

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av lotsningslagen**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I propositionen föreslås det att lotsningslagen ändras.

Enligt lotsningslagen är utgångspunkten att anlåtande av lots är obligatoriskt på finskt territorialvatten. Man kan bli befriad från skyldigheten att anlita lots genom ett linjelotsbrev utfärdat av Sjöfartsverket eller genom dispens. Genom lagändringen blir det enklare att få befrielse från skyldigheten att anlita lots så att också engelska kan användas i linjelotsexamen. Skyldigheten att anlita lots utvidgas till att omfatta upptagnings- och avlämningsplatser för lotsar.

I den gällande lagen begränsas lotsningsverksamheten till Lotsverket. På grund av de meningsskiljaktigheter som uppstått i fråga

om tolkningen ska lagen preciseras så att lagstiftarens avsikt framgår tydligare i lagen. Därför blir det enligt förslaget straffbart att tillhandahålla lotsningstjänster eller utöva lotsningsverksamhet på uppdrag av andra än den tillhandahållare av lotsningstjänster som avses i lagen.

Dessutom görs de ändringar i lagen som krävs på grund av ämbetsverksreformen och genom vilka Sjöfartsverkets behörighet och uppgifter överförs till Trafiksäkerhetsverket.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2010. Bestämmelsen om godkännande av engelska som linjelotsspråk vid sidan av finska och svenska ska tillämpas från och med den 1 juli 2011.

---

**MOTIVERING**

**1 Nuläge**

I samband med omorganiseringen av Sjöfartsverket överfördes lotsningsverksamheten från Sjöfartsverket till Lotsverket, som inledde sin verksamhet den 1 januari 2004.

Enligt lotsningslagen (940/2003) är syftet med lotsning att främja säkerheten inom fartygstrafiken samt att förebygga miljöolägenheter som trafiken kan orsaka. Utgångspunkten är att anlåtande av lots är obligatoriskt på finskt territorialvatten. Man kan bli befriad från skyldigheten att anlita lots genom ett linjelotsbrev utfärdat av Sjöfartsverket eller genom dispens. Med linjelotsning avses undantag från skyldigheten att anlita lots enligt 14 § i lotsningslagen. Sjöfartsverket kan på ansökan bevilja ett fartygs befälhavare ett far-

tygsspecifikt linjelotsbrev för en viss farled, om befälhavaren visar att han eller hon har kännedom om den farled fartyget använder. Linjelotsbrev kan under motsvarande förutsättningar beviljas även fartygets styrman. I 14 § i lotsningslagen föreskrivs det om villkoren för beviljande av linjelotsbrev, enligt vilka sökanden på den farled som antecknas i linjelotsbrevet i egenskap av befälhavare eller styrman ska ha deltagit i navigeringen av det fartyg som avses i ansökan eller av ett motsvarande fartyg, ha avlagt en skriftlig examen och provlotsning samt uppfylla språkkunskapskraven.

Ur samhällets synvinkel är avsikten med obligatorisk lotsning att trygga allmänhetens intresse. Lotsning är också en av de tjänster som hänför sig till sjötransporterna och kost-

naderna för den är en del av Finlands logistiska kostnader.

Av alla fartyg som anlöper Finlands hamnar anlitar cirka 40 procent lots. De lotsningsavgifter som fartygen betalar till Lotsverket uppgår till cirka 40 miljoner euro per år. Den pågående recessionen har minskat efterfrågan på lotsning och Lotsverkets omsättning med cirka 20 procent, vilket motsvarar cirka 8 miljoner euro på årsnivå. Prissättningen av lotsningen baserar sig på en enhetsprissättning enligt en s.k. nätverksprincip, vilket möjliggör likadana lotsningstaxor i hela landet (korssubventionering) oberoende av hur lönsam verksamheten är i de olika hamnarna.

Kommunikationsministeriet har i enlighet med regeringens logistikprogram utrett möjligheten att införa engelska som linjelots-språk vid sidan av finska och svenska. Enligt den säkerhetsutredning kring språk och kommunikation inom sjöfarten (VTT-R-05835-08, 18.9.2008) som Sjöfartsverket gjorde 2008 på uppdrag av kommunikationsministeriet används för närvarande tre språk – finska, engelska och svenska – i kommunikationen mellan fartyg och mellan fartyg och VTS-centralerna. Den nuvarande språkmiljön baserar sig på att fartygstafikservice enligt 4 § i lagen om fartygstafikservice (623/2005) vid behov ska tillhandahållas på finska, svenska eller engelska. Fartygsbefälhavare som avlagt linjelotsexamen på finska eller svenska kan också då de rör sig i farlederna tala engelska med andra fartyg och VTS-centralen, eftersom språkkunskapskravet endast gäller avläggandet av examen.

