gäller eller ha avlagt fartygssimulatorprov för den farled som ansökan gäller.

I 2 mom. föreslås det bestämmelser om en begränsning av möjligheten att lägga till andra farleder än VTS-farleder i den områdesspecifika befrielsen. Andra farleder än VTS-farleder kan endast läggas till i den områdesspecifika befrielsen om farledsdimensionerna är sådana att det är möjligt att navigera det i certifikatet antecknade fartyget säkert i farleden.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets möjlighet att meddela föreskrifter om den erfarenhet som avses i 1 mom. 2 punkten. Vilken erfarenhet som krävs beror på fartygs- och farledsspecifika faktorer av teknisk karaktär. Transport- och kommunikationsverket har den sakkunskap som krävs för bedömningen av dessa.

**43 §. PEC-inskolningsresa.** I paragrafen föreslås det bestämmelser om förfarandena för PEC-inskolningsresan. Med PEC-inskolningsresa avses en informativ resa under vilken en erfaren lots eller innehavare av PEC-certifikat tillsammans med innehavaren av PEC-certifikatet går

igenom de navigationsmässiga särdragen i varje farled. Enligt *1 mom.* ska PEC-inskolningsresan göras före resorna för att samla erfarenhet i farleden. Enligt förslaget kan Transport- och kommunikationsverket på särskild skriftlig ansökan godkänna högst två femtedelar av resor som avlagts före PEC-inskolningsresan, om det finns en grundad anledning till det. Ett exempel på en särskild grundad anledning är ändringar i befraktningsavtalet.

I *2 mom.* föreslås det bestämmelser om anmälningsskyldigheten i fråga om beställning av en PEC-inskolningsresa. Enligt momentet ska den som söker befrielse från lotsplikt eller dennes agent 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.

I *3 mom.* föreslås det bestämmelser om de krav som ställs på den person som ska agera handledare på PEC-inskolningsresan samt personens skyldigheter och ansvar. Enligt momentet kan handledaren på PEC-inskolningsresan 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 är då på sedvanligt sätt ansvarig för lotsningen av fartyget, medan ansvaret för manövreringen av fartyget ligger hos fartygets befälhavare.

I *4 mom.* föreslås det bestämmelser om målen med PEC-inskolningsresan och förfarandena för att ge respons. Enligt det föreslagna momentet ska lotsen och den som avlägger PEC-inskolningsresan muntligt gå igenom målen med resan innan lotsningen inleds. Transport- och kommunikationsverket får enligt *6 mom.* utfärda närmare föreskrifter om målen. 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.

I *5 mom.* föreslås det bestämmelser om de krav som ställs på PEC-certifikatinnehavare som är handledare på PEC-inskolningsresor. Om en navigerande medlem i det aktuella fartygets besättning har en i ett giltigt PEC-certifikat antecknad befrielse för farleden i fråga och under befrielsens giltighetstid och minst 6 månaders sjötjänst 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.

I *6 mom.* föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets möjlighet att meddela närmare föreskrifter om målen med PEC-inskolningsresan och förfarandet för respons till den som avlagt resan.

**44 §. PEC-examen.** I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om PEC-examens struktur. Enligt *1 mom.* föreslås PEC-examen bestå av en skriftlig del och en praktisk del. I *2 mom.* föreskrivs det om den ordning i vilken de olika delområdena i examen ska avläggas. Enligt den ska teoriprovet i PEC-examens skriftliga del avläggas före de andra prestationerna som krävs för befrielse från lotsplikt. På så sätt föreslås teoriprovet utgöra en slags inskolning för och förhandsgallring av dem som ansöker om PEC-certifikat och befrielse från lotsplikt. Enligt förslaget ska teoriprovet bestå av frågor som säkerställer att personen har de förutsättningar som krävs för att representera lotsningskompetensen på ett fartyg som befriats från lotsplikt. Enligt momentet ska PEC-inskolningsresan och de resor som krävs för befrielse från lotsplikt avläggas efter teoriprovet. Därefter kan den sökande avlägga den senare delen av den skriftliga delen, dvs. provet i farledskännedom. Efter att ha avlagt dessa delområden med godkänt resultat kan den sökande

avlägga examenskörningen i den praktiska delen samt det fartygssimulatorprov som kompletterar den.

**45 §. PEC-examens skriftliga del.** I paragrafen föreslås det bestämmelser om innehållet i den skriftliga delen av PEC-examen som krävs för befrielse från lotsplikt. Enligt *1 mom.* ska den skriftliga delen av PEC-examen bestå av både ett teoriprov och ett prov i farledskännedom. Teoriprovet ska innehålla frågor som säkerställer att personen har förutsättningar att representera lotsningskompetensen på ett fartyg som befriats från lotsplikt. Frågorna föreslås enligt *2 mom.* behandla lagstiftningen och myndighetsföreskrifterna om lotsningsverksamhet samt PEC-certifikatinnehavarnas uppgifter. Teoriprovet ska dessutom mäta personens förmåga och kompetens i fråga om fartygsmanövrering i allmänhet.

I *3 mom.* föreslås det att provet i farledskännedom ska mäta den sökandes farledskännedom, förmåga att uppfatta det tillgängliga farledsrummet under olika förhållanden som är typiska för området och förmåga att göra upp en lotsningsplan. Det närmare innehållet i provet i farledskännedom fastställs enligt *5 mom.* genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift. Enligt förslaget kan provet exempelvis bestå av förhandsfrågor med vilka det säkerställs att den sökande känner till den aktuella farledens viktigaste egenskaper och centrala aspekter i farleden med tanke på lotsningskompetensen. I provet görs det upp en lotsningsplan för den aktuella farleden. I planen kan det också ingå att göra en partiell täckritning över besvärliga ställen i farleden. Lotsningsplanen kan också utnyttjas i den praktiska delen av examen. Efter att den sökande gjort upp lotsningsplanen kan examinatorn ännu komplettera provet med exempelvis muntliga frågor. Enligt förslaget är det dock viktigt att såväl innehållet och kraven i provet som preciseras genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift är enhetliga och därigenom rättvisa för alla som ansöker om befrielse från lotsplikt. Därför låter lagstiftaren den behöriga myndigheten fastställa det närmare innehållet i provet i farledskännedom. I en föreskrift kan provets innehåll och krav fastställas betydligt mer detaljerat än i lagen, vilket också kan anses vara mer ändamålsenligt med tanke på verksamhetens karaktär. Provet i farledskännedom ska avläggas för alla de farleder för vilka den sökande söker befrielse från lotsplikt. På så sätt säkerställs det att den sökande de facto är förtrogen med alla de farleder för vilka han eller hon befrias från lotsplikt. Det centrala elementet i provet i farledskännedom är upprättandet av en lotsningsplan. Provet bör inte ses som alltför arbetsdrygt eftersom personen i vilket fall som helst ska göra upp en lotsningsplan för farleden senast i det skede när han eller hon arbetar i farleden. För att examen ska vara konsekvent och de inbördes målen i delområdena uppfyllas föreslås det att provet i farledskännedom ska avläggas efter att den sökande har avlagt det webbaserade teoriprovet, PEC-inskolningsresan och de resor som krävs.

I *4 mom.* föreslås det att provet i farledskännedom ska bedömas av en person som godkänts av Transport- och kommunikationsverket som PEC-examinator. De föreslagna bestämmelserna om behörighetskraven och rollen för denna person finns nedan i 8 kap. i denna lag. Dessa bidrar till enhetligare examina och ökad flexibilitet kring ordnandet av examenstillfällen. Syftet är dock att provet avläggs och bedöms på det sätt som fastställts av Transport- och kommunikationsverket för att öka de sökandes rättsskydd och likvärdiga behandling.

I *5 mom.* föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets möjlighet att 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.** Enligt förslaget består den praktiska delen av en examenskörning och ett fartygssimulatorprov som bedöms som en helhet. I den praktiska delen ska den sökande visa att han eller hon behärskar de centrala delområdena med avseende på fartyget och

farleden som räknas upp i paragrafens 1 mom. När listan kompletterats motsvarar den de delområden som för närvarande kontrolleras vid provlotsningen. I 2 mom. föreslås det att examenskörningen på fartyg ska avläggas före provet i fartygssimulator. På så sätt kan det säkerställas i simulatormiljö att alla de delområden som nämns i 1 mom. och som inte har mätts under examenskörning kan mätas på ett behörigt sätt i simulatorprovet.

I 3 mom. föreslås det bestämmelser om formulering av ett mer detaljerat mål för examenskörningen. Enligt det ska examenskörningen mäta den sökandes förmåga att manövrera och navigera fartyget säkert i den farled som ansökan gäller. Eftersom den som avlagt examen blir berättigad att framföra fartyg i en finsk farled utan lots, är det för att kuststaten ska kunna skydda sina intressen nödvändigt att säkerställa att en sådan person är kompetent och väl förtrogen med varje farled som befrielsen gäller. Därför föreslås det ett krav på att den sökande ska manövrera det fartyg som antecknas i certifikatet genom hela den farled som ansökan gäller.

Enligt 4 mom. är det främsta målet med provet i fartygssimulator därför att mäta den sökandes förmåga och kompetens att i exceptionella förhållanden och situationer manövrera och navigera det fartyg som antecknas i certifikatet i den farled eller de farleder som ansökan gäller. I det föreslagna momentet föreskrivs det dessutom att provet i fartygssimulator ska mäta också de i 1 mom. uppräknade delområden som inte mätts genom examenskörning. Genom detta säkerställs det att alla delområden som krävs i lagen mäts i någondera av de praktiska delarna.

I 5 mom. föreslås det bestämmelser om bedömningen av PEC-examens praktiska del. Examenskörningar och provet i fartygssimulator bedöms av en person som godkänts av Transport- och kommunikationsverket som PEC-examinator. Därutöver förutsätts det att en sakkunnig som övervakar simulatoranvändningen deltar vid fartygssimulatorprovet. Den sakkunniga ska vara förtrogen med den simulator som används för provet och användningen av den. Den sakkunniga kan till exempel ingå i läroanstaltens personal. Syftet med detta krav är att säkerställa att simulatorn används på rätt sätt och att examenstillfället löper smidigt när det deltar en sakkunnig som är förtrogen med simulatorn.

Vidare föreslås det i 6 mom. att examinatorn ombord på fartyget ska höra den ansvariga lotten eller den PEC-certifikatinnehavare som ansvarar för fartygets framfart, eller vid simulatorprov den sakkunniga som övervakar simulatoranvändningen, innan han eller hon godkänner eller underkänner en examensprestation. Samrådet kan till exempel ske i form av en dialog som pågår under examensprestationen eller en diskussion som förs separat efter prestationen. Den sakkunnigas roll ska vara konsultativ och han eller hon har därför ingen självständig roll vid beslutsfattandet. Examinatorn har beslutanderätten i fråga om att godkänna eller underkänna en examensprestation.

I 7 mom. föreslås det bestämmelser om omtagning av PEC-examens praktiska del. Efter en underkänd prestation får PEC-examens praktiska del enligt förslaget tas om en gång. Om omtagningen underkänns, annulleras den sökandes prestationer och han eller hon behandlas som en ny sökande.

I 8 mom. föreslås det bestämmelser om undantagsförfarandena vid ansökan om två eller flera farleds- eller områdesspecifika befrielser. När ansökan samtidigt gäller minst två befrielser kan den praktiska delen av examen som gäller dessa kombineras. I så fall avläggs den praktiska delen som en helhet för de befrielser som ansökan gäller för att lätta den sökandes börda när det gäller att visa kompetens. Med detta förfarande kan sjösäkerheten tryggas utan extra prestationer, vilket underlättar ansökningsprocessen. Utöver den kombinerade praktiska delen ska den sökande för alla befrielser som ansökan gäller ha samlat den erfarenhet och avlagt den inskolningsresa och den skriftliga del som krävs för varje enskild befrielse.

Enligt 9 mom. bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att utarbeta bedömningskriterier för bedömningen av PEC-examens praktiska del vid första och därpå följande eller samtidiga ansökningar om befrielse. Examenskörningen och simulatorprovet föreslås bilda en integrerad helhet i fråga om så väl prestationen som bedömningen av den. För att bedömningen ska vara enhetlig är det ändamålsenligt att samma person om möjligt är examinator för både examenskörningen och provet i fartygssimulator. I Transport- och kommunikationsverkets föreskrift är det också möjligt att ta ställning till innehållet i examenskörningarna och fartygssimulatorprovet i situationer där den sökande samtidigt ansöker om två eller flera befrielser. Enligt förslaget möjliggör föreskriften ett ändamålsenligt och enhetligt förfarande vid sådana examenskörningar och fartygssimulatorprov där den sökande samtidigt ansöker om befrielse från lotsplikt för två eller flera farleder eller områden. I simulator kan de besvärliga ställena i flera farleder testas med en gång.

**47 §. Tillägg av farleds- eller områdesspecifika befrielser i giltigt PEC-certifikat.** I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om förutsättningarna för att bevilja farleds- eller områdesspecifika befrielser i ett giltigt PEC-certifikat.

I 1 mom. föreslås det bestämmelser om förutsättningarna för att lägga till farledsspecifika befrielser. Enligt 1 punkten ska den sökande ha avlagt en PEC-inkolningsresa. Enligt 2 punkten ska den sökande visa intyg över tillräcklig erfarenhet enligt 40 § 1 mom. 4 punkten. Enligt 3 punkten ska den sökande ha avlagt provet i farledskännedom enligt 45 §. Enligt 4 punkten ska den sökande ha avlagt den praktiska delen enligt 46 §. Det föreslås att simulatorprovet avläggs för de delar där farledens egenskaper skiljer sig väsentligt från den första farledens egenskaper. Provet i farledskännedom och examenskörningen avläggs på samma sätt som vid ansökan om den första farledsspecifika befrielsen.

I 2 mom. föreslås det bestämmelser om villkoren för att Transport- och kommunikationsverket ska lägga till en farledsspecifik befrielse i en sökandes giltiga PEC-certifikat. Vid ansökan om följande områdesspecifika befrielser för områden som redan är antecknade i det giltiga PEC-certifikatet ska den sökande ha fullgjort de krav som anges i 41 § 1 mom. 4–6 punkten. Provet i fartygssimulator som nämns i 41 § 1 mom. 6 punkten ska avläggas som ett sammandrag av de besvärliga ställena i farlederna i det VTS-område som ansökan gäller. Provet i farledskännedom och examenskörningen ska avläggas på samma sätt som vid ansökan om det första områdesspecifika PEC-certifikatet.

**48 §. Tillägg av nytt fartyg i giltigt PEC-certifikat.** I paragrafen föreslås det bestämmelser om förutsättningarna för att lägga till ett nytt fartyg i ett giltigt PEC-certifikat.

Enligt 1 mom. kan ett nytt fartyg läggas till i en gällande farledsspecifik befrielse från lotsplikt om innehavaren av PEC-certifikatet avlägger den examenskörning som avses i 46 § i en av de farleder som antecknats i certifikatet och uppdaterar lotsningsplanen för alla de farleder som antecknats i certifikatet, så att lotsningsplanen beaktar det nya fartygets egenskaper. Den uppdaterade lotsningsplanen ska visas för examinatorn i samband med examenskörningen. 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 § 5 punkten uppfylls. Detta innebär att också när det läggs till ett större fartyg än detta i en områdesspecifik befrielse från lotsplikt som skaffats för ett fartyg som är under 120 meter långt och under 20 meter brett ska det säkerställas enligt lag att personen har tillräcklig erfarenhet av att manövrera stora fartyg. När ett över 120 meter långt eller över 20 meter brett fartyg lagts till i ett sådant certifikat kan de därpå följande fartygen läggas till i certifikatet med den uppdaterade

lotsningsplan och den examenskörning på det aktuella fartyget som avses i huvudregeln i momentet.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs om ett tilläggskrav som ska tillämpas om det nya fartyget använder ett annat säkerhetsstyrningssystem än det fartyg som redan antecknats i certifikatet. I så fall förutsätter tillägget av ett nytt fartyg att certifikatinnehavaren har manövreringserfarenhet från minst två separata resor i de farleder som antecknats i certifikatet och 20 dagar sjötjänst på fartyg som använder säkerhetsstyrningssystemet i fråga. Kraven i 1 och 2 mom. utgör ett minimikrav för tillägget av fartyg i och med att rederiet och den sökande ansvarar för den egentliga bedömningen av den erfarenhet som krävs i varje enskilt fall. I lagstiftningen om lotsning är det inte nödvändigt att entydigt ta ställning till längden på inskolningsperioden eller antalet övningsresor eftersom den erfarenhet som behövs för att förvärva den behövliga lotsningskompetensen på ett nytt fartyg beror på bland annat personens bakgrund och på hur fartyget som ska läggas till skiljer sig från de fartyg som redan antecknats i certifikatet. För att examenskörningen ska godkännas förutsätts det dock alltid att personen kan framföra fartyget säkert i såväl farleden som i hamnområdet. Rederiet och den sökande ansvarar tillsammans för att bedöma när den sökande anses vara redo att avlägga examenskörningen på det nya fartyget. Till exempel rederiernas säkerhetsstyrningssystem och annan intern utbildningspraxis ställer krav på tillräcklig inskolning i det nya fartyget och den nya uppgiften. Syftet med kravet i 2 mom. är dock att säkerställa att personen vid övergången till det andra säkerhetsstyrningssystemet faktiskt har fått inskolning samt erfarenhet av att arbeta i säkerhetsstyrningssystemet och arbetskulturen i fråga. På så sätt säkerställs det att den sökande har satt sig in i den praxis på kommandobryggan som förutsätts i det nya säkerhetsstyrningssystemet.

I 3 mom. föreslås det bestämmelser om den situation där det fartyg som ska läggas till i PEC-certifikatet helt motsvarar egenskaperna hos det fartyg som redan antecknats i certifikatet eller det fartyg som ansökan gäller. Trots bestämmelserna i 1 och 2 mom. föreslås det att 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 på ansökan kan läggas till direkt i certifikatet. Detta innebär att fartygen har byggts enligt samma ritningar, varvid deras skrov och däckskonstruktioner stämmer helt överens. Därtill ska fartygens propulsionssystem, maskineri, kommandobryggor och centrala system stämma överens. Till exempel kan fartyg som byggts enligt samma ritningar vid två olika skeppsvarv anses vara systerfartyg även om varven har upprättat egna överensstämmande planer. Denna bestämmelse föreslås i huvuddrag motsvara definitionen av systerfartyg i IMO:s cirkulär MSC/Circ.1158. Dessutom förutsätts att ändringarna under fartygens livscykel också till väsentliga delar motsvarar varandra. Detta betyder att fartygen fortfarande kan anses vara överensstämmande enligt det som nämns ovan i fråga om planerna och ritningarna. Till exempel om både fartyg A och fartyg B har fått samma nya propulsionssystem i samband med dockning, ska dessa fartyg fortsättningsvis anses vara överensstämmande och de kan på samma ansökan läggas till i personens PEC-certifikat. Därför är det i praktiken möjligt att på en och samma ansökan i PEC-certifikatet lägga till ett rederis alla systerfartyg som hör till samma fartygsserie.

**49 §. Förnyelse av farledsspecifik befrielse.** I paragrafen föreslås det bestämmelser om förutsättningarna för att förnya farledsspecifika befrielser och om ansökningsförfarandena.

I 1 mom. föreslås det att farledsspecifika befrielser som antecknats i PEC-certifikatet ska kunna förnyas på ansökan. Enligt förslaget kan farledsspecifika befrielser i ett utgående PEC-certifikat förnyas på samma sätt som farledsspecifika befrielser i ett giltigt certifikat, om det gått ut högst 12 månader tidigare. Enligt 1 punkten förutsätts den sökande ha ett giltigt behörighetsbrev för däcksbefäl som berättigar till manövrering av det fartyg som befriats från lotsplikt. Enligt 2

*punkten* ska den sökande ha ett giltigt läkarintyg för fartygspersonal som berättigar till däckstjänstgöring. Enligt *3 punkten* ska den sökande ha 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. Enligt *4 punkten* ska den sökande ha avlagt en 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.

I enlighet med *2 mom.* förutsätts för förnyelse av en farledsspecifik befrielse som antecknats i ett obegränsat PEC-certifikat att den sökande under befrielsens giltighetstid avlagt minst 5 eller under föregående 12 månader minst 2 resor i en riktning i isförhållanden i vilken som helst av de farleder med gällande assistansbegränsning minst I C som antecknats i certifikatet.

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

Enligt förslaget i *4 mom.* ska den sökande avlägga en PEC-examen enligt *44 §*, om giltighetstiden för det certifikat som förnyas har gått ut över 12 månader men högst 5 år tidigare. Om giltighetstiden har gått ut över fem år tidigare, ska den sökande avlägga en PEC-inskolningsresa enligt *43 §* och en PEC-examen enligt *44 §*.

Enligt *5 mom.* antecknas i det förnyade certifikatet alla fartyg som antecknats i PEC-certifikatet och på vilka innehavaren av PEC-certifikatet i manövreringsuppgifter under giltighetstiden för den farledsspecifika befrielsen som förnyas antingen avlagt minst 2 separata resor i de farleder som antecknats i certifikatet eller tjänstgjort minst 20 sjödaggar.

**50 §. Förnyelse av områdesspecifik befrielse.** I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om förutsättningarna för att förnya en områdesspecifik befrielse och om ansökningsförfarandena.

I *1 mom.* föreslås det att områdesspecifika befrielser som antecknats i PEC-certifikatet ska kunna förnyas på ansökan. Enligt förslaget kan föråldrade områdesspecifika befrielser förnyas på samma sätt som gällande befrielser, om de gått ut högst 12 månader tidigare. Enligt *1 punkten* förutsätts den sökande ha ett giltigt behörighetsbrev för däcksbefäl som berättigar till manövrering av det fartyg som befriats från lotsplikt. Enligt *2 punkten* ska den sökande ha ett giltigt läkarintyg för fartygspersonal som berättigar till däckstjänstgöring. Enligt *3 punkten* ska den sökande ha ett intyg över omfattande erfarenhet av farlederna i det område som ansökan gäller under giltighetstiden för det certifikat som förnyas. Enligt *4 punkten* ska den sökande ha avlagt den praktiska delens examenskörning, om kravet på omfattande erfarenhet i *3 punkten* inte uppfylls.

I enlighet med *2 mom.* förutsätts för förnyelse av en områdesspecifik befrielse som antecknats i ett obegränsat PEC-certifikat att den sökande under befrielsens giltighetstid avlagt minst 5 eller under föregående 12 månader minst 2 resor i en riktning i isförhållanden i vilken som helst av de farleder med gällande assistansbegränsning minst I C som antecknats i certifikatet.

Enligt det föreslagna *3 mom.* ska den sökande fullgöra prestationerna enligt *41 § 1 mom. 6 punkten* om giltighetstiden för det certifikat som förnyas har gått ut över 12 månader och högst 5 år tidigare. 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.

Enligt 4 mom. antecknas i det förnyade PEC-certifikatet 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.

I enlighet med 5 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela föreskrifter om den omfattande erfarenhet som enligt 1 mom. 3 punkten förutsätts från farlederna i det område som ansökan gäller under giltighetstiden för den områdesspecifika befrielse som förnyas. Syftet med de krav som ställs i föreskriften är att säkerställa att den sökandes erfarenhet och kunnande på området under giltighetstiden för befrielsen har upprätthållits i en sådan omfattning att sjösäkerheten inte äventyras.

#### *8 kap. Examinator*

**51 §. Examinator för lotsexamina eller PEC-examina.** I förslagets 8 kap. föreskrivs det om den examinator för lotsexamina eller PEC-examina som godkänts av Transport- och kommunikationsverket, examinatorns förutsättningar för att sköta uppgiften, arbetsbeskrivning samt ansvar och skyldigheter. I 51 § 1 mom. föreslås det att lotsexamina och PEC-examina framöver får bedömas av en person som godkänts av Transport- och kommunikationsverket och som särskilt utbildats för uppgiften. 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 ska också hela examen kunna avläggas inför samma person, vilket anses bidra till att förbättra verksamhetens kvalitet och examensbedömningens övergripande karaktär. Genom detta arrangemang säkerställs att de sökande behandlas jämlikt oavsett i vilket geografiskt område de avlägger examen. Likaså säkerställs det genom detta förfarande att varje person som godkänt avlagt examen är kapabel att sköta uppgiften som tillståndet gäller i alla förhållanden.

I 1 mom. föreslås det bestämmelser om också kompetenskraven för en sådan examinator. Personen föreslås enligt 1 punkten först och främst ha minst fem års erfarenhet som lots eller av verksamhet med PEC-certifikat. Detta säkerställer att personen vid tillträdet har tillräcklig praktisk erfarenhet av en sådan uppgift där de beslut som han eller hon fattar inverkar på erhållandet av certifikat. I 2 punkten föreslås det att personen ska ha utfört två övningsresor tillsammans med en annan examinator samt erhållit examinatorernas förordanden. Bestämmelsen föreslås i huvuddrag motsvara de krav som inom luftfarten ställs på kontrollanter. Syftet med övningsresorna är att personen ska få handledning av aktörer i samma befattning i vad som krävs för att framgångsrikt sköta uppgiften. Förordandena syftar till att fungera som en försäkran till myndigheterna om att personen är lämplig för uppgiften.

Enligt den föreslagna 3 punkten ska den sökande ha ett giltigt lotsningscertifikat eller PEC-certifikat för att godkännas för uppgiften. Syftet med kravet är att säkerställa att de personer som söker sig till uppgiften åtminstone omedelbart innan de inleder uppgiften har arbetat aktivt som lots eller som däcksbefäl med PEC-certifikat. På så sätt kan det säkerställas att personerna har en aktuell uppfattning om vad som krävs i det arbete som examen leder till. Enligt förslaget fortsätter sannolikt största delen av examinatorerna att vid sidan av examinatorsuppgiften arbeta



i sitt ordinarie arbete som lots eller som den medlem av däcksbefälet som är befriad från lotsplikt. Enligt den föreslagna 52 § ska det dock inte vara nödvändigt för examinatorn att hålla sitt lotsningscertifikat eller PEC-certifikat i kraft, utan det ska också vara möjligt att specialisera sig och fokusera endast på examinatorsuppgiften. Denna möjlighet har beaktats i det föreslagna 2 mom.

I 4 punkten föreskrivs det om de specialkrav som ställs på examinatorn. Genom detta säkerställs kvaliteten på bedömningen av examina, vilket i hög grad bidrar till att trygga sjösäkerheten. Enligt den föreslagna punkten ska personen med godkänt resultat ha avlagt ett teoriprov, utbildarutbildning, kommunikationsutbildning samt simulatorutbildning som Transport- och kommunikationsverket godkänner som förberedande för examinatorsuppgiften. Teoriprovet föreslås vara en mer omfattande och fördjupande version av det ovan beskrivna teoriprovet för lotsexamen och PEC-examen. Utbildarutbildningen föreslås innehålla pedagogiska element och i tillämpliga delar sektioner ur exempelvis IMO:s modellkurser 6.09 "Training Course For Instructors" och 3.12 "Assessment, Examination & Certification of Seafarers". Kommunikationsutbildningen föreslås innehålla fartygets interna och externa kommunikation och sådana element i fråga om arbetet på kommandobryggan som säkerställer att personen på ett behörigt sätt kan bedöma den sökandes språk på kommandobryggan och kommunikationen utåt från fartyget med andra fartyg och VTS-centralen. Syftet med simulatorutbildningen är att säkerställa att den sökande har fördjupad kunskap om manövreringen av fartyget i svåra förhållanden för att han eller hon också säkert har beredskap att bedöma det samma under examenstillfällena. När examinatorsuppgiften helt och hållet överförs från myndigheterna är det ytterst viktigt att säkerställa att de som genomför uppgiften är behöriga. Enligt 5 punkten i förslaget säkerställs detta genom Transport- och kommunikationsverkets inskolningssamtal. Under samtalet är det också möjligt att precisera arbetsbeskrivningen och personens roll och därigenom främja att de godkända personerna har enhetliga rutiner och helhetsbedömningar. I den föreslagna 6 punkten föreskrivs det om kravet på språkkunskaper enligt vilket personen ska behärska båda inhemska språken. Personen ska ha goda kunskaper i det ena och nöjaktiga kunskaper i det andra samt dessutom kunskaper i engelska som motsvarar åtminstone kunskapsnivå fyra i den allmänna språkexamen som avses i lagen om allmänna språkexamina (964/2004). På så sätt säkerställs det att personens språkkunskaper är tillräckliga för att ge anvisningar och respons till den sökande antingen på de inhemska språken eller på engelska, som är det språk som används allmänt inom sjöfarten.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det om vilka farleder och fartyg tillståndet för en enskild examinator kan gälla. Enligt förslaget ska personen ha den erfarenhet som krävs för uppgiften. I regel innebär detta enligt 1 eller 2 punkten att personen ska ha ett giltigt lotsningscertifikat för de farleder för vilka han eller hon ansöker om examinatorsrätt eller ett giltigt PEC-certifikat för de farleder och fartyg för vilka han eller hon ansöker om examinatorsrätt. Huvudregeln föreslås därför vara att det i certifikatet för examinator antecknas de farleder, och i certifikatet för examinator med PEC-certifikat även de fartyg, från vilka personen har arbetserfarenhet som lots eller befäl med PEC-certifikat. I 3 och 4 punkten föreslås det föreskrifter om villkoren för att utöka examinatorsrätten till också andra farleder än dem från vilka personen har arbetserfarenhet som lots eller PEC-certifikatinnehavare. Enligt 3 punkten kan examinatorn beviljas examinatorsrätt också för en sådan farled för vilken han eller hon avlägger en inskolningsresa enligt 43 §, ett prov i farledskännedom enligt 45 § och en simulatorövning för examinator i den farled som ansökan gäller. Examinators erfarenhet och grundutbildning kan tillsammans med ovan nämnda krav anses vara tillräckliga för att examensbedömningens kvalitet och syfte inte ska påverkas negativt även om personen de facto inte har lotsningscertifikat eller befrielse från lotsplikt för en viss farled.

I examenskörningen deltar också alltid den lotsande lotsen eller personen med PEC-certifikat som vid behov kan komplettera bedömningen uttryckligen i fråga om den farledsspecifika farledskännedomen. Däremot föreslås det i 4 punkten att examinatorsrätt kan erhållas även för sådana fartyg från vilka personen inte har erfarenhet av arbete med befrielse från lotsplikt. Den föreslagna punkten gäller endast examinatorer med PEC-bakgrund eftersom det i lotsningsbolagets lotsutbildning och därigenom lotsarnas specialkompetens ingår förmåga att hantera olika slags fartyg, viket innebär att en innehavare av lotsningscertifikat som söker sig till examinatorsuppgiften har examinatorsrätt för vilket som helst fartyg i de farleder för vilka han eller hon har certifikat. Förutsättningen för att examinatorsrätten ska kunna utökas till fartyg som inte antecknats i personens PEC-certifikat föreslås vara att personen avlägger antingen examenskörningen på fartyget i fråga eller inskolningsresan för examinator tillsammans med en annan examinator. Det tillägg som avläggs genom examenskörningen kan i de flesta fall också göras så att personen lägger till fartyget i sitt giltiga PEC-certifikat. Det är värt att notera att tilläggen enligt både 3 och 4 punkten är möjliga också i det fall att examinatorn helt övergår till att arbeta som examinator och inte längre har ett giltigt lotsningscertifikat eller PEC-certifikat.

Genom ovannämnda krav säkerställs det att den sökande har heltäckande och uppdaterade kunskaper om de farleder i vilka han eller hon bedömer examina. Dessutom säkerställs det att en person med PEC-certifikat som söker sig till examinatorsuppgiften inte bedömer examina för sådana fartyg eller fartygstyper som han eller hon inte känner till.

I det föreslagna 3 *mom.* föreskrivs det om giltighetstiden för certifikatet för examinatorn som i likhet med övriga behörighetsbrev och certifikat inom sjöfarten föreslås vara i kraft i fem år efter att det utfärdats.

I 4 *mom.* föreskrivs det om bemyndigandet av Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Verket kan närmare och i större detalj fastställa innehållet i utbildningarna och proven i de utbildningar som avses i 1 *mom.* 4 punkten genom föreskrift. Vidare föreslås det att förfarandet för bedömning och godkännande av de prov som hör till dessa utbildningar preciseras genom föreskrift. Det är inte ändamålsenligt att reglera dessa i detalj i lag, utan den behöriga och godkännande myndigheten ska anses vara den korrekta instansen när det gäller att ställa närmare krav på innehållet. Bestämmelserna om kraven på utfärdande av certifikat är dock tillräckligt noggrant avgränsade ovan i 1 *mom.* I det föreslagna momentet föreskrivs även om bemyndigandet av Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om den i 2 *mom.* avsedda simulatorövningen för examinatorer, inskolningsresan för examinatorer och förfarandena för att utfärda, ansöka om och komplettera examinatorns certifikat. Definitionerna av simulatorövningen och inskolningsresan ska anses vara av teknisk karaktär och det är inte ändamålsenligt att föreskriva om dem i lag. Med tiden kan övningarna också ändra karaktär och delvis variera från fall till fall. Fastställandet av förfarandena för att utfärda, ansöka om och komplettera certifikat är av teknisk karaktär och syftar enbart till att säkerställa ett smidigt och naturligt förfarande i fråga om de praktiska aspekterna kring certifikaten.

**52 §. Förnyelse av certifikat för examinator.** I 52 § föreslås det bestämmelser om förutsättningarna för examinatorn att ikrafthålla och förnya rätten att bedöma lotsexamina eller PEC-examina. Certifikatet kan förnyas högst 12 månader efter att det gått ut. Enligt förslaget i 1 *mom.* 1 *punkten* krävs det för förnyelse av certifikatet att personen har avlagt det webbaserade teoriprovet som också förutsätts i lotsexamen högst 12 månader innan certifikatet förnyas. Därigenom säkerställs det att examinatorerna har uppdaterade kunskaper om lagstiftningen om lotsning. Enligt den föreslagna 2 *punkten* ska examinatorn uppdatera lotsningsplanerna för de farleder som examinatorsrätten omfattar. På så sätt säkerställs det att examinatorn har uppdaterad farledskännedom och beaktar eventuella ändringar i farleden. Lotsningsplanerna kan dock göras upp i samarbete med andra examinatorer. Det här antas öka dialogen mellan examinatorerna och på

så sätt öka kvaliteten på examina och enhetligheten mellan dem. Förslaget innehåller ingen bestämmelse om att den behöriga myndigheten separat ska verifiera lotsningsplanerna, utan underskriften av en examinator med tjänsteansvar räcker som bekräftelse på att personen har uppdaterat sina egna lotsningsplaner.

I 3 punkten föreskrivs det om den föreslagna praktik som krävs för att förnya certifikatet. För att förnya certifikatet förutsätts att personen under certifikatets giltighetstid har avlagt minst något av följande: 5 examensresor som examinator, 10 övningsresor som examinator med en lotsande lots eller en innehavare av PEC-certifikat, 10 resor som lots eller innehavare av PEC-certifikat eller 10 övningar i simulator. En kombination av dessa alternativ kan också godkännas som tillräcklig praktik. I praktiken är syftet med detta att säkerställa att personen har agerat som lots eller innehavare av PEC-certifikat i operativa uppgifter eller regelbundet varit examinator vid lotsexamina eller PEC-examina. I sista hand kan personen upprätthålla eller komplettera sin praktik också genom övning i fartygssimulator.

I den föreslagna 4 punkten förutsätts att personen under certifikatets giltighetstid har varit examinator för minst fem examenskörningar eller den del som avläggs i simulator. Syftet med detta är att säkerställa att personen har färsk erfarenhet av examinatorsuppgiften. I praktiken kan kravet i 4 punkten uppfyllas på samma resor som kravet i 3 punkten, om personen har varit examinator för minst fem examenskörningar.

I den föreslagna 5 punkten förutsätts personen ha sådan hälsa och kondition som krävs för uppgiften. Personen ska på ett säkert sätt kunna förflytta sig från fartyg till fartyg samt på fartyget, särskilt om han eller hon är examinator på sådana fartyg där det för bedömningen av examen krävs embarkering eller debarkering vid lotsplatsen. Samtidigt ska det också vara möjligt att vara examinator i sådana förhållanden där man inte behöver kunna embarkera eller debarkera fartyget och därför ska detta inte krävas av alla i lag. När personen förnyar sitt certifikat ska det heller inte krävas att han eller hon har ett giltigt sjökaptensbrev, sjömansläkarintyg eller lotsningscertifikat eller befrielser för de farleder för vilka personen har examinatorsrätt. Det föreslås alltså att samma farleder eller områden samt fartyg som i det ursprungliga certifikatet antecknas i det nya certifikatet.

I 2 mom. föreslås det bestämmelser om situationer där det certifikat som ska förnyas har gått ut över 12 månader tidigare. I sådana fall ska personen utöver de krav som föreskrivs i 1 mom. även avlägga de övningsresor som krävs enligt 51 § 1 mom. 2 punkten för det ursprungliga certifikatet för examinator samt den simulatorutbildning som avses i 4 punkten i samma moment. Genom detta säkerställs det att personen har praktiska färdigheter i sådana situationer där personen efter att certifikatet gått ut har arbetat i andra uppgifter än som examinator.

I 3 mom. föreslås det att Transport- och kommunikationsverket i egenskap av behörig myndighet bemyndigas att meddela närmare föreskrifter om de mer detaljerade förfarandena för förnyelse av certifikat för examinator. En föreskrift gör det möjligt att bland annat närmare definiera de resor som krävs ovan i 1 mom. 3 punkten.

**53 §. Examinators ansvar och skyldigheter.** Enligt 1 mom. ansvarar examinatorn vid avläggande av lotsexamina eller PEC-examina för att den person som godkänt har avlagt examen uppfyller de krav som föreskrivs i denna lag. Uppgiften föreslås alltså inbegripa utövande av offentlig makt, eftersom personen utifrån examinatorns godkännande kan ansöka om certifikat hos den behöriga myndigheten.

I 2 mom. föreslås det preciseringar av examinatorns ansvar. Examinators underskrift föreslås vara en garanti för att examinatorn, när han eller hon undertecknar intyget för varje delområde

i examen, har försäkrat sig om att den sökande som avlagt examen har de kunskaper och färdigheter som krävs för att inte äventyra sjösäkerheten. Det föreslås också bestämmelser om att examinatorn ska ansvara för att det som han eller hon antecknar i olika examenshandlingar är sanningsenligt. Innehållet i momentet är delvis informativt, men syftet är framför allt att framhäva vikten av examinatorns uppgift och examinatorns ansvar och därför har det ansetts vara ändamålsenligt att ta in bestämmelsen i lagförslaget.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska examinatorn delge ett beslut över underkänd prestation om examinanden begär det. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att beslutet är överklagbart och därigenom trygga den sökandes rättsskydd.

I 4 mom. föreskrivs det om den behöriga trafiksäkerhetsmyndighetens rätt att utöva tillsyn över examinatorsuppgiften. Enligt det föreslagna momentet har den tjänsteman vid Transport- och kommunikationsverket som ansvarar för lotsningsfrågor rätt att delta i examenstillfällen för att bedöma hur examinatorn presterar i sin uppgift. I momentet föreslås som lagstadgad skyldighet att examinatorns examenstillfälle ska inspekteras minst en gång under respektive certifikats giltighetstid och utöver det kan utföras av vägande skäl. Syftet med detta är att säkerställa att den behöriga myndigheten har tillräckliga möjligheter att på eget initiativ följa hur systemet och examinatorsuppgiften förlöper. Vidare föreslås det att myndigheten ska kunna ingripa i eventuella missförhållanden som uppdagas och samtidigt vid behov förenhetliga examinatorernas praktiska rutiner.

I 5 mom. föreslås det att bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar ska tillämpas på en examinator vid utförande av sådana uppgifter som i denna lag läggs på examinatorns ansvar. Enligt förslaget är examinatorsuppgiften en offentlig förvaltningsuppgift och det är därför motiverat att utsträcka det straffrättsliga tjänsteansvaret så att det omfattar examinatorerna. För tydlighetens skull föreslås bestämmelsen också innehålla en informativ hänvisning till skadeståndslagen.

**54 §. Prissättning av examinatorsuppgift.** I 1 mom. föreskrivs det om examinatorns rätt att ta ut en skälig avgift för att bedöma examensprestationer i enlighet med denna i lag. Avgiften föreslås grunda sig på ett fast enhetspris.

I 2 mom. föreslås det bestämmelser om begränsningarna i fråga om prissättning av examinatorsuppgifter för att aktörernas kostnader vid ansökan om certifikat och befrielser ska hållas skäliga. Enligt paragrafen kan Transport- och kommunikationsverket fastställa ett maximipris för examinatorsuppgifterna, om utvecklingen av priserna för dem visar att de priser som tas ut för examina inte är skäliga. Ett skäligt pris anses vara skäligt med hänsyn till en effektiv aktörs kostnader för tjänsteproduktionen. Maximipriset ska vara kostnadsbaserat så att det innefattar en skälig intäkt.

Utgångsläget föreslås vara att examinatorerna självständigt fastslår sin prissättning. Beslutanderätten begränsar dock de facto myndighetens möjlighet att fastställa ett maximipris för verksamheten. Bestämmelsen gör det möjligt att ingripa i prissättningen om kostnaderna inte kan betraktas som skäliga. Examinatorsuppgiften är skäligt och enligt bestämmelsen ändamålsenligt prissatt när man med prissättningen kan täcka examinatorns skäliga kostnader för att fullfölja sina skyldigheter enligt denna lag samt få en skälig vinst för tillhandahållandet av tjänsten.

Enligt förslaget kan maximipriset fastställas för högst ett år i taget. När lagen träder i kraft innebär detta att kostnaderna inte avsevärt får skilja sig från kostnadsnivån för att skaffa de nuvarande styrsedlarna för lots eller befrielserna från lotsplikt hos myndigheten eller vid sjöfartsläroanstalterna.