Enligt undersökningen är användning av olika språk och kommunikationsproblem riskfaktorer som i hög grad kan bidra till uppkomsten av olyckor. Eftersom undersökningsmaterialet var så litet, kunde man inte utgående från det bedöma om fartyg som är linjelotsade eller lotsade, har dispens eller inte har skyldighet att anlita lots skiljer sig från varandra i fråga om olycksrisker.

Av de granskade rapporterna om farliga situationer hänför sig tre fall, dvs. cirka två procent, till språkfrågan. I sju fall, dvs. cirka nio procent av de granskade rapporterna om olyckor hade språket samband med olyckan.

Av de tre farliga situationerna som hade samband med språket inträffade en i samband med linjelotsning. Av de sju olyckorna som hade samband med språket hade fartyget lots i tre fall medan lotsen i ett fall var på väg att komma ombord. I tre av olyckorna handlade det inte om en lotsningssituation, utan t.ex. om lastning av ett fartyg.

Centralen för undersökning av olyckor har i sin undersökningsrapport om en av de ovan nämnda olyckorna som hänför sig till språkfrågan fäst uppmärksamhet vid att fartygets befälhavare måste kunna förstå diskussionerna om lotsning mellan lotsen och VTS-centralen. Centralen för undersökning av olyckor fäste också uppmärksamhet vid Internationella sjöfartsorganisationens IMO:s resolution, enligt vilken radiokommunikationen bör ske på engelska där det finns internationell trafik. Centralen för undersökning av olyckor rekommenderade att Sjöfartsverket ska se till att alla trafikmeddelanden från VTS, lotsar och befälhavare som gäller utländska fartyg ska ges på engelska och försäkra sig om att de utländska fartygens befälhavare känner till sin rätt att få trafikinformation på engelska. (Rapport C 1/2000 M från Centralen för undersökning av olyckor)

I slutsatserna i säkerhetsutredningen konstateras det att utvecklande av andra examenskrav är en bättre åtgärd än att införa språkkunskapskrav för linjelotsar när det gäller att förebygga eventuella problem som hänför sig till linjelotsning. Godkännande av engelska som det enda officiella språket inom sjöfarten ansågs också vara ett beaktansvärt sätt att hantera risker som beror på språk. Engelskspråkig linjelotsning skulle öka användningen av engelska i huvudfarlederna och skapa beredskap för att också börja använda engelska som huvudspråk.

Den arbetsgrupp som utredde införandet av engelska utarbetade också en rapport om hur lotsningslagen fungerar och föreslog i sin slutrapport år 2007 preciseringar i lotsningslagen bl.a. gällande upptagnings- och avlämningsplatser för lotsar.

Hösten 2007 uppstod meningsskiljaktigheter i tolkningen av lotsningslagen när det gäller frågan om det endast är Lotsverket

som får tillhandahålla lotsningstjänster. Man hänvisade till näringsfriheten och till att lotsningslagen inte förbjuder privat lotsningsverksamhet. Justitiekanslern i statsrådet tog ställning till frågan (OKA 878/1/07) och konstaterade bl.a. att lotsningsverksamheten har reglerats i lag på ett sådant sätt att lotsningsverksamheten begränsas till Lotsverket. Man kan inte dra slutsatsen att privat lotsning är tillåten för att den inte är förbjuden i lag. Justitiekanslern konstaterade också att den situation som uppkommit inte kan anses vara tillfredsställande med tanke på förtroendet för myndighetsverksamheten och verksamhetens trovärdighet och föreslog att kommunikationsministeriet skulle överväga om det skulle vara motiverat att justera lagstiftningen så att lagstiftarens avsikt framgår tydligare.

Med anledning av justitiekanslerns beslut tillsatte kommunikationsministeriet en arbetsgrupp i december 2007 med uppgiften att utarbeta ett förslag till nödvändiga ändringar av lotsningslagen i fall det bestäms att Lotsverket ska fortsätta ha ensamrätt på lotsning samt en bedömning av vilka sakkomplex som bör utredas om det bestäms att lotsningstjänsterna ska öppnas för konkurrens.