## 9 kap. Östersjölotsning

**55 §. Tillhandahållande av Östersjölotsning samt certifikat.** I paragrafen föreslås det bestämmelser om tillhandahållande av lotsning i Östersjön och det certifikat med vilket lotsning kan bedrivas i Östersjön. Lotsning i Östersjön får tillhandahållas av lotsningsbolaget eller någon annan juridisk person, då den som anlitas för uppdraget ska ha ett giltigt Östersjölotsningscertifikat, eller av en fysisk person med giltigt Östersjölotsningscertifikat. Det föreslås att Östersjölotsningscertifikat i Finland ska utfärdas av Transport- och kommunikationsverket. Med Östersjölotsningscertifikat avses det Red Card som avses i det samförståndsprotokoll som upprättats av samarbetsorganet för lotsmyndigheterna i länderna kring Östersjön, Baltic Pilotage Authorities Commission (BPAC). För närvarande finns det bestämmelser om Östersjölotsning i förordningen om östersjölotsar 30.12.1981/1105 samt i Sjöfartsstyrelsens beslut om östersjölotsar 11.1.1982 dnr 116/82/101, vilka enligt förslaget ska upphävas.

**56 §. Krav för erhållande av Östersjölotsningscertifikat.** I paragrafen föreskrivs det om villkoren för att erhålla Östersjölotsningscertifikat. Enligt *1 mom. 1 punkten* ska den sökande ha ett giltigt sjökaptensbrev enligt regel II/2 i STCW-konventionen, som ger behörighet att tjänstgöra som befälhavare på ett fartyg i internationell fart med en bruttodräktighet på minst 3 000 ton. Enligt *2 punkten* ska den sökande ha ett giltigt läkarintyg för fartygspersonal som ger behörighet att tjänstgöra inom fartygets däckspersonal. Med läkarintyg avses ett läkarintyg enligt 9 § i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal. Enligt *3 punkten* ska den sökande ha minst 30 månader sjötjänst som befälhavare eller styrman på ett fartyg med en bruttodräktighet på minst 3 000 ton. Därav ska minst 12 månader vara i Östersjöområdet. Med detta avses sjötjänst på ett fartyg som trafikerar enbart i Östersjöområdet eller ett fartyg som regelbundet trafikerar till exempel från hamnar i Norra Östersjön till hamnar utanför Östersjöområdet. Enligt den föreslagna punkten ska det också räcka med minst fem års erfarenhet som lots i Östersjöområdet. Enligt *4 punkten* ska den sökande lämna en fritt formulerad utredning över omfattande erfarenhet av isnavigering i Östersjöområdet. Utredningen ska visa att den sökande har navigerat regelbundet i isförhållanden i öppet hav i Norra Östersjön och är förtrogen med isbrytarassistans och principerna för isrestriktioner i Norra Östersjön. Enligt *5 punkten* ska den sökande visa intyg över att Östersjölösexamen avlagts högst 12 månader innan ansökan lämnas in. Enligt *6 punkten* ska den sökande ha tillräckliga kunskaper i engelska. Den sökande kan visa att han eller hon har de kunskaper i engelska som krävs genom studier i engelska som ingår i sjökaptensutbildningen enligt regel A-II/2 i STCW-konventionen och de avsnitt på engelska som avläggs i samband Östersjölösexamen.

I *2 mom.* föreslås det att den erfarenhet som krävs enligt *1 mom. 3 punkten* kan visas hos Transport- och kommunikationsverket i form av ett sjötjänstutdrag eller någon annan tillförlitlig fritt formulerad utredning, exempelvis lotsningsbolagets tjänstgöringsintyg, utländska intyg över sjötjänst, rederiernas tjänstgöringsintyg eller en fritt formulerad utredning över arbetshistoriken.

Enligt *3 mom.* ska certifikatet sökas hos Transport- och kommunikationsverket och är i kraft fem år efter att det utfärdats.

I den föreslagna *4 mom.* föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om förfarandet vid ansökan om Östersjölotsningscertifikat.

**57 §. Östersjölösexamen.** I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om Östersjölösexamen som ordnas av Transport- och kommunikationsverket. Examen föreslås mäta de aspekter som krävs i protokollet till det samförståndsavtal som utarbetats av samarbetsorganet för lotsmyndigheterna i länderna kring Östersjön. De viktigaste aspekterna i punkt 4.2 i samförståndsavtalet

som ska mätas i examen tas upp i momentet i komprimerad form och dessa kan vid behov preciseras genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift.

I 2 mom. föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets möjlighet att meddela föreskrifter om innehållet i examen för Östersjölotsar samt ordnandet och bedömningen av examen.

**58 §. Förnyelse av Östersjölotsningscertifikat.** I paragrafen föreskrivs om villkoren för att förnya Östersjölotsningscertifikat. Enligt 1 mom. 1 punkten ska den sökande ha ett giltigt sjökapitensbrev enligt regel II/2 i STCW-konventionen, som ger behörighet att tjänstgöra som befälhavare på ett fartyg i internationell fart med en bruttodräktighet på minst 3 000. Enligt 2 punkten ska den sökande ha ett giltigt läkarintyg för fartygspersonal som ger behörighet att tjänstgöra inom fartygets däckspersonal. Med läkarintyg avses ett intyg enligt 9 § i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal. Enligt 3 punkten ska den sökande under certifikatets giltighetstid ha haft minst 12 månader sjötjänst i uppgifter som däcksbefäl på ett fartyg med en bruttodräktighet på minst 3 000 ton i Östersjöområdet eller så ska den sökande under certifikatets giltighetstid ha arbetat som lots i Östersjöområdet minst 3 år eller genomfört minst 2 Östersjölotsningar per år.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska den sökande dessutom lämna en sammanfattning till Transport- och kommunikationsverket av sina Östersjölotsningar under giltighetstiden för det certifikat som förnyas. På så sätt kan Transport- och kommunikationsverket statistikföra antalet Östersjölotsningar som genomförts av Östersjölotsar med certifikat utfärdade av finska myndigheter. Också samarbetsorganet för lotsmyndigheterna i länderna kring Östersjön, Baltic Pilotage Authorities Commission (BPAC), samlar in statistiska uppgifter om genomförda Östersjölotsningar av medlemsstaternas behöriga myndigheter.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om förfarandet för förnyelse av Östersjölotsningscertifikat.

#### *10 kap. Särskilda bestämmelser*

**59 § Fastställande av tillfällig lotsplats eller lotspliktslinje.** I paragrafen föreskrivs det om förutsättningarna för att fastställa en tillfällig lotsplats eller lotspliktslinje. Enligt 1 mom. får Transport- och kommunikationsverket fastställa en tillfällig lotsplats eller lotspliktslinje för viss tid på lotsningsbolagets ansökan eller på eget initiativ, om omständigheterna förutsätter det. Med omständigheterna avses till exempel plötsliga förändringar i isförhållandena som leder till att det inte är säkert eller annars möjligt att inleda lotsningen vid lotspliktslinjen. Det kan också bli nödvändigt att flytta lotsplatsen till exempel på grund av byggarbeten i farleden eller någon annan motsvarande orsak.

Till skillnad från den gällande lagens 9 § 3 mom. föreskrivs det förutom om fastställande av tillfällig lotsplats också om fastställande av tillfällig lotspliktslinje, eftersom den föreslagna lagen innehåller bestämmelser om en lotspliktslinje.

Dessutom föreslås det att Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 1 mom. ska meddela VTS-tjänsteleverantören och Trafikledsverket om beslut om flyttning. Till skillnad från den gällande lagen åläggs aktörerna ingen särskild samrådsskyldighet. Däremot ska Transport- och kommunikationsverket meddela VTS-tjänsteleverantören och Trafikledsverket om ansökningar och initiativ och om besluten. Samrådsskyldigheten uppskattas orsaka en onödig administrativ börda för aktörerna i synnerhet i en situation där beslutet på grund av väderleksförhållandena och för att garantera lotsarnas säkerhet måste fattas snabbt. VTS-tjänsteleverantören

och Trafikledsverket kan efter att de har mottagit en anmälan kommentera situationen efter behov.

I 2 mom. föreslås det bestämmelser om en ny skyldighet för VTS-tjänsteleverantören att förse den tillfälliga lotsplatsen med tillfällig virtuell varselmärkning. En tillfällig lotsplats kan fastställas endast för viss tid, och därför ska också den virtuella varselmärkningen vara tillfällig. VTS-tjänsteleverantören ska alltså se till att den virtuella varselmärkningen tas bort när giltighetstiden för den tillfälliga lotsplatsen går ut.

**60 §. Erkännande av kompetens som beviljats av en behörig myndighet i en annan stat.** I paragrafen föreslås det bestämmelser om erkännande av persontillstånd för lotsning som beviljats av en annan stat. Det finns ingen bindande internationell reglering eller unionsreglering om lotsning. Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt tryggar arbetstagarnas fria rörlighet i unionen. Principen om fri rörlighet för personer och tjänster innefattar med förbehåll för de begränsningar som grundas på hänsyn till allmän ordning, säkerhet och hälsa rätt att anta faktiska erbjudanden om anställning. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/36/EG om erkännande av yrkeskvalifikationer fastställs de regler enligt vilka en medlemsstat som kräver bestämda yrkeskvalifikationer för utövande av ett yrke ska erkänna sådana yrkeskvalifikationer som förvärvats i en eller flera andra medlemsstater och som ger innehavaren av dessa kvalifikationer rätt att där utöva yrket.

Lotsning anses höra till den nationella befogenheten till följd av dess särdrag med avseende på säkerheten. Sjöfartsförhållandena i olika stater varierar bland annat till följd av vintersjöfartens och kusternas särdrag. Lotsningskompetensen bygger också starkt på lokalkännedom, varför persontillstånd som beviljats för olika farleder eller områden inte är direkt jämförbara ens med andra persontillstånd för lotsning som beviljas av samma myndighet.

Till följd av ovan beskrivna förbehåll föreslås det att Transport- och kommunikationsverket erkänner kompetens som förvärvats utomlands i enlighet med de internationella skyldigheter som är bindande för Finland. Utländsk behörighet kan erkännas om den sökande har sådan kompetens som avses i Europaparlamentets och rådets 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.** I paragrafen föreslås det bestämmelser om de särskilda krav som i enlighet med 5 § 2 mom. ställs på fartyg som utför sådana isbrytningstjänster som avses i 10 a § i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans och på deras personal för beviljande av befrielse från lotsplikt. Enligt 1 mom. ska en aktör som utför sådana tjänster utarbeta och upprätthålla en enhetlig praxis för säker farledsnavigation för de fartyg som används för isbrytning samt ett utbildningssystem som definierar innehållet i utbildningen för däcksbefålet med avseende på lotsningskompetens och fartygsassistans i isförhållanden. Dessutom förutsätts utbildningssystemet också innefatta utbildning för kontinuerligt upprätthållande av den kompetensen. Genom kravet på enhetlig praxis för säker farledsnavigation på fartygen åläggs aktörerna själva att upprätta vissa enhetliga verksamhetsmodeller som tryggar säkerheten och kompletterar rederiets säkerhetsstyrningssystem. Detta bidrar till att säkerställa att lotsningsplanerna, radarkartorna och det övriga materialet som används för farledsnavigation på fartygen är sinsemellan överensstämmande när en PEC-certifikatinnehavare som är medlem av däcksbefålet flyttar från ett fartyg till ett annat hos samma aktör. Detta bidrar i sin tur till en säkrare fartygsdrift och förbättrar därigenom säkerheten både på fartyget och på de fartyg det assisterar samt den allmänna sjösäkerheten. Genom utbildningssystemet säkerställs å sin sida att de personer med PEC-certifikat som arbetar på fartyg som medlemmar av däcksbefålet har tillräckliga kunskaper och färdigheter så att fartygen ska kunna trafikera de

finska farlederna säkert, även om befälet inte nödvändigtvis har befrielse från lotsplikt för den aktuella farleden. Till följd av isbrytningsverksamhetens karaktär ska man acceptera det faktum att det för farleder där isbrytning är ovanligt inte är möjligt att ikrafthålla sedvanliga farleds- eller områdesspecifika befrielser enligt PEC-certifikat på fartyg som utför isbrytningstjänster.

I 2 mom. föreskrivs det i större detalj om de element som utbildningssystemet åtminstone ska innefatta. Enligt 1 punkten förutsätts utbildning och inskolning i samspelet med de assisterade fartygen. Enligt 2 punkten förutsätts utbildning i farledsnavigation vid isbrytning. På så sätt säkerställs att däcksbefälet har beredskap för säker drift av uttryckligen isbrytare i farledsförhållandena och för samarbete med de fartyg som assisteras i farleden. Kravet bidrar till att minska den risk som följer av mindre strikta krav på farledsspecifik lotsningskompetens. Enligt 3 punkten förutsätts att systemet också innefattar inskolning i vakthållningen under aktörens isbrytningsuppdrag. Tillsammans med den enhetliga praxis som avses i 1 mom. säkerställer detta att PEC-certifikatinnehavare kan byta fartyg smidigt och att man undviker säkerhetsavvikelser i sådana situationer.

Enligt 4 punkten förutsätts att den som avlägger utbildning i systemet ska upprätta en lotsningsplan för de farleder som används vid isbrytning. Enligt 5 punkten förutsätts att systemet innefattar simulatorövningar för besvärliga ställen i de farleder som används vid isbrytning. Till följd av isbrytningens samhällsekonomiska betydelse och verksamhetens speciella karaktär ska detta godkännas som ett tillräckligt förfarande för att skaffa lokalkännedom, eftersom isbrytarna ska ha beredskap att även snabbt förflytta sig till farleder där det genomsnittliga isbrytningsbehovet är litet och det därmed i praktiken är omöjligt eller åtminstone oskäligt dyrt att ikrafthålla grundläggande befrielser från lotsplikt.

Vidare förutsätts enligt 6 punkten övning i farledsnavigation och manövrering på aktörens olika fartyg. Detta kan genomföras antingen som praktik ombord på fartyget eller som olika typer av simulatorövningar, om det finns en högklassig simulatormodell av fartygstypen att tillgå.

I 3 mom. 1 punkten föreskrivs att de i 2 mom. avsedda kunskaperna och färdigheterna också ska upprätthållas inom ramen för utbildningssystemet. Genom kravet på att upprätthålla kompetensen åläggs isbrytningsaktören att skapa ett system där däcksbefälets kompetens följs upp och upprätthålls på ändamålsenligt sätt. En del av kraven i denna paragraf torde uppfyllas redan med de befintliga säkerhetsstyrningssystemen, men för att foga lotsningskompetensen till skyldigheten att upprätthålla kompetensen behövs en uttrycklig bestämmelse om detta. Enligt 2 punkten förutsätts en plan för hur personen genomgår prestationerna enligt utbildningssystemet. Detta innebär i praktiken att man skapar en studieväg och prestationsordning inom ramen för systemet. Enligt 3 punkten förutsätts aktören beskriva förfarandena i anslutning till ändring av utbildningssystemet. Vid ansökan om godkännande av ett reviderat system ska aktören alltså säkerställa att systemet är uppdaterat och utveckla det tidsenligt till behövliga delar.

I 4 mom. finns bestämmelser om hur utbildningssystemet ska godkännas. Eftersom 2 mom. 1–3 punkten uttryckligen hänför sig till aktörens specialuppgift som producent av isbrytningstjänster ska Trafikledsverket i egenskap den myndighet som ansvarar för isbrytningen godkänna dessa delområden. Däremot ska de delområden som hör till lotsningskompetensen och de allmänna delarna av utbildningssystemet godkännas av Transport- och kommunikationsverket, som är den behöriga lotsningsmyndigheten.

I 5 mom. föreskrivs det om villkoren för godkännande. Enligt det ska Trafikledsverket och Transport- och kommunikationsverket godkänna utbildningssystemet, om de aspekter som avses i 2 och 3 mom. har beskrivits i detalj. Detta innebär att det inte blir oklart för verken hur täckande och ändamålsenlig en viss del av utbildningen är och att de kan vara säkra på att en



person som genomgått utbildningen enligt beskrivningen är kapabel att agera säkert i befälet på ett fartyg som befriats från lotsplikt i de finska farlederna även om han eller hon saknar den erfarenhet av den aktuella farleden som krävs enligt lagens huvudregel. Verken kan innan de godkänner utbildningssystemet kräva att aktören kompletterat det till de delar de aspekter som avses i 2 och 3 mom. enligt verkets bedömning inte har beskrivits tillräckligt ingående. Detta möjliggör dels en dialog mellan verken och aktören i godkännandeskedet, dels prövningsrätt för verken att begära kompletteringar av sådana delområden som enligt myndighetsbedömningen inte tryggar verksamhetens säkerhet inom referensramen för lotsningskompetensen. Godkännandet av utbildningssystemet föreslås gälla tre år och kunna förnyas på ansökan.

**62 §. Undantag.** Paragrafen föreslås innehålla en möjlighet att avvika från kraven i denna lag när lotsningscertifikat eller PEC-certifikat beviljas eller förnyas under sådana undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen eller i störningssituationer under normala förhållanden. Lotsningscertifikat och PEC-certifikat kan beviljas och 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.

Det är svårt att på förhand uppskatta vilka situationer som möjliggör undantagsförfarande. Samtidigt kan en uttömmande förteckning medföra att någon viktig omständighet faller utanför tillämpningsområdet. En exceptionell situation med omfattande konsekvenser var exempelvis covid-19-pandemin åren 2020–2021, då beviljandet och förnyandet av vissa behörighetsbrev inom sjöfarten med normala förfaranden märkbart försvårades.<sup>35</sup> Som en exceptionell situation med omfattande konsekvenser kan i alla fall inte betraktas tryggheten av verksamhet hos en enskild näringsidkare eller näringsidkargrupp, om detta inte har någon mer omfattande betydelse för samhället.

Kravet på att beviljandet eller förnyandet av certifikat genom undantagsförfarande inte får orsaka fara för människoliv, egendom eller miljön innebär att man i varje exceptionell situation på alla sätt ska sträva efter att försäkra sig om att certifikatinnehavaren har tillräcklig kompetens och att exceptionella förfaranden inte kan vidtas om de uppskattas utgöra ett väsentligt hot mot sjösäkerheten.

Lotsningscertifikat eller PEC-certifikat som beviljas eller förnyas genom undantagsförfarande föreslås vara i kraft högst sex månader i taget från det datum då de beviljats.

**63 §. Lagring och behandling av uppgifter för persontillstånd.** I 1 mom. föreslås det en bestämmelse om att Transport- och kommunikationsverket i syfte att bevilja och övervaka lotsningscertifikat, PEC-certifikat, Östersjölotsningscertifikat och examinatorscertifikat ska lagra uppgifter om certifikaten i ett sådant trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017). Transport- och kommunikationsverket behöver lagra och behandla uppgifterna för att fullgöra sin lagstadgade skyldighet (beviljande, förnyande och återkallande av certifikat samt allmän tillsyn). Den rättsliga grunden för behandlingen motsvarar artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen.

Dessutom föreskrivs det i momentet att 26–28 kap. i lagen om transportservice ska tillämpas på behandlingen av uppgifter. Bestämmelser om innehållet i trafik- och transportregistret samt registrets användningsändamål finns i 216 § i lagen om transportservice. Trafik- och transportregistret är ett elektroniskt register som administreras av Transport- och kommunikationsverket

---

<sup>35</sup> Se t.ex. RP 263/2020 och RP 62/2020.

och som innehåller uppgifter om trafikmedel, dvs. fordon, luftfartyg, fartyg och vattenfarkoster, järnvägsmateriel samt relaterade anordningar, tillstånd för verksamhetsutövare samt anmälningspliktig verksamhet och persontillstånd i anslutning till transport. Transport- och kommunikationsverket för trafik- och transportregistret bland annat i syfte att bevilja och utöva tillsyn över trafiktillstånd och andra rättigheter, förbättra trafiksäkerheten, identifiera trafikmedel och beskattning och in-teckningar som gäller dem, minska miljöpåverkan, utveckla mobilitetstjänsterna och utnyttjandet av dem, möjliggöra forsknings-, utvecklings- och innovationsverksamhet, främja tjänster som baserar sig på hantering av en persons egna uppgifter (mina data), producera myndighetstjänster inom transportsektorn samt för att uppfylla internationella skyldigheter. Transport- och kommunikationsverket får utnyttja uppgifterna i registret för att fullgöra sina lagstadgade uppgifter. Dataskyddsregleringen i lagen om transportservice motsvarar kraven i dataskyddsförordningen.

**64 §. Tillsyn.** I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om behörigheten i anslutning till olika myndigheters tillsyn. Till skillnad från den gällande lagens 18 § innefattar den föreslagna bestämmelsen inte omnämmandet i den gällande lagens 18 § 1 mom. av kommunikationsministeriets uppgift att sörja för den allmänna styrningen och utvecklingen av lotsningsverksamheten. Denna uppgift för ministeriet omfattas av bestämmelserna om ministeriernas uppgifter och behörighetsfördelning i reglementet för statsrådet (262/2003). Ändringen är alltså inte avsedd att förändra det rådande rättsläget.

Bestämmelsen i det föreslagna *1 mom.* motsvarar i sak den gällande lagens 18 § 2 mom. och ålägger Transport- och kommunikationsverket att övervaka efterlevnaden av andra bestämmelser i denna lag än 10 och 11 §. Dessutom föreskriver paragrafen för tydlighetens skull att efterlevnaden av denna lag även övervakas av polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet inom deras respektive uppgiftsområden. I momentet tas det in en förtydligande hänvisning, enligt vilken man i den arrenderade delen av Saima kanal ska tillämpa 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.

Bestämmelsen i det föreslagna *2 mom.* motsvarar den gällande lagens 18 § 3 mom. och anger VTS-tjänsteleverantörens skyldighet att anmäla avvikelser som tjänsteleverantören lägger märke till. I bestämmelsen görs språkliga ändringar i anslutning till den nya lagens terminologi.

Bestämmelsen i det föreslagna *3 mom.* motsvarar den gällande lagens 18 § 4 mom. och anger Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att lämna uppgifter när det gäller avvikelser i samband med persontillstånd och lotsplikt. I bestämmelsen görs språkliga ändringar i anslutning till den nya lagens terminologi och till den fogas också en hänvisning till examinatorscertifikat.

Bestämmelsen i det föreslagna *4 mom.* motsvarar den gällande lagens 18 § 5 mom. och anger skyldigheten att lämna uppgifter om lotsningsbolagets lotsbeställningar och pågående lotsningar samt om avvikelser och störningar i lotsningsverksamheten. I bestämmelsen görs språkliga ändringar i anslutning till den nya lagens terminologi.

**65 §. Tillsynsmyndighetens allmänna rätt att få information.** Paragrafens *1 mom.* föreslås innehålla en bestämmelse om Transport- och kommunikationsverkets rätt att få information som är nödvändig för att verket ska kunna utföra de uppgifter som det ålagts. Transport- och kommunikationsverket har utan hinder av sekretessbestämmelserna rätt att för att utföra sina uppgifter

enligt den föreslagna lagen få nödvändig information av lotsningsbolaget och certifikatinnehavarna och av andra aktörer och personer vilkas rättigheter och skyldigheter regleras i den föreslagna lagen.

Bestämmelsen är nödvändig för att verket effektivt ska kunna utöva tillsyn över de skyldigheter som i den föreslagna lagen åläggs lotsningsbolaget och tillståndshavare samt andra aktörer och personer. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra utförandet av de myndighetsuppgifter som ingår i den föreslagna lagen. I och med nödvändighetskriteriet är Transport- och kommunikationsverkets rätt att få information bunden till utförandet av de myndighetsuppgifter som ingår i den föreslagna lagen. Verkets rätt att få information begränsas dessutom av de allmänna rättsprinciperna för god förvaltning enligt 2 kap. i förvaltningslagen (434/2003), såsom principerna om proportionalitet och ändamålsenlighet. Bestämmelser om behandling av personuppgifter vid polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet finns i lagen om behandling av personuppgifter i polisens verksamhet (616/2019), lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen (650/2019) och lagen om behandling av personuppgifter vid Gränsbevakningsväsendet (639/2019). Genom den föreslagna lagen grundas ingen ny rätt till information för polisen, Tullen eller Gränsbevakningsväsendet.

Personuppgifter behöver behandlas för att bevilja och förnya persontillstånd enligt den föreslagna lagen och övervaka att de används korrekt samt därigenom för att iaktta de lagstadgade skyldigheter som föreslås för Transport- och kommunikationsverket. Den rättsliga grunden för behandlingen motsvarar artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen. För beviljande och förnyande av persontillstånd förutsätts att den sökande har ett giltigt läkarintyg för fartygspersonal som berättigar till däckstjänstgöring. Av läkarintyget kan framgå uppgifter om hälsotillståndet. Enligt dataskyddsförordningen är det tillåtet att behandla uppgifter om hälsotillstånd till exempel när det är nödvändigt för att den personuppgiftsansvarige eller den registrerade ska kunna fullgöra sina skyldigheter och utöva sina särskilda rättigheter inom arbetsrätten och på områdena social trygghet och socialt skydd, i den omfattning detta är tillåtet enligt unionsrätten eller medlemsstaternas nationella rätt eller ett kollektivavtal som antagits med stöd av medlemsstaternas nationella rätt, där lämpliga skyddsåtgärder som säkerställer den registrerades grundläggande rättigheter och intressen fastställs.

I fråga om personuppgifter föreslås rätten att få information endast gälla uppgifter som är nödvändiga för att utföra myndighetsuppgifter. Utöver de uppgifter om hälsotillståndet hos dem som söker persontillstånd som framgår av läkarintyget för fartygspersonal ingår inga andra personuppgifter i de nödvändiga uppgifter som avses i bestämmelsen. Det är nödvändigt att behandla uppgifterna om hälsotillstånd så att Transport- och kommunikationsverket kan kontrollera de sökandes förmåga att klara av sitt arbete på korrekt sätt. Det handlar om en säkerhetskritisk verksamhet och syftet med kravet på läkarintyg är att säkerställa att den som ansöker om eller vill förnya ett persontillstånd har den hälsa som behövs för att utföra arbetet på ett säkert sätt, till exempel den synförmåga som krävs i navigationsuppgifter. Det är ytterst viktigt för sjösäkerheten att innehavarna av persontillstånd har tillräckligt god hälsa. Behandlingen av de uppgifter om hälsotillstånd som framgår av läkarintyget för fartygspersonal är ingen ny uppgift för Transport- och kommunikationsverket.

Enligt 2 mom. ska informationen lämnas utan dröjsmål, i den form myndigheten begär och kostnadsfritt.

**66 §. Återkallande, ändring och begränsning av tillstånd.** Bestämmelserna om återkallande av tillstånd som beviljats av Transport- och kommunikationsverket i den föreslagna paragrafen kompletterar och preciserar 13 § om återkallande av styrsedel för lots i den gällande lagen.

Dessutom föreslås bestämmelser om ändring och begränsning av tillstånd som beviljats av myndigheten. Sådana bestämmelser finns inte i den gällande lagen. Paragrafen motsvarar i tillämpliga delar det som föreskrivs om myndighetsbeslut om behörighet inom sjöfarten i 242 § i lagen om transportservice. Det tillstånd som avses i paragrafen hänvisar till alla tillstånd utfärdade av myndigheter som regleras i denna lag och som är en förutsättning för utövandet av ett yrke eller verksamhet i en befattning.

Enligt *1 mom.* ska Transport- och kommunikationsverket återkalla ett tillstånd det beviljat, om tillståndshavaren meddelar att den verksamhet som tillståndet gäller har avbrutits eller upphört. Detta är alltså ett återkallande som initieras av tillståndshavaren själv.

För att trygga sjösäkerheten kan det också krävas ett ingripande mot tillståndshavarens egen vilja i rätten att utöva ett yrke eller vara verksam i en befattning. Syftet med *2 mom.* är att trygga sjösäkerheten genom att föreskriva om grunderna på vilka Transport- och kommunikationsverket på ett effektivt och proportionellt sätt kan ingripa i felaktig eller bristfällig verksamhet. Enligt *1 punkten* är det möjligt att ändra, begränsa eller återkalla ett tillstånd, om förutsättningarna för beviljandet av tillståndet inte längre uppfylls och fel eller brister i förutsättningarna inte åtgärdas inom utsatt tid. Även om dessa åtgärder de facto begränsar aktörens möjligheter att bedriva yrkes- och näringsverksamhet är det inte fråga om en sanktion utan om en myndighetsåtgärd för att få tillstånd eller återinföra ett lagenligt rättsläge.

Enligt *2 punkten* är det dessutom möjligt att ändra, begränsa eller återkalla ett tillstånd, om 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. När man ingriper i felaktig verksamhet i enlighet med *2 punkten* handlar det inte om att bedöma klandervärdheten av enskilda gärningar utan om att kontrollera om verksamheten även efter gärningarna uppfyller förutsättningarna för tillståndet och annars är lagenlig. Därmed utgör åtgärderna i sådana situationer som avses i *2 punkten* ett slags administrativa säkerhetsåtgärder även om de närmar sig administrativa påföljder av straffkaraktär i synnerhet i förhållande till sådana situationer som avses i *1 punkten*.

Enligt *3 punkten* är det också möjligt att återkalla, ändra eller begränsa ett tillstånd, om det av någon annan orsak än de som avses i *1* eller *2 punkten* är motiverat att misstänka att tillståndshavaren inte klarar av att utöva den verksamhet som tillståndet gäller på ett säkert sätt.

Sådana situationer som beskrivs i *2 mom.* kan uppstå till följd av uppsåtligt handlande, oavsiktliga misstag eller annan försummelse. Ordalydelsen i momentet ger Transport- och kommunikationsverket utrymme att välja den lämpligaste metoden för att reagera på felaktig eller bristfällig verksamhet. Målet är att möjliggöra de åtgärder som behövs vid brott mot de bestämmelser som styr verksamheten för att säkerställa att de iakttas på tillbörligt sätt. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Transport- och kommunikationsverket ska bedöma situationen som helhet och välja den mest proportionella åtgärden mellan att ändra, begränsa eller återkalla tillståndet. Åtgärden kan betraktas som proportionell när man uppnår det lagenliga rättsläget genom att i så liten utsträckning som möjligt begränsa tillståndshavarens yrkes- eller näringsverksamhet. Återkallande som en administrativ sanktion ingriper kraftigt i aktörernas rättsliga ställning i jämförelse med de lindrigare åtgärderna för att ändra eller begränsa ett tillstånd, och därför ska återkallande vara den metod för att ingripa i felaktig verksamhet som tillgrips i sista hand.

Vid bedömning av påföljdsbehovet förutsätter ordalydelsen i momentet dessutom att myndigheten också beaktar lindrigare metoder än ändring, begränsning och återkallande: myndigheten ska överväga möjligheten att först ge tillståndshavaren en skriftlig anmärkning eller varning.

Behörighet eller godkännanden ska kunna ändras eller begränsas eller helt återkallas först om den lindrigare åtgärden inte leder till att missförhållandena åtgärdas. Begränsning, ändring eller återkallande utan skriftlig anmärkning eller varning är möjligt endast när säkerheten kan anses vara allvarligt hotad. Bestämmelser om grunderna för anmärkning och varning föreslås i 67 §.

Myndigheten ska välja den mest proportionella av de tillgängliga metoderna. Utgångspunkten är att en administrativ sanktion, såsom påföljdsavgift, ska vidtas i sista hand i förhållande till de övriga administrativa påföljderna för samma förseelse, såsom återkallande av certifikat. Med tanke på påföljdssystemets funktionalitet och proportionalitet kan påförande av påföljdsavgift i vissa fall förordas, till exempel som en påföljd som föregår återkallande av persontillstånd. Detta framhävs i 3 mom., enligt vilket 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.

I 4 mom. föreskrivs det att innehavaren av ett persontillstånd som återkallas utan dröjsmål ska lämna in det återkallade tillståndet till Transport- och kommunikationsverket. Målet med denna skyldighet är att förebygga yrkesutövande utan giltigt persontillstånd.

I 5 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket har rätt att omhänderta persontillståndet för den tid ärendet utreds i de fall som avses i 2 mom. Tillståndet ska returneras utan dröjsmål om det inte återkallas.

**67 §. Anmärkning och varning.** I 1 mom. föreslås det en bestämmelse om att 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. Verket får utfärda en varning, om en anmärkning med hänsyn till alla faktorer som framgår i ärendet inte kan anses tillräcklig. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra ingripande i en tillståndshavares felaktiga verksamhet utan att ändra villkoren i persontillståndet eller tillståndets giltighet. Det är nödvändigt att i lag ge Transport- och kommunikationsverket möjlighet att ge en anmärkning eller varning till exempel i lindrigare situationer där förseelsen eller försummelsen inte begåtts uppsåtligen eller av grov oaktsamhet. Målet är att tillståndshavaren ska beredas möjlighet att korrigera sin egen verksamhet på det sätt som myndigheten förutsätter.

I 2 mom. föreslås det en bestämmelse om att en anmärkning kan ges muntligt eller skriftligt. En varning ska ges skriftligt och registreras i transport- och trafikregistret enligt lagen om transportservice.

**68 §. Påföljdsavgift.** I den föreslagna paragrafen sammanställs en specificerad förteckning över gärningar som kan leda till påföljdsavgift. Förutsättningen för påföljdsavgift i samtliga moment, liksom i den gällande lagen, är att handlingen har utförts uppsåtligen eller av oaktsamhet. De gärningar som i paragrafen föreslås sanktioneras kan äventyra sjösäkerheten och den finska kuststatens intressen betydligt, och därför är det särskilt viktigt att aktörerna är noggranna i sin verksamhet. Det är också viktigt att effektivisera ansvaret genom att ge myndigheterna tillräckligt effektiva möjligheter att ingripa i felaktig verksamhet. Utifrån ordalydelsen i paragrafen har Transport- och kommunikationsverket möjlighet att låta bli att påföra en påföljdsavgift efter eget övervägande. Detta kan bli aktuellt till exempel när felet eller försummelsen anses ringa eller när deras uppkomst har påverkats av förmildrande omständigheter.

Enligt 1 punkten kan påföljdsavgift påföras den som försummar den lotsplikt som avses i 4 § och i bestämmelser som utfärdats med stöd av 4 §, om inte något annat följer av 5–7 §. Närmare

gränsvärden för lotspliktiga områden och lotsplikt samt lospliktslinjer och lotsplatser fastställs genom en föreskrift som utfärdas med stöd av 4 § 7 mom. Bestämmelser om befrielse och undantag från lotsplikt finns i 4–7 §. I regel är det fartygets befälhavare som kan göra sig skyldig till försummelse av lotsplikt, men i vissa situationer kan det också bli aktuellt med sanktioner för till exempel redaren, om denne anses ha bidragit till försummelsen. Syftet med sanktionerna är dels att förebygga situationer där fartygen försummar att anlita lots, dels att effektivisera myndigheternas möjligheter att ingripa i den klandervärda verksamheten.

I 2 *punkten* föreslås en bestämmelse om sanktioner när lotsningstjänster tillhandahålls i strid med 8 §. Enligt den paragrafen får ingen annan än lotsningsbolaget tillhandahålla lotsningstjänster. Därmed kan påföljdsavgift påföras en fysisk person eller någon annan juridisk person än lotsningsbolaget som kan anses tillhandahålla lotsningstjänster. Påföljdsavgift kan också påföras en innehavare av lotsningscertifikat som anses tillhandahålla lotsningstjänster självständigt utan anställningsförhållande hos det lotsningsbolag som avses i 8 §. Med lotsningstjänster avses enligt 3 § 14 *punkten* verksamhet inom de lotspliktiga områdena i Finland och i den arrenderade delen av Saima kanal för att enligt uppdrag tillhandahålla ett fartyg lotsning eller relaterade beställnings- och transporttjänster. Syftet med sanktionerna är dels att förebygga brott mot den ensamrätt som föreskrivits för lotsningsbolaget, dels att effektivisera myndigheternas möjligheter att ingripa i den klandervärda verksamheten.

Paragrafens 3 och 4 *punkter* gäller befälhavarens eller agentens ansvar vid försummelse av skyldighet att lämna uppgifter enligt 17 § 2 mom. och skyldighet att göra en förhandsanmälan enligt 12 § 1 mom. Dessa skyldigheter har väsentlig betydelse när det gäller att trygga sjösäkerheten. Avsaknad av säkerhetskritisk information kan i värsta fall leda till olyckor. Därför behöver iakttagandet av skyldigheterna effektiviseras med förebyggande sanktionsreglering.

Enligt 5 *punkten* ska sanktioner påföras för lotsning utan den rätt som föreskrivs i 30 §. Lotsning är per definition verksamhet som utförs av en lots i samband med manövrering av fartyg. Därmed kan denna förseelse begås av en lots som till exempel lotsar i en farled för vilken han eller hon inte har ett giltigt certifikat. Ett giltigt certifikat och förfarandet för att förnya certifikat är i praktiken det enda sättet för myndigheterna att säkerställa att den sökande har tillräcklig kompetens för lotsning i respektive farled och därigenom för att trygga sjösäkerheten. De föreslagna sanktionerna är för myndigheten en viktig möjlighet att ingripa i felaktig verksamhet i synnerhet i situationer där det inte är möjligt att återkalla ett certifikat.

På en person som är anställd hos lotsningsbolaget och på en examinator tillämpas dessutom bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de utför sådana uppgifter som i denna lag läggs på lotsningsbolagets eller examinatorns ansvar.

Enligt 6 *punkten* ska sanktioner också införas när Östersjölotsning tillhandahålls i strid med 55 §. Påföljdsavgift kan alltså påföras lotsningsbolaget eller någon annan juridisk person som tillhandahåller Östersjölotsning så att den person som arbetar på uppdrag av dem saknar giltigt Östersjölotsningscertifikat samt en fysisk person som tillhandahåller Östersjölotsning utan giltigt Östersjölotsningscertifikat. Syftet med sanktionsbestämmelsen är att möjliggöra effektiv myndighetstillsyn och ingripande i synnerhet i situationer där Östersjölotsning utövas i strid mot 55 §, dvs. utan det certifikat som behövs. Östersjölotsning kan tillhandahållas av såväl en fysisk person som en juridisk person.

**69 §. Påföljdsavgiftens storlek.** Den föreslagna paragrafen föreskriver om påföljdsavgiftens storlek. I 1 *mom.* föreskrivs det om storleken på en påföljdsavgift som påförs en juridisk person. Påföljdsavgiften för en redare och för lotsningsbolaget får vara högst 100 000 euro. Enligt 2 *mom.* får påföljdsavgiften för en fysisk person vara högst 4 procent av dennes inkomster enligt

den verkställda beskattningen för året före det då förseelsen upphörde, dock högst 5 000 euro. Om inkomsterna inte på tillförlitligt sätt kan utredas utifrån inkomsterna enligt beskattningen, kan de uppskattas utifrån den övriga utredningen.

Syftet med påföljdsavgift är att förebygga försummelser och på så sätt trygga att lagens syfte, dvs. sjösäkerheten, uppfylls. Vid bedömningen av de föreslagna maximibeloppen för påföljdsavgift var målet att fastställa en nivå som har en tillräcklig förebyggande effekt. I bedömningen beaktades att det i fråga om de gärningar som avses i 68 § i värsta fall handlar om betydande gärningar som äventyrar sjösäkerheten och miljön. Dessa gärningar kan anses medföra betydande skaderisker för såväl individens och samhällets som miljöns säkerhet.

Bedömningen ska dock beakta att påföljdsavgifter som grundar sig på nationell prövning i enlighet med regleringsprinciperna för administrativa påföljdsavgifter i princip ska vara skäliga<sup>36</sup>. Samtidigt bör det beaktas att de aktörer som avses i 68 § kan vara av många slag. Det kan till exempel handla om ett litet lokalt rederi eller fartyg, men också om ett stort, multinationellt rederibolag med global verksamhet och betydande internationell omsättning. Vissa gärningar kan också begås av en enskild. Även den skaderisk gärningarna medför varierar enligt hur gärningarna begåtts. Därför föreslås det en bestämmelse i 3 mom. om faktorer som ska beaktas när storleken på påföljdsavgifter fastställs. Avgiftens storlek ska grunda sig på en övergripande bedömning och alla inverkande omständigheter ska beaktas. Faktorer som ska beaktas är 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. Om gärningsmannen till exempel har en starkare ekonomisk ställning än genomsnittet, kan detta förorda att den påförda påföljdsavgiften är högre än för en förseelse som begås av en mindre aktör. Med ekonomisk ställning avses i fråga om juridiska personer exempelvis en bedömning av deras omsättning.

**70 §. Påförande av eller avstående från påföljdsavgift.** I paragrafen föreslås det närmare bestämmelser om påförande av och avstående från påföljdsavgift. Enligt 1 mom. påförs påföljdsavgifter av Transport- och kommunikationsverket. Påföljdsavgift påförs på föredragning. Påföljdsavgiften ska betalas till staten.

Enligt Transport- och kommunikationsverkets arbetsordning<sup>37</sup> fattas beslut om påföljdsavgifter och andra administrativa påföljder av en av verkets överdirektörer. Enligt arbetsordningen fattas verkets beslut i regel på föredragning. Ett ärende kan avgöras utan föredragning, om beslutet är rutinmässigt och avgörandet utan föredragning inte äventyrar sakägarens rättssäkerhet eller den allmänna rättssäkerheten och det inte heller annars finns någon särskild orsak att fatta beslutet på föredragning. Ett ärende kan också avgöras utan föredragning, om beslutet nödvändigt måste fattas genom en omedelbar tillsynsåtgärd utan fördröjning och förfarandet med föredragning på grund av ärendets karaktär inte kan anses ändamålsenligt. Generaldirektören fastställer vid behov närmare föreskrifter om beslutanderätten.

Av rättsskyddet för den som påförs en påföljdsavgift följer att beslut om påföljdsavgift i regel ska fattas på föredragning. Bestämmelsen i 118 § 2 mom. i grundlagen (731/1999) om en föredragandes ansvar kan anses ge vid handen att beslut i förvaltningsärenden, såsom påförande av påföljdsavgift, i princip ska fattas på föredragning. Enligt 7 § i lagen om Transport- och kom-

---

<sup>36</sup> Utveckling av regleringen som gäller administrativa påföljder av straffkaraktär Arbetsgruppsbetänkande. Justitieministeriets betänkanden och utlåtanden 52/2018, s. 41.

<sup>37</sup> TRAFICOM/120320/00.00.01/2020, utfärdad 20.6.2022 och i kraft 21.6.2022.

munikationsverket (935/2018) är det generaldirektören som avgör de ärenden som hör till verket, om det inte föreskrivs eller i arbetsordningen bestäms att de ska avgöras av någon annan tjänsteman. Generaldirektören får i enskilda fall också överta avgörandet av ett ärende som annars skulle avgöras av en underlydande tjänsteman. Bestämmelsen ger möjlighet att genom arbetsordningen utfärda avvikande bestämmelser eller bestämmelser om att påförandet av påföljdsavgifter hör till någon annans än generaldirektörens behörighet

Verket ska också se till att förfarandena för påförande av påföljdsavgift tryggar rättsskyddet för den som påförs en påföljdsavgift. På verkets ansvar ligger också att genom arbetsordning eller på annat sätt besluta vem som ska vara föredragande vid beslut om påföljdsavgifter. Om verket anser det nödvändigt, kan det utveckla sina förfaranden för påförandet av avgifter vidare och till exempel införa ett påföljdskollegium med flera medlemmar som ges till uppgift att påföra påföljdsavgifter.

Beslut om påföljdsavgifter får överklagas i enlighet med den föreslagna lotsningslagens 71 § 2 mom.

I 2 mom. föreskrivs det att framställning om påföljdsavgift inte ska göras och att påföljdsavgift inte ska 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. Med gärningsman avses den redare eller hos redaren anställda person, det lotsningsbolag eller den lots som begått gärningen och som föreslås påföras en påföljdsavgift.

Bestämmelsens hänvisning till oskälighet, liksom även ordalydelsen ”kan påföras” i 68 §, lämnar prövningsrätt för myndigheten att bedöma proportionaliteten mellan de tillgängliga metoderna. När myndigheten bedömer behovet av en påföljdsavgift ska den också beakta andra tillgängliga metoder och välja den som är mest proportionell. I princip ska en administrativ sanktion av straffnatur, såsom påföljdsavgift, tillgripas i sista hand i förhållande till de övriga administrativa påföljderna för samma förseelse, såsom utfärdande av varning. Med tanke på påföljds-systemets funktionalitet och proportionalitet kan påförande av påföljdsavgift i vissa fall förordas, till exempel som en påföljd som föregår återkallande av persontillstånd.

Det finns ingen allmän bestämmelse om preskription av administrativa sanktioner i lagstiftningen. Därför ska enligt 2 mom. ingen påföljdsavgift påföras, om det har förflutit mer än fem år sedan gärningen begicks.

Paragrafens 3 mom. innehåller principen *ne bis in idem*, dvs. ett förbud mot dubbelbestraffning. Enligt det momentet får en framställning om påföljdsavgift inte göras för den som är misstänkt för samma gärning i en förundersökning eller åtalsprövning eller i ett brottmål som har inletts vid en domstol eller mot vilken en dom för samma gärning vunnit laga kraft. Den som påförts en påföljdsavgift får inte i domstol dömas till straff för samma gärning.

Enligt artikel 4 i protokoll 7 till den europeiska konventionen om mänskliga rättigheter får ingen rannsakas eller straffas på nytt genom brottmålsförfarande i samma stat för ett brott för vilket han eller hon redan blivit slutligt frikänd eller dömd i enlighet med lagen och rättegångsordningen i denna stat. Det här så kallade *ne bis in idem*-förbudet ingår också i artikel 14.7 i den internationella konventionen om mänskliga och politiska rättigheter och i artikel 50 i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna. Även grundlagens bestämmelse i 21 § 2 mom. om garantierna för en rättvis rättegång som tryggar individens rättsskydd förutsätter att förbudet



beaktas i lagstiftningen. I beslutspraxisen vid Europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna begränsar sig förbudets tillämpningsområde inte bara till egentliga domar för straffrättsliga straff utan omfattar också olika administrativa påföljder av straffnatur.

I 4 mom. föreslås det bestämmelser om preskription och verkställighet av påföljdsavgifter. Bestämmelser om verkställigheten av avgifter finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002). Därmed är det Rättsregistercentralen som svarar för verkställigheten av påföljdsavgifter. Den behöriga myndighetens beslut om en administrativ påföljdsavgift är verkställbart när beslutet vunnit laga kraft.

Lagen om verkställighet av böter innehåller inga bestämmelser om preskription av offentligtgrättsliga fordringar. I 4 mom. föreslås därför, i enlighet med övriga preskriptionsbestämmelser om påföljdsavgifter i rättsordningen, bestämmelser om att en påföljdsavgift preskriberas fem år från det att ett lagakraftvunnet avgörande meddelades. Om påföljdsavgiften fördröjs ska den vara räntefri. Dessutom föreskrivs det att en påföljdsavgift som påförts en fysisk person ska avskrivas när en avgiftsskyldig fysisk person avlider. Bestämmelsen motsvarar strafflagens 8 kap. 16 § 1 mom. enligt vilket böter avskrivas när den dömda personen avlider.

**71 §. Sökande av ändring.** I paragrafen föreslås en bestämmelse om sökande av ändring i Transport- och kommunikationsverkets beslut. Enligt den får omprövning begäras hos Transport- och kommunikationsverket i andra beslut av verket 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). Ändring i beslut med anledning av begäran om omprövning får sökas genom besvär. Dessutom innehåller momentet en informativ hänvisning till lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

**72 §. Domstol.** I paragrafen föreslås det en bestämmelse om att den behöriga domstolen i ärenden som ska behandlas enligt 14, 17–20 och 23 § i denna lag bestäms enligt 21 kap. i sjölagen (674/1994). I sjölagens 21 kap. finns bestämmelser om behöriga domstolar, sjörättsdomstolar och deras sammansättning. Bestämmelser om allmänna domstolar som behandlar tvistemål eller brottmål finns i rättegångsbalken (4/1734). Skyldigheterna enligt de föreslagna 14, 17–20 och 23 § rör ett snävt område av särskild karaktär som kräver specialkompetens och sakkunskap. Med tanke på parternas rättsskydd behöver behandlingen av dessa ärenden koncentreras till en sjödomstol, som i sin sammansättning har bredare kännedom om sjöfartsbranschen än de allmänna domstolarna.

### *11 kap. Ikraftträdande*

**73 §. Ikraftträdande.** Paragrafen föreslås innehålla en ikraftträdandebestämmelse och en bestämmelse som upphäver den gällande lotsningslagen (940/2003) och förordningen om östersjölotsar (1105/1981). I och med att den gällande lotsningslagen upphävs, upphävs också statsrådets förordning om lotsning (1385/2016). Dessutom upphävs Sjöfartsstyrelsens beslut om östersjölotsar av den 11 januari 1982 (Dnr 116/82/101), eftersom detta utfärdats med stöd av förordningen om östersjölotsar som upphävs.

**74 §. Övergångsbestämmelser.** Paragrafen innehåller övergångsbestämmelser om den nya lagen.

## 7.2 Lagen om verkställighet av böter

**1 §. Tillämpningsområde.** Paragrafens 2 mom. ändras enligt förslaget så att den påföljdsavgift som avses i 68 § i lotsningslagen ( / ) fogas till förteckningen i momentet och därigenom till lagens tillämpningsområde.

## 8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

### 8.1 Bemyndiganden att utfärda förordning

Propositionen innehåller ett bemyndigande att utfärda närmare bestämmelser genom statsrådets förordning om ordnandet av den beredskapsplanering som krävs för undantagsförhållanden och störningssituationer under normala förhållanden samt om upprättandet av beredskapsplanen och dess innehåll i detalj. På grund av regleringens tekniska karaktär är det ändamålsenligt att placera den på lägre nivå än lag. Bemyndigandet föreslås ingå i lagförslagets 16 §.

### 8.2 Normgivningsbemyndiganden

Propositionen innehåller flera normgivningsbemyndiganden. Bemyndigandena för Transport- och kommunikationsverket att utfärda föreskrifter gäller även i den nya lagen reglering av teknisk karaktär och av detaljer som inte är förknippad med prövningsrätt i någon större utsträckning. Transport- och kommunikationsverket har en särskild och etablerad sakkunskap för dem.

Det viktigaste normgivningsbemyndigandet finns i 4 §, enligt vilken Transport- och kommunikationsverket ska meddela närmare föreskrifter om gränserna för ett lotspliktigt område, bedömningen av ökad risk, den farledsspecifika gränsen för lotsplikt och den farledsspecifika lotspliktslinjen. Gränsen för lotsplikt kan variera mellan farlederna och det är inte ändamålsenligt att fastställa den i detalj på lagnivå. Dessutom ska Transport- och kommunikationsverket meddela närmare farledsspecifika föreskrifter om lotsplatserna (21 §). Transport- och kommunikationsverket meddelar redan nu med stöd av den gällande lagen föreskrifter om lotsleder och lotsplatser.

Transport- och kommunikationsverket får med stöd av 12 § meddela närmare föreskrifter om innehållet i förhandsanmälan och om tidpunkterna för lämnande av förhandsanmälan. I nuläget beskrivs tidsangivelserna och de uppgifter som ska lämnas i lotsningsbolaget Finnipilot Pilotage Ab:s servicevillkor. De uppgifter som är viktigast för ordnandet av lotsningsverksamheten och för säkerheten har lyfts upp i lagen. Dessutom kan man genom föreskrift bestämma närmare om övriga uppgifter och tidsfristerna för lämnandet av uppgifterna.

Transport- och kommunikationsverket får, liksom enligt den gällande lagen, meddela närmare föreskrifter om ansökan om tillstånd till fjärrlotsning, innehållet i ansökan samt om riskbedömningar, riskhantering och andra utredningar som krävs som en del av ansökan (25 §) och villkoren i tillståndet till fjärrlotsning (26 §).

Den föreslagna lotsningslagens 6 kap. innehåller flera bemyndiganden att utfärda föreskrifter om lotsningscertifikat och utbildningen i anslutning till erhållandet av lotsningscertifikat. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om förfarandena för ansökan om lotsningscertifikat och om de intyg som behövs för det (31 §). Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om delområdena i utbildningssystemet och förfarandet för godkännande av systemet (32 §) samt om arrangemangen för prov i farledskännedom, provets innehåll och bedömning samt förutsättningarna för godkännande och underkännande (36 §). Transport- och kommunikationsverket får dessutom 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 (37 §).

I 7 kap. föreslås ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att utfärda föreskrifter om PEC-certifikat på samma sätt som om lotsningscertifikat. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om förfarandena för ansökan om PEC-certifikat och första farledsspecifik befrielse från lotsplikt och om kraven på de sökandes språkkunskaper samt fastställa ansökningsblanketterna (40 §). Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om farlederna för PEC-inskolningsresan, inskolningssamtalet, den omfattande VTS-områdesspecifika erfarenhet som krävs av sökande eller samlandet av den genom fartygssimulatorövningar och kraven på de sökandes språkkunskaper. Genom de krav som ställs i föreskriften ska det säkerställas att den sökandes erfarenhet och kunnande på området är så omfattande att sjösäkerheten inte äventyras (41 §). Dessutom får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om målen för PEC-inskolningsresan och förfarandet för respons till den som avlägger en PEC-inskolningsresa (43 §), arrangemangen för prov i farledskännedom, provets innehåll och bedömning samt förutsättningarna för godkännande och underkännande av prestationen (45 §) samt förfarandet för bedömning av det praktiska provet för PEC-examen och innehållet i examenskörningen och provet i fartygssimulator vid ansökan om första och därpå följande befrielser (46 §). Transport- och kommunikationsverket får också meddela föreskrifter för att närmare definiera begreppet omfattande erfarenhet när en områdespecifik befrielse förnyas (50 §).

I förslagets 8 kap. ingår bemyndiganden att utfärda föreskrifter om examinatorscertifikatet och examinatorutbildningen. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i utbildningarna och förfarandet för godkännande (51 §) och om förfarandet för förnyelse av certifikat för examinator (52 §).

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om förfarandet vid ansökan om Östersjölotsningscertifikat (56 §), innehållet i Östersjölotsexamen, examensarrangemangen och bedömningsförfarandet (57 §) samt förfarandena för förnyelse av Östersjölotsningscertifikat (58 §).

Dessutom får Transport- och kommunikationsverket meddela mer detaljerade tekniska föreskrifter som gäller det detaljerade innehållet i och upprättandet av lotsningsbolagets beredskaps- och förberedelseplan (16 §). Bestämmelsen motsvarar vad som föreskrivits i till exempel lagen om transportservice om beredskapsskyldigheten hos innehavare av person- och godstrafiktillstånd och beredskapsskyldigheten i järnvägstrafik, spårbunden stadstrafik och flygtrafik.

## **9 Ikraftträdande**

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2023.

Den föreslagna ikraftträdandetidpunkten behövs för att Transport- och kommunikationsverket och andra aktörer som i lagen åläggs nya skyldigheter ska hinna anpassa sin verksamhet till de nya kraven. Till exempel verkets föreskriftsberedning kräver tillräckligt lång tid innan den nya lotsningslagen träder i kraft.

Genom lagen upphävs förutom lotsningslagen (940/2003) också statsrådets förordning om lotsning (1385/2016) och förordningen om östersjölotsar (1105/1981). Förordningen om östersjölotsar har utfärdats vid den tid då lotsningen reglerades genom lotsningsförordningen (393/1957). Eftersom den inte grundar sig på lagen har den inte upphävts med stöd av tidigare

reformer av lagen. Därför föreslås det i denna proposition att förordningen upphävs. I och med upphävandet av förordningen upphävs också Sjöfartsstyrelsens beslut om östersjölotsar (116/82/101).

Den erfarenhet som enligt 43 § 3 mom. i den föreslagna lotsningslagen krävs av handledare på PEC-inskolningsresor kan med stöd av övergångsbestämmelserna även anses uppfyllas helt eller delvis genom motsvarande erfarenhet som samlats med linjelotsbrev eller dispens före ikraftträdandet av denna lag. Bestämmelsen ger möjlighet att som handledare på PEC-inskolningsresor också godkänna en sådan person som uppfyller de övriga kraven och som har erfarenhet av arbete som linjelots eller arbete med dispens. Erfarenheten kan också delvis ha samlats med ett sådant PEC-certifikat som föreslås i lagen.

Övergångsbestämmelserna ger möjlighet att förnya styrsedel för lots, linjelotsbrev och dispens enligt den lag som upphävs på de villkor som anges i den föreslagna lagen, om persontillstånden kan förnyas enligt den lag som upphävs. Detta innebär att persontillstånd som kan förnyas enligt den lag som upphävs kan ändras till persontillstånd enligt den föreslagna lagen.

## **10 Verkställighet och uppföljning**

För verkställigheten av de föreslagna lagändringarna svarar Transport- och kommunikationsverket, som utfärdar de i lagen avsedda undantagstillstånden och persontillstånden som gäller lotsplikt och som meddelar närmare tekniska föreskrifter enligt bemyndigandena i lagen.

Genomförandet av de ändringar som föreslås i propositionen och deras effekt följs upp regelbundet. Transport- och kommunikationsverket skriver uppföljningsrapporter för kommunikationsministeriet i synnerhet om utvecklingen av antalet persontillstånd och antalet lotsningar och bedömer utvecklingen av de lagenliga ändringarna i utbildningen och examina i praktiken. Även tillämpningen och effekterna av de föreslagna administrativa påföljderna granskas. Dessutom bedöms i uppföljningen det praktiska genomförandet av bestämningen av riskgrunderna för lotsplikt och deras effekter. Trafikledsverket har, till stöd för den riskbaserade bestämningen av gränserna för lotsplikt, beställt en utredning av Aalto-universitetet som inkluderar en beräkningsmetod för att bedöma den risk olika fartyg utgör i olika farleder. Transport- och kommunikationsverket kan utnyttja de referensvärden som erhållits genom beräkningsmetoden när verket meddelar närmare föreskrifter om gränsen för lotsplikt i respektive farled. Uppföljningens resultat utvärderas och vid behov införs även bestående ändringar i den gällande lagstiftningen.

Enligt statsrådets principbeslut om främjande av automatiseringen av transporter (25.11.2021) främjar införandet av fjärrlotsning inom vissa områden automatiseringsutvecklingen. Vid totalreformen av lotsningslagen beslutade man att inte i detta skede revidera lagstiftningen om fjärrlotsning, eftersom den är tämligen ny och fjärrlotsningsförsöken ännu pågår. Tills vidare är det för tidigt att bedöma hur processerna, befättningsbeskrivningarna och kompetenskraven i anslutning till fjärrlotsning ska preciseras och hur den lägesbild som verksamheten förutsätter ska distribueras. Det står dock klart att regleringen om fjärrlotsning behöver ses över när ändringsbehoven är kända. Bedömningen av ändringsbehoven i anslutning till fjärrlotsning skjuts alltså fram till en senare tidpunkt.

Propositionens förslag om beredskap gäller närmast en uppdatering av lotsningsbolagets beredskapsskyldighet. Vid beredningen av propositionen prognostiserades att lagstiftningen om beredskap inom en nära framtid kommer att behöva preciseras så att den beaktar utvecklingen av regleringen på unionsnivå.

## **11 Förhållande till andra propositioner och beroende av internationella förpliktelser**

Riksdagen behandlar för närvarande regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om animaliska biprodukter, ändring av 6 § i lagen om Enheten för utredning av grå ekonomi och ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter (RP 89/2022 rd), regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om markstationer och vissa radaranläggningar, lag om ändring av lagen om rymdverksamhet och lag om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter (RP 113/2022 rd), regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om lag om karens i anslutning till uppdraget som medlem av statsrådet och lag om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter (RP 192/2022 rd) samt regeringens proposition till riksdagen med förslag till komplettering (RP 231/2022 rd) av regeringens proposition med förslag till lag om transport av farliga ämnen och till lagar som har samband med den (RP 220/2021 rd), som innehåller ett förslag till ändring av 1 § 2 mom. i lagen om verkställighet av böter.

Ramarna för EU:s regler om statligt stöd fastställs i artiklarna 107–109 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Enligt artikel 107.1 är i princip stöd som ges av en medlemsstat som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Reglerna för statligt stöd gäller åtgärder där den offentliga sektorn beviljar stöd eller andra förmåner för företag.

Tillämpningen av reglerna för statligt stöd förutsätter att alla kännetecken för stödåtgärden enligt artikel 107.1 uppfylls: 1. Stödet har beviljats från offentliga medel 2. Åtgärden snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen 3. Stödet är selektivt 4. Åtgärden påverkar handeln mellan medlemsstater. Det stöd som omfattas av tillämpningsområdet ska, om inte någon undantagsgrund kan tillämpas på det, underrättas kommissionen på förhand i enlighet med artikel 108.3 i EUF-fördraget, så att kommissionen kan bedöma det planerade stödets förenlighet med den inre marknaden.

EU:s regler för statligt stöd möjliggör under vissa förutsättningar att stödet kan anses förenligt med den inre marknaden, om det har beviljats för att säkerställa utbudet av sådana tjänster av allmänt ekonomiskt intresse som avses i EUF-fördragets artikel 106.2. Med tjänster av allmänt ekonomiskt intresse avses tjänster vilkas tillgänglighet för allmänheten myndigheten vill trygga under alla förhållanden. Det måste gälla en tjänst som enligt myndigheten är viktig för allmänheten eller med tanke på samhällets funktion. Tillämpningen av EUF-regleringen förutsätter att en bristfällighet uppdragats i marknadens funktion, vilket innebär att tjänsten inte tillhandahålls marknadsmässigt eller inte kan tillhandahållas i framtiden på ett tillfredsställande sätt. Då kan myndigheten vidta åtgärder för att trygga tillgången till tjänsten genom att ålägga företaget en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster. EU:s medlemsstater har en omfattande bestämmanderätt när det gäller att bedöma vad som ska räknas som tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Kommissionen kan ifrågasätta hur en medlemsstat definierat tjänsterna av allmänt ekonomiskt intresse endast när det gäller ett uppenbart fel. Syftet med EUF-stödet är att säkerställa tillgången till för samhället viktiga och allmännyttiga tjänster under alla förhållanden.

Beslut i enlighet med artikel 2.1 a i kommissionens EUF-beslut (2012/21/EU) tillämpas när ersättningen inte överstiger ett årligt belopp på 15 miljoner euro för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse inom andra områden än transport och infrastruktur för transport. Enligt artikel 2.2 kan den period för vilken företaget har anförtrots uppdraget vara högst tio år.

Skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster med avseende på lotsningen i Saima kanal och Saimens vattenområde och den ersättning som betalas för det grundar sig på kommissionens

beslut (2012/21/EU), som specificerar de förutsättningar som ska uppfyllas för att man inte ska behöva göra en anmälan om statligt stöd till kommissionen. Lotsningsverksamheten i Saimenområdet har ansetts uppfylla kriterierna i kommissionens beslut. Uppdraget har gjorts för viss tid.

I propositionen föreslås det en ändring av ersättningsgrunden för serviceskyldigheten i Saima kanal och Saimens vattenområde, utifrån vilken bolaget kompenseras för sina inkomstförluster till följd av upprätthållandet och tillhandahållandet av lotsning i området till ett nedsatt pris per enhet. Grunden för beviljande av ersättning föreslås fortfarande vara skillnaden mellan det nedsatta priset och det ordinarie priset per enhet och ersättningens storlek bero på antalet lotsningar. När antalet lotsningar minskar betydligt från det sedvanliga kan ersättning dessutom betalas för kostnader som uppkommer av upprätthållandet av lotsningsberedskap. Sådana kostnader kan bland annat vara personalkostnader samt kostnader för materiel och fastigheter.

Syftet med ersättningen, som beviljas av staten, är att trygga tillgången till lotsningstjänster i Saimenområdet. Syftet med det nedsatta priset per enhet som tas ut för lotsningstjänster är att hålla priserna på lotsning i Saima kanal och Saimens vattenområde på en skälig nivå trots att lotsningsresorna är längre och förhållandena svårare än till havs. Utan statens ersättning skulle bolaget dessutom vara tvunget att överföra inkomstförlusterna av upprätthållandet av lotsning i Saimen och av det nedsatta priset per enhet till priserna för lotsning i de andra områdena. Ändringen av ersättningsgrunderna är nödvändig på grund av förändringar i omvärlden som lett till och förväntas leda till ändringar i antalet lotsningar. Till följd av förändringarna i omvärlden räcker det inte med bara en ersättning som grundar sig på lotsningsprestationer för att säkerställa lotsningstjänster till skäliga priser i Saima kanal och Saimens vattenområde i en situation där det fartyg som trafikerar området har lotsplikt.

## **12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning**

### **12.1 Inledning**

I propositionen föreslås det att det stiftas en ny lotsningslag. Propositionen innehåller flera förslag vilkas förhållande till grundlagen behöver bedömas. I bedömningen bör det noteras att en del av de bestämmelser som nu föreslås i sak redan ingår i den gällande lotsningslagen. Lotsningslagen från år 2003 har ändrats ett tiotal gånger.

Den här propositionen innehåller flera förslag som ändrar rättsläget enligt den gällande lagen. Nedan bedöms deras förhållande till grundlagen. Därtill bedöms också bestämmelser i den gällande lagen i förhållande till hur uppfattningen om de grundläggande fri- och rättigheterna samt anvisningarna för utarbetande av regeringspropositioner har utvecklats under lotsningslagens giltighetstid. Propositionen behöver i synnerhet bedömas i förhållande till följande bestämmelser i grundlagen: rättsstatsprincipen (2 § 3 mom.), jämlikhet (6 §), skydd för privatlivet (10 §), näringsfrihet och rätt till arbete (18 §), rättsskydd (21 §), utfärdande av förordningar och delegering av lagstiftningsbehörighet (80 §) och överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter (124 §).

De allmänna förutsättningarna för inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna är att avvikelserna ska utfärdas genom lag, vara exakta och noggrant avgränsade, vara godtagbara och proportionella, att kärnområdets integritet i de grundläggande fri- och rättigheterna ska bevaras, att adekvat rättssäkerhet ska garanteras och att de ska uppfylla människorättsförpliktelserna. Grundlagsutskottet har också särskilt understrukit att beredningen av propositioner bör utvecklas för att lagstiftningsordningen ska motiveras också med avseende på skyldigheten enligt 22 § i grundlagen att se till att de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga

rättigheterna tillgodoses och inte enbart med avseende på eventuella motsatsförhållanden i fråga om rättigheterna (GrUU 52/2014 rd, s. 3/I).

## 12.2 Rättsstatsprincipen och förvaltningens lagbundenhet (2 § 3 mom.)

Enligt 2 § 3 mom. i grundlagen ska utövande av offentlig makt grunda sig på lag och lagen ska noggrant följas i all offentlig verksamhet. Iakttagandet av rättsstatsprincipen förutsätter att den som utövar offentlig makt alltid har en behörighetsgrund som i sista hand återgår på en av riksdagen stiftad lag (RP 1/1998 rd, s. 75, GrUU 29/2013 rd, s.2/I). Myndigheten kan alltså inte ha sådan behörighet som avser utövande av offentlig makt utan en uttrycklig grund i lag. Principen är att den behöriga myndigheten alltid ska framgå av lagen (GrUU 67/2010 rd, s. 5). Detta perspektiv har beaktats i propositionen till exempel så att ansvaret hos myndigheterna, i synnerhet hos Transport- och kommunikationsverket, preciseras och tydliggörs. Dessutom tydliggörs regleringen av tjänsteansvaret för lotsningsverksamheten så att det utsträcks till att gälla inte bara lotsarna utan också andra personer i anställning hos lotsningsbolaget. Därtill preciseras tjänsteansvaret hos personer som är anställda hos lotsningsbolaget genom konstaterandet att straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på dem till den del de utför uppgifter som åläggs dem i förslaget till lotsningslag. Tjänsteansvar tillämpas enligt förslaget också på examinatorer.

## 12.3 Jämlikhet (6 §)

I 6 § i grundlagen föreskrivs det om jämlikhet. Ingen får utan godtagbart skäl särbehandlas på grund av kön, ålder, ursprung, språk, religion, övertygelse, åsikt, hälsotillstånd eller handikapp eller av någon annan orsak som gäller hans eller hennes person. Bestämmelsen förbjuder också indirekt diskriminering, dvs. åtgärder som de facto – om dock indirekt – leder till ett diskriminerande slutresultat. Det är också förbjudet att favorisera eller ge någon individ eller grupp prioriterad status om detta innebär diskriminering av andra. Enligt 22 § i grundlagen ska det allmänna se till att de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna tillgodoses.

Genom bestämmelsen i grundlagen förbjuds inte alla former av särbehandling, inte heller när den grundar sig på en orsak som uttryckligen nämns i bestämmelsen. Det väsentliga är om särbehandlingen kan motiveras på ett godtagbart sätt med tanke på systemet för de grundläggande fri- och rättigheterna. Kraven på motiveringen är dock höga, speciellt i fråga om de förbjudna särbehandlingsgrunderna som räknas upp i bestämmelsen.<sup>38</sup> I grundlagsutskottets utlåtandep Praxis har man förutom vid särbehandlingens godtagbarhet också framhävt att den valda metoden ska vara proportionell.<sup>39</sup> Grundlagen förbjuder också indirekt diskriminering, dvs. åtgärder som de facto leder till ett diskriminerande resultat.<sup>40</sup>

I diskrimineringslagens 8 § 1 mom. föreskrivs det om förbud mot diskriminering. Enligt det får ingen diskrimineras på grund av ålder, ursprung, nationalitet, språk, religion, övertygelse, åsikt, politisk verksamhet, fackföreningsverksamhet, familjeförhållanden, hälsotillstånd, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller någon annan omständighet som gäller den enskilde som person. Dessutom föreskrivs det i lagens 11 § 1 mom. om de allmänna legitima grunderna för särbehandling. Enligt det är särbehandling inte diskriminering, om behandlingen föranleds av lag eller annars har ett godtagbart syfte och medlen för att uppnå detta syfte är proportionerliga. Särbehandlingen ska alltså ha ett godtagbart syfte för att kunna anses legitim. Den ska också

<sup>38</sup> RP 309/1993 rd, s. 44, GrUU 15/2001 rd, s. 3, GrUU 1/2006 rd, s. 2, GrUU 60/2010 rd, s. 3, GrUU 23/2012 rd, s. 2.

<sup>39</sup> GrUU 38/2006 rd, s. 3, GrUU 60/2010 rd, s. 3, GrUU 23/2012 rd, s. 2.

<sup>40</sup> RP 309/1993 rd, s. 44, GrUU 28/2009 rd, s. 2.

vara förenlig med proportionalitetsprincipen, dvs. ha rätt proportioner i förhållande till det godtagbara syftet.

För beviljande och förnyande av lotsningscertifikat, PEC-certifikat eller Östersjölotsningscertifikat förutsätts att den sökande har ett giltigt läkarintyg för fartygspersonal som berättigar till däckstjänstgöring. Motsvarande skyldigheter i sak som gäller styrsedel för lots, linjelotsbrev och dispens finns i den gällande statsrådsförordningen om lotsning. Av läkarintyget framgår vanligen uppgifter om hälsotillståndet. Behandlingen av uppgifterna tas upp närmare i avsnittet om skydd för privatlivet.

Syftet med lagförslagets krav på giltigt läkarintyg är att säkerställa att den som ansöker om eller vill förnya ett persontillstånd har den hälsa som behövs för att utföra arbetet ombord på ett säkert sätt, såväl fysisk som psykisk. Till exempel tillståndshavarens syn, hörsel och färgseende ska vara tillräckligt bra för det tänkta arbetet. Den synförmåga som krävs för olika navigationsuppdrag är en väsentlig egenskap när man ansöker om eller förnyar ett persontillstånd.

Syftet med kravet är också att säkerställa att personen inte har en sådan sjukdom som förvärras i arbetet, som gör personen oförmögen att utföra sitt arbete eller som kan äventyra sjösäkerheten eller hälsan eller säkerheten för andra som arbetar ombord. Att tillståndshavarna har tillräckligt god hälsa är ytterst viktigt för sjösäkerheten. Säkerställandet av sjösäkerheten är väsentligt kopplat till Transport- och kommunikationsverkets uppgifter när verket utfärdar persontillstånd.

Även rätten att fritt välja sitt arbete är kopplad till jämlikhet och diskrimineringsförbud enligt grundlagen. Vid anställning ska kravet på likabehandling iakttas. Med tanke på säkerheten för dem som arbetar ombord samt fartygets säkerhet är det ändamålsenligt och nödvändigt att utifrån hälso- och säkerhetsperspektiv inskränka jämlikheten mellan dem som ansöker om eller förnyar ett persontillstånd så att de ska lämna ett läkarintyg som ger rätt till däckstjänstgöring.

I och med lagförslaget bevaras kärnområdets integritet i jämlikheten som grundläggande fri- och rättighet, eftersom de föreslagna bestämmelserna inte försätter sökande som är i samma situation i en ojämlik ställning. Kravet på läkarintyg tillämpas på alla sökande i samma situation. Ur perspektiv av inskränkning av grundläggande fri- och rättigheter är förslagen med stöd av det ovan anförda proportionella och motiverade i syfte att trygga sjösäkerheten.

#### **12.4 Skydd för privatlivet (10 §)**

Förslaget är relevant med avseende på skyddet för privatlivet och för personuppgifter, som tryggas i 10 § i grundlagen. Enligt 10 § 1 mom. i grundlagen är vars och ens privatliv, heder och hemfrid tryggade. Närmare bestämmelser om skydd för personuppgifter utfärdas genom lag. När ett företag behandlar personuppgifter tillämpas i första hand Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (*allmän dataskyddsförordning, nedan kallad dataskyddsförordningen*) och den nationella dataskyddslagen (1050/2018) som kompletterar den. De föreslagna bestämmelserna har betydelse också med tanke på EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna. I artikel 7 i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna tryggas skyddet för privatlivet och i artikel 8 tryggas vars och ens rätt till skydd för sina egna personuppgifter.



Grundlagsutskottet har en tämligen omfattande utlåtandep Praxis om skyddet för personuppgifter.<sup>41</sup> De detaljerade bestämmelserna i dataskyddsförordningen, som tolkas och tillämpas i enlighet med de rättigheter som tryggas i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, utgör i allmänhet en tillräcklig lagstiftningsgrund även med tanke på det skydd för privatliv och personuppgifter som garanteras i 10 § i grundlagen. I princip ska lagstiftningen om personuppgifter grunda sig på dataskyddsförordningen och den kompletterande allmänna nationella lagstiftningen<sup>42</sup>, och handlingsutrymmet i den nationella lagstiftningen ska motiveras.<sup>43</sup> Enligt utskottets uppfattning motsvarar bestämmelserna i dataskyddsförordningen, då de tolkas och tillämpas ändamålsenligt, även den skyddsnivå för personuppgifter som bestäms enligt den europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna. Således är det av konstitutionella skäl inte längre nödvändigt att i speciallagstiftningen inom dataskyddsförordningens tillämpningsområde ta in täckande och detaljerade bestämmelser om behandlingen av personuppgifter, utan förhållningen till detta ska vara återhållsam. Enligt grundlagsutskottet räcker det i princip att lagstiftningen om skyddet för och behandlingen av personuppgifter är förenlig med dataskyddsförordningen.<sup>44</sup>

Genom den föreslagna lagen regleras tillsynsmyndigheternas allmänna rätt att få information. Tillsynsmyndigheterna föreslås i propositionen ha rätt att trots sekretessbestämmelserna få information som är nödvändig för att de ska kunna utföra de uppgifter som de ålagts. Bestämmelsen är nödvändig för att verket effektivt ska kunna utöva tillsyn över de skyldigheter som i den föreslagna lagen åläggs lotsningsbolaget och tillståndshavare samt andra aktörer och personer. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra utförandet av de myndighetsuppgifter som ingår i den föreslagna lagen. I och med nödvändighetskriteriet är myndigheternas rätt att få information bunden till utförandet av de myndighetsuppgifter som ingår i den föreslagna lagen. Myndigheternas rätt att få information begränsas dessutom av de allmänna rättsprinciperna för god förvaltning enligt 2 kap. i förvaltningslagen, såsom principerna om proportionalitet och ändamålsenlighet.

Personuppgifter behöver behandlas för att lotsningscertifikat, farleds- eller områdesspecifika PEC-certifikat, Östersjölotsningscertifikat och examinatorscertifikat ska kunna beviljas eller förnyas och för att utöva tillsyn över att de används korrekt. Uppgifter behöver behandlas av Transport- och kommunikationsverket så att verket kan fullgöra sina lagstadgade skyldigheter. Den rättsliga grunden för behandlingen motsvarar alltså artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen.

För beviljande och förnyande av lotsningscertifikat, PEC-certifikat eller Östersjölotsningscertifikat förutsätts att den sökande har ett giltigt läkarintyg för fartygspersonal som berättigar till däckstjänstgöring, Motsvarande skyldigheter i sak som gäller styrsedel för lots, linjelotsbrev och dispens finns i den gällande statsrådsförordningen om lotsning. Av läkarintyget kan framgå uppgifter om hälsotillståndet. I dataskyddsförordningen hör uppgifter om hälsotillstånd till de särskilda kategorierna av personuppgifter som ska behandlas med högre tröskel än andra personuppgifter. Behandling av särskilda kategorier av personuppgifter kräver en grund enligt artikel 9.2 i dataskyddsförordningen.

Enligt dataskyddsförordningen är det tillåtet att behandla uppgifter om hälsotillstånd till exempel när det är nödvändigt för att den personuppgiftsansvarige eller den registrerade ska kunna fullgöra sina skyldigheter och utöva sina särskilda rättigheter inom arbetsrätten och på områdena social trygghet och socialt skydd, i den omfattning detta är tillåtet enligt unionsrätten eller

<sup>41</sup> Se t.ex. GrUU 4/2021 rd, s. 2–4 med hänvisningar.

<sup>42</sup> Se GrUU 14/2018 rd, s. 4–5.

<sup>43</sup> GrUU 1/2018 rd.

<sup>44</sup> GrUU 14/2018 rd, s. 4–5 och GrUU 4/2021 rd, s. 2.

medlemsstaternas nationella rätt eller ett kollektivavtal som antagits med stöd av medlemsstaternas nationella rätt, där lämpliga skyddsåtgärder som säkerställer den registrerades grundläggande rättigheter och intressen fastställs.<sup>45</sup> I fråga om dataskydd i arbetslivet medger artikel 88 i dataskyddsförordningen nationellt handlingsutrymme. I den nationella lagstiftningen regleras dataskyddet i arbetslivet närmare med stöd av 30 § i dataskyddslagen i lagen om integritetsskydd i arbetslivet (759/2004).

I enlighet med 5 § i lagen om integritetsskydd i arbetslivet har arbetsgivaren rätt att behandla uppgifter om en arbetstagares hälsotillstånd, om uppgifterna har samlats in hos arbetstagaren själv eller med arbetstagarens skriftliga samtycke hos någon annan och behandlingen av uppgifterna behövs för utbetalning av lön för sjukdomstid eller därmed jämförbara förmåner i anslutning till hälsotillståndet eller för utredning av om det finns grundad anledning till frånvaro från arbetet eller om arbetstagaren uttryckligen önskar att hans eller hennes arbetsförmåga utreds på basis av uppgifterna om hälsotillstånd. Arbetsgivaren har dessutom rätt att behandla dessa uppgifter i sådana situationer och i en sådan omfattning som bestäms särskilt någon annanstans i lag. Arbetsgivaren ska också behandla personuppgifter i enlighet med relevanskravet i 3 § i lagen om integritetsskydd.

Syftet med lagförslagets krav på giltigt läkarintyg är att säkerställa att den som ansöker om eller vill förnya ett persontillstånd har den hälsa som behövs för att utföra arbetet på ett säkert sätt, till exempel den synförmåga som krävs i navigationsuppgifter. Det är ytterst viktigt för sjösäkerheten att tillståndshavarna har tillräckligt god hälsa. Säkerställandet av sjösäkerheten är väsentligt kopplat till Transport- och kommunikationsverkets uppgifter när verket utfärdar persontillstånd. Den föreslagna behandlingen av personuppgifter om hälsotillstånd behövs därför så att den personuppgiftsansvariges eller registrerades skyldigheter och särskilda rättigheter iakttas inom arbetsrätten. De föreslagna bestämmelserna ger inte tillsynsmyndigheterna nya rättigheter att få sekretessbelagd information. Transport- och kommunikationsverket behandlar redan i nuläget uppgifter om hälsotillstånd som framgår av läkarintyget för fartygspersonal.

Propositionen innehåller inga förslag till ny lagstiftning som preciserar dataskyddsförordningen utan på registerföringen och behandlingen av uppgifter tillämpas 26–28 kap. i lagen om transportservice.

## 12.5 Rätt till arbete och näringsfrihet (18 §)

Propositionen behöver också granskas i förhållande till grundlagens 18 §, den bestämmelse som tryggar arbete och näringsfrihet. I 18 § 1 mom. i grundlagen tryggas var och en i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Dessutom stärker bestämmelsen principen om fritt företagande, då yrke och näring uttryckligen nämns som metoder för att skaffa sig försörjning. Rätten att fritt välja sitt arbete är också kopplad till jämlikhet och diskrimineringsförbud.

Propositionen har fyra helheter som anknyter till 18 § i grundlagen. För det första är lotsplikten i enlighet med regleringen i sig en inskränkning av näringsfriheten. Lotsplikten har i den gällande lagstiftningen avgränsats till att gälla allmänna farleder som fastställts som lotsleder. I den föreslagna lagen gäller den allmänna lotsplikten med vissa begränsningar alla minst 50 långa fartyg som trafikerar de lotspliktiga områdena i Finland. Kravet innebär dock inte någon absolut inskränkning av näringsfriheten eftersom rederierna har möjlighet att skaffa den kom-

---

<sup>45</sup> Artikel 9.2 b i dataskyddsförordningen.

petens och de persontillstånd för sin besättning som behövs för befrielse från lotsplikt. Integriteten i den grundläggande fri- och rättighetens kärnområde bevaras. Syftet med lotsplikt som begränsning är att trygga sjösäkerheten, vilket i sin tur främjar vars och ens rätt till liv, egendomsskydd och grundläggande miljörättigheter. Det är inte möjligt att trygga dessa grundläggande rättigheter lika effektivt med andra medel. Därför är inskränkningen godtagbar och står i rätt proportion till syftet.

Genom den föreslagna lagen möjliggörs också farledsspecifik bedömning av lotsplikten. I nuläget bestäms lotsplikten på samma grunder i alla farleder. Gällande praxis beaktar inte farledernas och fartygens särdrag. Olika farleder och fartyg, liksom även kombinationerna farled-fartyg, kan vara mycket olika och då är den risk som varje fartyg utgör i respektive farled av olika grad. De föreslagna bestämmelserna är mer exakta än de gällande och beaktar bättre dessa situationsspecifika skillnader. Därmed står inskränkningen av näringsfriheten i bättre proportion till den nytta som eftersträvas med den. Förslagen om lotsplikt är alltså, såsom framgår av propositionen, noga avgränsade och proportionella och förutsätter inte att grundlagsordning används.

*För det andra* innebär lotsningsbolagets ensamrätt att tillhandahålla lotsningstjänster och utöva lotsningsverksamhet en inskränkning av näringsfriheten eftersom andra näringsidkare inte får tillhandahålla lotsningstjänster. Detta motsvarar den gällande lagen där grundlagsenligheten bedömts i samband med stiftandet av lagar om ändring av lotsningslagen (RP 214/2010 rd) och lagen om ombildning av Lotsverket till aktiebolag (RP 130/2010 rd). I Finnpilots ställning föreslås inga ändringar i denna proposition, och därmed granskas inte heller närmare förhållandet till de grundläggande fri- och rättigheterna i fråga om tillhandahållandet av lotsningstjänster.

*För det tredje* föreslås det i propositionen krav för lotsar, Östersjölotsar och rederiernas besättningar som förutsätter persontillstånd som utfärdats av en myndighet eller något annat godkännande för utövande av yrke eller näring. Dessutom förutsätts hamnarna skaffa tillstånd från Transport- och kommunikationsverket för manövrering av fartyg i hamn utan det persontillstånd som annars skulle krävas. Sådana krav innebär en inskränkning av den frihet som tryggas i grundlagens 18 § 1 mom. I regeringens proposition till riksdagen med förslag till ändring av grundlagarnas stadganden om de grundläggande fri- och rättigheterna ansågs det att tillståndsplikt inom vissa områden kan vara motiverad särskilt i syfte att trygga hälsa och säkerhet.<sup>46</sup> Även grundlagsutskottet har ansett att tillståndsplikt i näringsverksamhet är möjligt undantagsvis.<sup>47</sup> Tillståndsplikten ska föreskrivas i lag, och den lagen ska uppfylla de allmänna förutsättningar som krävs av en lag som inskränker en grundläggande fri- och rättighet. Vad gäller innehållet har utskottet ansett det viktigt att bestämmelserna om villkoren för tillstånd och tillståndets giltighet garanterar en tillräcklig förutsebarhet i myndigheternas verksamhet. Ur detta perspektiv är det bland annat betydelsefullt i vilken omfattning myndigheternas befogenheter bygger på bunden prövning eller ändamålsenlighetsprövning.<sup>48</sup>

Av lotsar, Östersjölotsar samt innehavare av linjelotsbrev och dispens har man redan länge med stöd av den gällande lagstiftningen krävt persontillstånd som utfärdats av en myndighet. Ändringarna i den här propositionen fokuserar på att uppdatera och tydliggöra lagstiftningen, vilket är positivt med tanke på förutsättningarna för att inskränka grundläggande rättigheter. Bestämmelserna är mer exakta än i nuläget och beaktar bättre de situationsspecifika särskilda faktorerna så att inskränkningen av grundläggande fri- och rättigheter blir mer proportionell och förenhetlig för farlederna så att även kraven är bättre kända och mer förutsebara för näringsidkare och

<sup>46</sup> Se motiveringen till bestämmelsen RP 309/1993.

<sup>47</sup> Se t.ex. GrUU 58/2014 rd s. 5.

<sup>48</sup> Se t.ex. GrUU 69/2014 rd s. 2, GrUU 46/2016 rd s. 3 och GrUU 31/2018 rd s. 2.

yrkesutövare. Även villkoren för hamninnehavarnas tillstånd regleras exakt, noga avgränsat och därmed förutsebart.

Målet med den föreslagna lagstiftningen om persontillstånd är i synnerhet att upprätthålla säkerhetsläget inom sjöfarten. Det nya kravet på tillstånd för hamninnehavare är också kopplat till tryggheten av säkerheten när fartyg framförs mellan olika områden i hamn. Grundlagsutskottet har tidigare ansett att till exempel trafiksäkerhet uttryckligen ur perspektiv av systemet för grundläggande fri- och rättigheter är en godtagbar grund för inskränkning av näringsfriheten (GrUU 40/2002 rd). Kraven är också en garanti för effektiv myndighetstillsyn.

Lagförslagets krav på godkännande och persontillstånd är alltså, såsom framgår av propositionen, noga avgränsade och proportionella och förutsätter inte att grundlagsordning används. Lotsningsbolagets och rederiernas näringsverksamhet och lotsarnas och rederipersonalens rätt till arbete tryggas också genom förslaget om flexibilitet i certifikatens giltighetstider i exceptionella situationer. Åtgärderna för att trygga en oavbruten sjöfart tryggar även sysselsättningen för dem som arbetar med maritim logistik. Kontinuiteten i fartygstrafiken och logistiken tryggar dessutom på bredare front sysselsättningen och näringsverksamheten i anslutning till olika samhällsfunktioner såsom industrin.

*För det fjärde* föreslås det i propositionen mer omfattande möjligheter än i den gällande lagen för myndigheten att återkalla, ändra eller begränsa det tillstånd den utfärdar. Dessutom föreslås myndigheten rätt att utfärda en anmärkning eller varning till en aktör som inte iakttar de krav som ställs på aktören i lagstiftningen. Återkallande, ändring eller begränsning av tillstånd utgör inte en straffrättslig påföljd utan en myndighetsåtgärd som syftar till att skapa eller återställa ett lagenligt rättsläge. Förfarandet för återkallande, ändring eller begränsning handlar inte om att bedöma klandervärdheten av enskilda gärningar utan om att kontrollera om verksamheten även efter gärningarna uppfyller förutsättningarna för beviljande av certifikat eller beslut om godkännande och annars är lagenlig. Det är alltså fråga om en slags administrativ skyddsåtgärd. Förfarandet inverkar dock på personens grundläggande rättighet till arbete och näringsidkande, och därför behöver den föreslagna regleringen granskas i förhållande till förutsättningarna för inskränkning av grundläggande fri- och rättigheter.

De föreslagna påföljdsbestämmelserna är proportionella och nödvändiga för att trygga det skyddsintresse som ligger bakom, sjösäkerheten. Grundlagsutskottet har i samband med regleringen av näringsverksamhet i sin praxis ansett att ett återkallande av ett tillstånd är en myndighetsåtgärd som ingriper kraftfullare i individens rättsliga ställning än avslag på en ansökan om tillstånd. Därför har utskottet ansett att proportionaliteten kräver att möjligheten att återkalla tillstånd binds vid allvarliga eller väsentliga förseelser eller försummelser och vid att eventuella anmärkningar och varningar till tillståndshavaren inte har lett till avhjälpande av uppenbara brister i verksamheten.<sup>49</sup> Därmed föreslås det att det kan bli aktuellt att återkalla, ändra eller begränsa ett tillstånd, om en anmärkning eller varning i enlighet med propositionen inte kan betraktas som en tillräcklig åtgärd för att ingripa i brister som uppdragats i verksamheten. Samtidigt ska man vid prövningen mellan återkallande, ändring och begränsning välja den åtgärd som ingriper minst i den grundläggande fri- och rättigheten men ändå är tillräckligt effektiv och ändamålsenlig. Återkallande ska vara den åtgärd som tillgrips i sista hand. Av den föreslagna bestämmelsen framgår också entydigt för vilka slags gärningar eller försummelser en påföljd kan påföras. Dessutom framgår också övriga faktorer som påverkar påförandet av administrativa sanktioner. Den föreslagna bestämmelsen är noga avgränsad och exakt.

---

<sup>49</sup> Se t.ex. GrUU 46/2016 rd s. 3 och GrUU 13/2014 rd, s. 3.

## 12.6 Rättsskydd (21 §)

I 21 § i grundlagen föreskrivs det om rättsskydd. Enligt paragrafen har var och en rätt att på behörigt sätt och utan ogrundat dröjsmål få sin sak behandlad av en domstol eller någon annan myndighet som är behörig enligt lag samt att få ett beslut som gäller hans eller hennes rättigheter och skyldigheter behandlat vid domstol eller något annat oavhängigt rättskipningsorgan. Enligt 2 mom. ska offentligheten vid handläggningen, rätten att bli hörd, rätten att få motiverade beslut och rätten att söka ändring samt andra garantier för en rättvis rättegång och god förvaltning tryggas genom lag.

Bestämmelser om rätten för den som är föremål för administrativa åtgärder att söka ändring finns i den föreslagna lotsningslagens 71 §. Enligt den paragrafens 1 mom. får ändring sökas genom besvär i Transport- och kommunikationsverkets beslut om återkallande eller begränsning av lotsningscertifikat, PEC-certifikat och examinatorscertifikat samt i Transport- och kommunikationsverkets beslut om återkallande av tillstånd till fjärrlotsning. Enligt 2 mom. får omprövning av andra beslut av Transport- och kommunikationsverket än beslut som avses i 1 mom. begäras hos Transport- och kommunikationsverket. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen. Ändring i beslut med anledning av begäran om omprövning får sökas genom besvär.

På beslut om besvär tillämpas sedvanligt besvärsförfarande. Bestämmelser om sökande av ändring hos förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019). Vid sidan av den lagstiftning som föreslås tillämpas för att rättsskyddet och god förvaltning ska realiseras även förvaltningslagen och den övriga förvaltningsrättsliga och straffprocessuella lagstiftningen.

Grundlagskottet har enligt vedertagen praxis konstaterat att även om kravet på exakthet enligt den straffrättsliga legalitetsprincipen i grundlagens 8 § inte direkt gäller administrativa påföljder, kan det allmänna kravet på lagstiftningens exakthet ändå inte förbigås i ett sammanhang som här.<sup>50</sup> I den föreslagna lotsningslagens 68 § föreskrivs med exakta paragrafhänvisningar vilka gärningar som kan leda till påföljdsavgift. De gärningsformer som ska sanktioneras har i sig skrivits i exakt form så att de tydligt anger vilken aktör skyldigheten att agera (eller inte agera) på ett visst sätt gäller. Även maximibeloppet av påföljdsavgiften och de faktorer som ska beaktas vid bedömningen föreskrivs exakt i 69 §.

## 12.7 Utfärdande av förordningar och delegering av lagstiftningsbehörighet (80 §)

I grundlagens 80 § 1 mom. finns ett krav på att bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter ska utfärdas genom lag. Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan andra myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande ska vara exakt avgränsat. Av grundlagen följer dessutom att de frågor som ett bemyndigande kan gälla ska avgränsas noga i lag.

Grundlagsutskottet har behandlat frågan heltäckande i sina utlåtanden (se t.ex. GrUU 23/2000 rd, GrUU 25/2000 rd, GrUU 34/2000 rd, GrUU 21/2001 rd, GrUU 19/2002 rd, GrUU 58/2010 rd, GrUU 10/2014 rd, GrUU 10/2016 rd och GrUU 21/2018 rd). Normgivningsbemyndigande för andra myndigheter än ministerier är exceptionellt ur grundlagsperspektiv<sup>51</sup>. I samband med

<sup>50</sup> Se t.ex. GrUU 9/2018 rd, s. 3 och GrUU 46/2021, 13 punkten.

<sup>51</sup> GrUB 10/1998 rd.

grundlagsreformen nämndes som exempel på myndigheters normgivningsbemyndigande en sådan teknisk reglering av smärre detaljer som inte inbegriper prövningsrätt i någon större utsträckning.<sup>52</sup> Jämfört med bemyndiganden att utfärda förordning ställs det på myndigheternas bemyndiganden att utfärda föreskrifter mer omfattande krav på att bestämmelserna inte bara allmänt taget ska vara noga avgränsade, utan att det exakt ska definieras i lagen vilka frågor bemyndigandet gäller<sup>53</sup>.

Tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande ska enligt den uttryckliga bestämmelsen i grundlagen vara noga avgränsat<sup>54</sup>. Grundlagsutskottet har upprepade gånger understrukt att 80 § 1 och 2 mom. i grundlagen direkt inskränker tolkningen av bemyndigandebestämmelserna och innehållet i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdas med stöd av bemyndigandena<sup>55</sup>. Därmed kan man genom förordning eller myndighetsföreskrift inte utfärda allmänna rättsnormer till exempel om grunderna för individens rättigheter eller skyldigheter eller om sådant som i enlighet med grundlagen i övrigt hör till området för lag<sup>56</sup>.

I 16 § i förslaget till lotsningslag föreslås det att 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 får utfärdas genom statsrådets förordning.

Målet med bemyndigandet är att föreskriva mer heltäckande om beredskapen inför undantagsförhållanden och andra exceptionella situationer. Enligt propositionen är det av största vikt att trygga sjösäkerheten under alla förhållanden och i alla världslägen, och nämnda normgivningsbemyndiganden syftar också till att garantera säkerheten till sjöss, förhindra att människor skadas eller människoliv går förlorade samt undvika skador på egendom och miljö, i synnerhet den marina miljön.

Dessutom innehåller lagförslaget ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om lotsplikt, fjärrlotsning och villkor för fjärrlotsning, beviljande av lotsningscertifikat, lotsningsbolagets utbildningssystem, lotsexamens skriftliga och praktiska del, farleds- och områdesspecifika befrielser från lotsplikt, PEC-inskolningsresan, PEC-examens skriftliga och praktiska del, förnyande av områdesspecifik befrielse från lotsplikt, examinator för lotsexamina eller PEC-examina och förnyande av certifikat för examinator, förutsättningarna för Östersjölotsningscertifikat och Östersjölotsexamen samt förnyande av Östersjölotsningscertifikat.

Normgivningsbemyndigandet har i propositionen föreskrivits så noga avgränsat och exakt som möjligt. De föreslagna bestämmelserna är nödvändiga på grund av att föremålet för regleringen är av detaljerad teknisk karaktär och enligt bestämmelserna kräver särskild sakkunskap. Av ovan nämnda orsaker strider propositionens normgivningsbemyndiganden inte mot grundlagens 80 §.

---

<sup>52</sup> RP 1/1998 rd, GrUU 16/2002 rd och GrUU 19/2002 rd.

<sup>53</sup> GrUU 19/2002 rd, GrUU 32/2012 rd.

<sup>54</sup> GrUU 46/2001 rd, GrUU 32/2012 rd.

<sup>55</sup> GrUU 48/2001 rd, GrUU 58/2010 rd, GrUU 34/2012 rd, GrUU 10/2014 rd, GrUU 10/2016 rd, GrUU 21/2018 rd.

<sup>56</sup> GrUU 16/2002 rd, GrUU 58/2010 rd, GrUU 10/2014 rd, GrUU 10/2016 rd, GrUU 21/2018 rd.

## 12.8 Statliga skatter och avgifter (81 §)

Enligt 81 § 2 mom. i grundlagen utfärdas bestämmelser om avgifter samt de allmänna grunderna för storleken av avgifter för de statliga myndigheternas tjänsteåtgärder, tjänster och övriga verksamhet genom lag. Det är ändamålsenligt att granska lagförslagets 54 § i förhållande till principerna i denna grundlagsparagraf eftersom bedömningen av examina är en offentlig förvaltningsuppgift i enlighet med grundlagens 124 §.<sup>57</sup>

Av grundlagen följer kravet att bestämmelserna om vilka tjänsteförrättningar och tjänster som kan vara avgiftsbelagda och vilka prestationer som ska vara helt avgiftsfria ska föreskrivas allmänt i lag.<sup>58</sup> På lagnivå är det därmed inte nödvändigt att föreskriva om vilka åtgärder och tjänster som de facto är avgiftsbelagda.<sup>59</sup> I bestämmelsen binds rätten att ta ut avgifter till de prestationer som i denna lag åläggs examinatorn. Den allmänna avgiftsgrunden är att avgiften ska täcka de kostnader som orsakats av verksamheten med tillägg för en skäligen vinst. Om den allmänna prisutvecklingen visar att priserna inte är skäliga, kan Transport- och kommunikationsverket fastställa maximipriser för verksamheten.

## 12.9 Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter (124 §)

Kärnområdet i en offentlig förvaltningsuppgift består av utövande av offentlig makt, vilket avser meddelande av en förpliktande föreskrift med stöd av lag eller förordning eller beslutsfattande om en persons förmån, rättighet eller skyldighet. Även faktiskt ingripande i en persons förmån eller rättighet med stöd av lag innebär utövande av offentlig makt.

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

Genom förslaget tas i lagen in bestämmelser som överför bedömningen av de examensprestationer som krävs för lotsningscertifikat, farleds- eller områdesspecifikt PEC-certifikat och Östersjölotsningscertifikat från läroanstalterna och yrkeshögskolorna till lotsningsbolaget eller till en examinator som innehar det persontillstånd som krävs för uppgiften. Det är alltså fråga om att överföra en offentlig förvaltningsuppgift på andra än myndigheter och bestämmelserna behöver granskas i förhållande till 124 § i grundlagen.

Examinatorn har bland annat till uppgift att bedöma prov i farledskännedom, examenskörningar och prov i fartygssimulator, vilka krävs för lotsningscertifikat och PEC-certifikat. Beslutet om att godkänna eller underkänna en prestation som krävs för examen är ett beslut om en enskilds förmån eller rättighet och innebär därigenom utövande av offentlig makt. Examinatorn ska enligt lagförslaget delge ett beslut över underkänd prestation om examinandens begär det.

Lotsningsbolaget har till uppgift att upprätta och förvalta ett utbildningssystem där innehållet i den nya elevperioden för lots och utbildningen för kontinuerlig utveckling av lotsens kompetens fastställs. Godkännande för utbildningssystemet ska sökas hos Transport- och kommunikationsverket. Lotsningsbolaget har vidare till uppgift att utfärda intyg åt en person som godkänt avlagt

---

<sup>57</sup> Se GrUU 33/2021 rd, 13.

<sup>58</sup> Se GrUU 33/2021 rd, 13 och RP 1/1998 rd, s. 135/I.

<sup>59</sup> Se GrUU 33/2021 rd, 13 och GrUB 17/1990 rd, s. 4/I.

elevperioden för lots i utbildningssystemet. En underkänd prestation ska bifogas ett beslut som anger grunderna för underkännandet.

Grundlagsutskottet har i flera utlåtanden tagit ställning till förutsättningarna för överföring av uppgifter som innebär utövande av offentlig makt till andra än myndigheter. Utskottet har i sin praxis konstaterat att kravet på ändamålsenlighet är en rättslig förutsättning vars uppfyllande ska granskas från fall till fall separat för varje offentliga förvaltningsuppgift som föreslås bli överförd till någon annan än en myndighetsorganisation.<sup>60</sup> Vid ändamålsenlighetsbedömningen ska man fästa särskild uppmärksamhet vid såväl förvaltningens effektivitet och andra förvaltningsinterna synpunkter som vid enskildas och sammanslutningars behov.

Under beredningen konstaterades att enhetligheten i verksamheten förbättras och det ansvar och de skyldigheter som uppgiften kräver betonas genom att bedömningen av examina i fortsättningen binds till vissa godkända personer. I fortsättningen ska också hela examen kunna avläggas inför samma person, vilket anses bidra till att förbättra verksamhetens kvalitet och examensbedömningens övergripande karaktär. Detta anses ändamålsenligt med tanke på sjösäkerheten. Ändringen är också ändamålsenlig med tanke på enskilda eftersom den främjar kvaliteten, enhetligheten och tydligheten i examina.

Den ändring enligt propositionen som ålägger lotsningsbolaget uppgiften att upprätta och förvalta ett utbildningssystem som fastställer innehållet i den nya elevperioden för lots och utbildningen för kontinuerlig utveckling av lotsens kompetens har under beredningen likaså bedömts uppnå syftet, att utveckla och upprätthålla sjösäkerheten och lotsarnas kompetens.

Grundlagsutskottet har i ett utlåtande konstaterat att till exempel på självständig prövning baserad rätt att använda maktmedel eller på annat betydande sätt ingripa i individens grundläggande fri- och rättigheter ska betraktas som betydande utövande av offentlig makt<sup>61</sup>. När en offentlig förvaltningsuppgift överförs på en utomstående sakkunnig kan man enligt grundlagsutskottet sköta de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och tryggheten av en god förvaltning genom att bland annat se till att de som utför uppgifterna är lämpliga och kompetenta<sup>62</sup>.

Enligt vedertagen praxis har säkerställandet av att kraven på rättssäkerhet och god förvaltning uppfylls på det sätt som avses i grundlagens 124 § ansetts förutsätta att behandlingen av ärenden iakttar de allmänna förvaltningslagarna och att de som behandlar ärendena har tjänsteansvar.<sup>63</sup> På utomstående sakkunnigas verksamhet tillämpas de allmänna förvaltningslagarna med stöd av deras bestämmelser om tillämpningsområde, myndighetsdefinition eller skyldigheten för en enskild att betjäna på ett visst språk även utan att detta särskilt nämns. Detsamma gäller tillämpning av bestämmelserna om tjänsteansvar i strafflagen (40 kap. 12 § 1 mom.) och bestämmelserna i offentlighetslagen (4 § 2 mom. i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet). För tydlighetens skull inkluderar regleringen en hänvisningsbestämmelse om tjänsteansvaret hos lotsningsbolagets personal och examinatorerna.

Bestämmelser om sökande av ändring i ett förvaltningsbeslut som fattats av någon som står utanför myndighetsmaskineriet ska alltid föreskrivas separat.<sup>64</sup> I den föreslagna lagen ingår en

---

<sup>60</sup> Se t.ex. GrUU 5/2014 rd, s. 3, GrUU 23/2013 rd, s. 3, GrUU 10/2013 rd, s. 2/II, GrUU 6/2013 rd och GrUU 53/2010 rd.

<sup>61</sup> Se t.ex. GrUU 42/2005, s. 3.

<sup>62</sup> Se t.ex. GrUU 40/2002 rd, s. 3.

<sup>63</sup> Se t.ex. GrUU 11/2006 rd, GrUU 20/2006 rd och GrUU 50/2017 rd.

<sup>64</sup> Se t.ex. GrUU 30/2014 rd, s. 5.



bestämmelse om sökande av ändring i beslut av examinator och i utbildningsbeslut av den som ordnar lotsningsexamen.

Med tanke på tryggheten av de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och kraven på god förvaltning är även tillsynen över skötseln av offentliga förvaltningsuppgifter som ålagts en enskild samt behörighetsvillkoren betydande<sup>65</sup>. I den faktiska verksamheten kan de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och kraven på god förvaltning tillgodoses genom exakta och ändamålsenliga bestämmelser samt de berörda personernas lämplighet och kompetens<sup>66</sup>. I förslaget har kraven på ordnande av lotsexamen och på examensordnaren skrivits in i lagen på ett exakt och entydigt sätt. Examinatorer förutsätts skaffa ett särskilt persontillstånd som utfärdas av Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket ska också utöva tillsyn över examinatorernas verksamhet. Lotsningsbolagets utbildningssystem förutsätter Transport- och kommunikationsverkets godkännande.

Med tanke på rättssäkerheten för den som avlägger en examen är det betydande att de färdigheter som examinanden ska visa sig behärska har fastställts i lagen och i bestämmelser som utfärdas med stöd av lagen. Varken examinatorn eller lotsningsbolaget har någon betydande självständig prövningsrätt i bedömningen av examina. För bedömningen finns tydliga regler både i lagen och i den föreskrift som utfärdas med stöd av lagen. Lotsningsbolaget och examinatorn är skyldiga att utfärda ett intyg över examen eller ett beslut om underkännande som anger orsakerna till underkännandet. En examinand vars prestation underkänns har rätt att begära omprövning hos Transport- och kommunikationsverket. På examinatorn och lotsningsbolaget tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar.

De i grundlagen avsedda grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och god förvaltning tryggas genom kompetens- och kvalitetskrav för examinatorn och genom det straffrättsliga tjänsteansvaret.

## 12.10 Bestämmelser om påföljdsavgift

Förslaget om påföljdsavgift i propositionen syftar till att garantera sjösäkerheten och därigenom också tillgodoseendet av de grundläggande fri- och rättigheterna genom att komplettera myndighetens urval av metoder för att ingripa i observerade försummelser. Ett annat mål med tillräckligt effektiv påföljdsreglering är att förebygga uppsåtliga försummelser. Genom att förebygga uppsåtliga försummelser kan man förebygga olyckor med skadliga konsekvenser för människors liv och hälsa, egendom och miljö.

Samtidigt inskränker påförandet av påföljdsavgift på de grundläggande fri- och rättigheterna. Även om den påföljdsavgift som påförs för försummelser bidrar till att stärka sjösäkerheten och därigenom indirekt de ovan beskrivna grundläggande fri- och rättigheterna påverkar den samtidigt den avgiftsskyldiges egendom. Därför behöver de allmänna förutsättningarna för inskränkning av grundläggande fri- och rättigheter beaktas även i regleringen av påföljdsavgift.

*Kravet på godtagbarhet* förutsätter att det finns ett vägande samhälleligt behov av påföljdsavgiften och att grunden för avgiften är godtagbar i förhållande till systemet för de grundläggande fri- och rättigheterna<sup>67</sup>. Utifrån utlåtandep Praxis hos riksdagens grundlagsutskott står det också

---

<sup>65</sup> Se t.ex. GrUU 40/2002 rd och GrUU 62/2014 rd.

<sup>66</sup> Se t.ex. GrUU 26/2017 rd och GrUU 24/2001 rd.

<sup>67</sup> Se GrUU 23/1997 rd, s. 2/II.

klart att fiskala intressen inte är en godtagbar orsak till påföljdsreglering<sup>68</sup>. De föreslagna bestämmelserna om påföljdsavgift svarar på ett behov som observerats i praktiken. Den gällande regleringen som sanktionerar vissa försummelser genom straffrättsligt förfarande har befunnits ineffektiv i praktiken. Det främsta målet med bestämmelserna om påföljdsavgift är att trygga sjösäkerheten. Genom att minska risken för olyckor kan man indirekt skydda andra viktiga värden och grundläggande fri- och rättigheter, såsom människors liv och hälsa, egendom och miljö.

Vid föreskrivandet om sanktioner ska särskild vikt läggas vid att bestämmelserna är godtagbara, proportionella och noga avgränsade och vid rättsskyddet för dem som är föremål för sanktionerna<sup>69</sup>. Dessa faktorer har beaktats genom att påföljdsbestämmelserna har formulerats exakt och också genom att de försummade skyldigheter som påföljdsavgiften gäller har preciserats. Bestämmelser om sökande av ändring finns i den föreslagna lagens 71 §.

*Proportionalitetskravet* förutsätter en bedömning av huruvida påföljdsavgiften är nödvändig i förhållande till det skyddsintresse som ligger bakom. Till denna del ska det bedömas om målet kan nås med hjälp av andra metoder som ingriper mindre i de grundläggande fri- och rättigheterna än gärningens straffbarhet enligt lag<sup>70</sup>. De gärningar som ingår i 1, 2, 4 och 5 punkten i den föreslagna 68 § är i nuläget straffbara vid vite. Till denna del beaktar förslaget principen om ultima ratio, enligt vilken straffrättsliga påföljder ska vidtas i sista hand. Paragrafens 3 och 6 punkter inbegriper nya gärningsformer. Som helhet kan försummelse av dessa skyldigheter orsaka sådan fara för sjösäkerheten som kräver att myndigheten har effektiva metoder för att reagera. Vid utarbetandet av propositionen bedömdes att det inte är möjligt att säkerställa att lagen iakttas och att sjösäkerheten tryggas genom lindrigare metoder. Samtidigt ansågs straffbestämmelserna i den gällande lotsningslagen, som baserar sig på straffrättsligt förfarande, vara onödigt tunga och därför i praktiken ineffektiva metoder för att ingripa i försummelser.

Av proportionalitetskraven följer också kravet på en bedömning av påföljdsavgiftens stränghet. Vid fastställandet av stränghetsnivån bedöms klandervärdheten av den gärning eller försummelse som sanktioneras. Även skyddsintresset har betydelse vid bedömningen: ju mer vägande skyddsintresse det är fråga om, desto strängare och högre kan påföljdsavgiften bli. Proportionaliteten kan främst anses påverkas av storleken på den påföljdsavgift som påförs och dess förhållande till gärningen och gärningsmannen.

När det gäller lotsningslagen är målet att sanktionera olika former av gärningar som emellertid alla har ett nära samband med att trygga sjösäkerheten. En del gärningar kan begås av aktörer i olika ställning. Till exempel lotsningstjänster kan tillhandahållas i strid mot lagen av såväl ett rederi som en enskild.

När det gäller administrativa påföljdsavgifter förutsätter proportionalitetskravet dessutom att lagstiftningen om påföljdsavgifter innehåller bestämmelser om påföljdernas storlek i eurobelopp. Med hänsyn till kravet på att påföljdsbestämmelserna ska vara noggrant avgränsade och exakta kan detta anses innebära att åtminstone påföljdsavgifternas maximibelopp uttryckligen ska framgå av bestämmelserna om påföljdsavgifter. Påföljdsavgifternas minimibelopp anges ofta inte uttryckligen i lagstiftningen och i Finland gäller inga sådana allmänna bestämmelser om administrativa påföljdsavgifter som anger ett allmänt minimibelopp.

Det finns inga tydliga anvisningar om påföljdsavgifternas belopp i euro eller bedömningen av avgifternas proportionalitet. Påföljdsavgifternas maximibelopp varierar i hög grad från fall till

<sup>68</sup> Se GrUU 61/2014 rd, s. 3/I och GrUU 9/2016 rd, s. 4.

<sup>69</sup> Se GrUU 49/2017 rd.

<sup>70</sup> Se GrUU 23/1997 rd.

fall. I regel har lagstiftningen om påföljdsavgifter byggts upp från utgångspunkten att en påföljdsavgift som påförs en fysisk person till sitt belopp i euro ska vara lägre än en påföljdsavgift som påförs en juridisk person.

Riksdagens grundlagsutskott har i samband med riksdagsbehandlingen av förslaget till ändring av lotterilagen (1047/2001)<sup>71</sup> bedömt storleken på den föreslagna påföljdsavgiften. I propositionen föreslogs det att en påföljdsavgift införs för brott mot bestämmelserna om marknadsföring av penningspel. Storleken på den föreslagna påföljdsavgiften för anordnare av penningspel eller näringsidkare var minst 10 000 euro och högst 5 miljoner euro. För en fysisk person föreslogs en påföljdsavgift på minst 500 euro och högst 40 000 euro. Riksdagens grundlagsutskott ansåg att påföljdsavgifterna var relativt höga, i synnerhet för fysiska personer.<sup>72</sup> Riksdagens förvaltningsutskott ansåg å sin sida att de föreslagna påföljdsavgifterna var proportionella till sina belopp i euro. På förvaltningsutskottets bedömning invercade bland annat tryggheten av regleringens särskilda och allmänna förebyggande effekt genom tillräckligt kännbara påföljdsavgifter, skillnaderna i euro mellan påföljdsavgifterna för juridiska och fysiska personer, inriktandet av påföljdsbestämmelserna på andra än lindriga brott mot lagen samt syftet med sanktionsregleringen som ansågs godtagbart.<sup>73</sup>

I den föreslagna lotsningslagens 69 § föreslås det att påföljdsavgiften för en juridisk person får vara högst 100 000 euro. Påföljdsavgiften för en fysisk person får i sin tur vara högst 4 procent av dennes inkomster enligt den verkställda beskattningen för året före det då förseelsen upphörde, dock högst 5 000 euro. Dessa summor bedöms vara proportionella med hänsyn till aktörernas varierande ekonomiska ställning, men också tillräckligt förebyggande med tanke på det skyddsintresse som ligger bakom.

Påföljdsavgiftens storlek grundar sig på en övergripande bedömning och bedömningsfaktorerna regleras i lotsningslagens 68 §. Detta är förenligt med grundlagsutskottets ställningstagande, enligt vilket det med tanke på påföljdsavgiftens proportionalitet är beaktansvärt att påförandet av den tar hänsyn till bland annat förseelsens art, omfattning, allvar och varaktighet, den vinning som erhållits genom brottet samt åtgärderna för att lindra eller avhjälpa skadan. Grundlagsutskottet har i sin tidigare praxis också ansett det betydande att regleringen omfattar en möjlighet att avstå från påföljdsavgift, om förseelsen är lindrig eller påförandet av avgiften bör betraktas som uppenbart oskäligt eller om den berörda parten har vidtagit tillräckliga åtgärder för att avhjälpa förseelsen omedelbart efter att den uppdragats och förseelsen inte är allvarlig eller upprepas. Motsvarande bestämmelser om att avstå från påföljdsavgift finns i den föreslagna lotsningslagens 70 §.<sup>74</sup>

*Legalitetsprincipen* förutsätter att de allmänna grunderna för påföljdsavgift bestäms i enlighet med grundlagens 2 § 3 mom. eftersom det innebär utövande av offentlig makt att påföra en sådan avgift. Grundlagsutskottet har dessutom ansett att det allmänna kravet på exakthet inte kan förbigås i samband med en reglering av detta slag, trots att den straffrättsliga legalitetsprincipen som framgår av grundlagens 8 § och exakthetskravet inte i sig gäller reglering av administrativa sanktioner<sup>75</sup>.

---

<sup>71</sup> RP 135/2021 rd.

<sup>72</sup> GrUU 46/2021 rd, 16 punkten.

<sup>73</sup> FvUB 18/2021 rd, s. 12.

<sup>74</sup> Se GrUU 46/2021, 18 punkten.

<sup>75</sup> Se t.ex. GrUU 9/2012 rd, GrUU 74/2002 rd, GrUU 57/2010 rd.

Av den föreslagna lotsningslagen framgår entydigt vilka gärningsformer som kan leda till påföljdsavgift. Även de förpliktande bestämmelser till vilkas försummelse påföljdsavgiften anknyter har skrivits in mer exakt och tydligt än för närvarande, så att det av dem entydigt framgår vilken slags verksamhet skyldigheten gäller och av vilka aktörer denna verksamhet förutsätts. Även i fråga om påföljdsavgiftens maximibelopp och bedömningen av avgiftens storlek framförs de faktorer som ska beaktas vid bedömningen tydligt i lagen på ovan beskrivna sätt. Som helhet innebär bestämmelserna att påförandet av påföljdsavgifter är tillräckligt förutsebart för dem som är föremål för påförandet. Dessutom anger lagen på det sätt som grundlagsutskottet förutsätter exakt och tydligt den avgiftsskyldiges rättsskydd och grunderna för verkställigheten av lagen.<sup>76</sup>

Principen om *oskuldspresumtion*, som tillämpas vid straffrättsligt förfarande, ska också beaktas vid förberedningen av administrativa sanktioner. Enligt den principen ska bestämmelser om administrativa sanktioner i regel formuleras med grund i annat än strikt objektivet ansvar. Ordalydelsen i den föreslagna lotsningslagens 68 § förutsätter att gärningen uttrycker uppsåtlighet eller oaktsamhet. Påföljdsavgift påförs uttryckligen den som gjort sig skyldig till lagstridig verksamhet och myndigheten ska presentera tillräckliga bevis för att påföljden ska kunna påföras.

Vidare förutsätter det till straffrättsligt förfarande knutna *förbudet mot dubbelbestraffning* att ingen får undersökas och bestraffas en andra gång för en gärning som man redan blivit slutligt friad från eller dömd för. Förbudet mot dubbelbestraffning omfattar också administrativa påföljder av straffnatur för samma gärning. I propositionen om lotsningslagen har förbudet mot dubbelbestraffning beaktats så att man undvikit överlappande ansvarsbestämmelser med strafflagen. I 70 § föreskrivs det dessutom om förhållandet mellan straffrättsliga och administrativa påföljder. Enligt den paragrafen får framställning om påföljdsavgift inte göras och påföljdsavgift 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.

Vid beredningen beaktades också vissa faktorer i förfarandet som anknyter till påförandet av påföljdsavgifter. För *verkställigheten* av påföljdsavgifter svarar Rättsregistercentralen. Verkställigheten av påföljdsavgifter ska ordnas i enlighet med lagen om verkställighet av böter. I fråga om *preskription* av påföljdsavgifter beaktades att det inte finns några allmänna bestämmelser om preskription av rätten att påföra administrativa sanktioner. Vid beredning av lagstiftning om sanktioner ska man därför alltid från fall till fall avgöra inom vilken tid den behöriga myndigheten har möjlighet att vidta åtgärder som krävs för påförande av en sanktion. Till denna del föreskrivs det i förslaget att ingen påföljdsavgift får påföras, om det har förflutit mer än fem år sedan gärningen begicks. Även påföljdsavgifter preskriberas inom fem år. Rättsskyddet för den som är föremål för påföljdsavgift tryggas genom en tydlig bestämmelse om att det är tillåtet att söka ändring i Transport- och kommunikationsverkets beslut om påförande av påföljdsavgift.

## 12.11 Tillämpning i landskapet Åland

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om vägar och kanaler, vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik och farleder för den lokala sjötrafiken.

---

<sup>76</sup> GrUU 9/2012 rd, GrUU 57/2010 rd, GrUU 55/2005 rd, GrUU 32/2005 rd.

I trafikfrågor omfattar rikets lagstiftningsbehörighet enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen för Åland frågor som gäller handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten. Även beslut om behörigheter inom sjöfart hör till riket. Behörig myndighet i dessa frågor är Transport- och kommunikationsverket.

Propositionens förslag som anknyter till de grundläggande fri- och rättigheterna är exakta, tidsmässigt avgränsade och i motiverat förhållande till skyddsintressena. Den föreslagna regleringen har avgränsats till att omfatta endast sådant som med tanke på de mål som ligger bakom ska anses nödvändigt och proportionellt. Förslagen ingriper inte i kärnområdet inom de rättigheter som tryggas genom grundlagen.

Lagförslagen kan på ovan nämnda grunder behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

*Kläm*

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

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,
- 2) *fartygskombination* en kombination som består av ett fartyg utan eget framdrivningsmaskineri och ett till fartyget kopplat skjutbogserande, 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 dödsvikt som hör till minst isklass I C enligt lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005),
- 5) *ffjærrlotsning* 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 territorialvattnen 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,

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 ovan nämnda ämnen,

24) *PEC-certifikat* ett av Transport- och kommunikationsverket utfärdat persontillstånd av vilket framgår innehavarens farleds- eller områdesspecifika befrielser från lotsplikt,

25) *eskortbogsersutbildning* 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) *hamn innehavare* 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,

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.

## 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 brännolja 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.

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 kan Transport- och kommunikationsverket på framställning av hamninnehavaren godkänna ett område inom vilket en av hamninnehavaren godkänd person kan vara fartygsbefälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfart eller utan lots eller persontillstånd som befriar från lotsplikt manövrera fartyg i den områdesinterna verksamheten. Framställningen ska bifogas en beskrivning av det område där hamnen bedriver verksamheten i fråga.

Om verksamheten inte äventyrar människoliv, egendom eller miljön och det är uppenbart onödigt eller orimligt komplicerat att iakttä 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 iakttä 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,
- 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.

Försvarsmakten eller Gränsbevakningsväsendet kan befria ett sådant utländskt statsfartyg som deltar i utbildning, övning eller annat försvarssamarbete som Försvarsmakten eller Gränsbevakningsväsendet är värd för eller som Försvarsmakten 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 Försvarsmakten eller Gränsbevakningsväsendet beviljar tillstånd att inte använda systemet. Försvarsmakten 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.

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 lotsningen.

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.

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.

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.

#### 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 samt på anmodan lämna tilläggsuppgifter om dem till myndigheterna.

## 19 §

### *Lotsningsbolagets och dess anställdas ansvar*

Lotsningsbolaget är skyldigt att ersätta skador som förorsakats vid lotsningen, om de har orsakats uppsåtligen 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).

## 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 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.

## 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-tjänstleverantören 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.

## 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.

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 typers 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 teoriproov 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.

### 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,
- 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 fartyg som omfattas av befrielserna 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 3 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.

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.

#### 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.

Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om målen med PEC-inskolningsresan och 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-inskolningsresan 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,
- 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 avfärd 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 §.

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 manövreringserfarenhet 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.

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 sjödagar.

## 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 sjödagar.

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

## 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 examinatorser 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 examinatorser i den farled som ansökan gäller, eller

4) avlagt examenskörningen på fartyget i fråga eller inskolningsresan för examinatorser 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 examinatorser, inskolningsresan för examinatorser och förfarandena för att utfärda, ansöka om och komplettera examinatorns 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,

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 underkänd prestation om examinandens begär det.

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 examinersuppgift*

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

Om utvecklingen av priserna för examinersuppgifter visar att de priser som tas ut för examina inte är skäliga, kan Transport- och kommunikationsverket fastställa 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.

#### 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 Östersjölotsexamen 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 §

### *Östersjölotsexamen*

Den Östersjölotsexamen 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,
- 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 rådets 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.

## 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.

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

1) förutsättningarna för beviljandet av tillståndet inte längre uppfylls och fel eller brister i förutsättningarna inte åtgärdas 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.

Innehavare av persontillstånd som återkallas ska utan dröjsmål lämna in tillståndet till Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverket kan i de fall som avses i 2 mom. omedelbart omhänderta persontillståndet 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 5–7 §,

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 §.

### 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*

Omrövning 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).

#### 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.

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 714/2022, 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 anlitanande 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 påföljds-system 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),
- 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) en påföljdsavgift enligt 68 § i lotsningslagen (/).

Denna lag träder i kraft den 20 .

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Helsingfors den 17 november 2022

**Statsminister**

**Sanna Marin**

Kommunikationsminister Timo Harakka

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 714/2022, som följer:

*Gällande lydelse*

1 §

*Tillämpningsområde*

På det sätt som föreskrivs i denna lag verkställs också en oljeutsläppsavgift enligt 3 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009), en försummelseavgift enligt 9 § i lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitande av utomstående arbetskraft (1233/2006), en påföljdsavgift enligt 11 a kap. 3 § i arbetsavtalslagen (55/2001), en försummelseavgift enligt 35 § i lagen om utstationering av arbetstagare, en försummelseavgift enligt 6 § i lagen om skyldighet att erbjuda kvitto vid kontantförsäljning (658/2013), en överträdelseavgift enligt 49 § och en påföljdsavgift enligt 51 § i lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken (1188/2014), en påföljdsavgift enligt 71 § i alkohollagen (1102/2017), en påföljdsavgift enligt 35 § i utsädeslagen (600/2019), en påföljdsavgift enligt 26 § i växtskyddslagen (1110/2019), en påföljdsavgift inom införselkontrollen enligt 15 § i lagen om införselkontroll av djur och vissa varor (1277/2019), en avgift för trafikförseelse enligt 161 § i vägtrafiklagen (729/2018), en avgift för trafikförseelse enligt 93 § i körkortslagen (386/2011), en avgift för trafikförseelse enligt 122 § i sjötrafiklagen (782/2019), en avgift för trafikförseelse enligt 268 § i lagen om transportservice (320/2017), en avgift för trafikförseelse enligt 195 § och

*Föreslagen lydelse*

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),

### *Gällande lydelse*

en påföljdsavgift enligt 189–192 § i fordonslagen (82/2021), en påföljdsavgift inom foderkontrollen enligt 51 § i foderlagen (1263/2020), en påföljdsavgift inom livsmedelstillsynen enligt 67 § i livsmedelslagen (297/2021), en påföljdsavgift inom djursjukdomskontrollen enligt 94 a § i lagen om djursjukdomar (76/2021), 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), en påföljdsavgift inom tillsynen över ekologisk produktion enligt 38 § i lagen om ekologisk produktion (1330/2021), en påföljdsavgift enligt 8 och 9 § i lagen om överensstämmelse för skodon och textilprodukter (265/2022) en påföljdsavgift inom gödselmedeltillsynen enligt 37 § i lagen om gödselmedel (711/2022).

### *Föreslagen lydelse*

12) en avgift för trafikförseelse enligt 93 § i körkortslagen (386/2011),

13) en avgift för trafikförseelse enligt 122 § i sjötrafiklagen (782/2019),

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) en påföljdsavgift enligt 68 § i lotsningslagen (/).

---

*Denna lag träder i kraft den 20 .*

---