Våren 2008 förlängde kommunikationsministeriet mandattiden för den arbetsgrupp som utredde bestämmelserna i lotsningslagen och anordnandet av lotsningen och gav arbetsgruppen i uppgift att utreda olika alternativ för hur lotsningen kan öppnas för konkurrens och de olika alternativens användbarhet och deras inverkan på säkerheten, priset, servicenivån, lotsning under undantagsförhållanden, riskhanteringen och skadeståndsansvaret.

Arbetsgruppen föreslog att man antingen ska ha kvar ett monopol för lotsningen av samma slag som nu, konkurrensutsätta den regionalt eller ta i bruk en kombination av öppen konkurrens och konkurrensutsättning. Arbetsgruppen ansåg dock att om det bestäms att lotsningen ska öppnas för konkurrens måste man göra vidare utredningar om bl.a. konkurrensutsättningsmodellen, prissättningsmekanismen, mervärdesskattskyldighet för lotsningsavgiften, de statsfinansi-

ella verkningarna, finansieringen, riskhantering och skadeståndsansvar i anslutning till lotsning, ordnandet av utbildningen av lotsar samt om hur lotsarnas oberoende ställning ska fastställas. Dessutom föreslog arbetsgruppen att frågan om användning av engelska som linjelotsspråk ska avgöras samtidigt som det beslutas om hur lotsningen anordnas, eftersom det i betydande grad inverkar på lotsningsmarknaden.

I utlåtandena till arbetsgruppens slutrapport understöddes det allmänt att engelska skulle godkännas som linjelotsspråk. Också öppnandet för konkurrens understöddes, men det ansågs ändå nödvändigt att ha kvar prisregleringen. Det ansågs också att öppnandet för konkurrens kräver ytterligare utredningar.

Kommunikationsministeriet ansåg i juni 2009 att det är motiverat att bevara lotsningen uttryckligen som Lotsverkets uppgift för att säkerställa kvaliteten och tillgången på de obligatoriska lotsningstjänsterna i hela landet. På detta sätt kan man också bäst främja sjöfartssäkerheten och minska möjligheten till miljöolägenheter. Det går inte att göra jämförelser mellan de alternativ i fråga om ordnandet av lotsningsverksamheten som arbetsgruppen presenterat, eftersom villkoren för konkurrensutsättning kräver många tilläggsutredningar bl.a. i fråga om konkurrensutsättnings- och prissättningsmodellerna samt om skadeståndsansvaret och lotsningsavgiftens mervärdesskattepliktighet. Huruvida det är möjligt och rimligt att konkurrensutsätta, hur konkurrensutsättning inverkar på kostnaderna inom lotsningsverksamheten och de avgifter som tas ut hos kunderna samt vilka fördelar och nackdelar konkurrensutsättningen skulle ha kan bedömas först efter att de nämnda tilläggsutredningarna gjorts.

Arbetsgruppen utvärderade lotsningsverksamheten också med avseende på EU:s konkurrensrätt och konstaterade att beviljande av ensamrätt kan ha betydelse med tanke på artikel 86 i EG-fördraget. Arbets- och näringsministeriet konstaterar i sitt utlåtande till utkastet till regeringsproposition 31.7.2009 (1903/030/2009) att konkurrenslagstiftningen kan tillämpas på lotsningstjänster. Domstolen har bl.a. i sitt domslut angående lotsningstjänster i Genua hamn (C-18/93) konstaterat

att skapande av en dominerande marknadsställning genom att bevilja ensamrätt inte i sig strider mot artikel 86 i EG-fördraget. Om ensamrätten bevaras för en aktör kan det dock med tanke på konkurrensrätten bli problematiskt i en situation där den aktör som har ensamrätt inte kan tillfredsställa den efterfrågan som råder på marknaden (C-41/90). Ministeriet konstaterar i sitt utlåtande att det är skäl att i framtiden aktivt följa förhållandet mellan efterfrågan på och utbudet av lotsningstjänster samt behovet att bevara ensamrätten.

I samband med linjedragningen för hur lotsningsverksamheten ska ordnas konstaterade kommunikationsministeriet att lotsningen kan göras mera marknadsorienterad genom att linjelotsningen, som fungerar som konkurrerande element inom lotsningen, utvidgas så att engelska godkänns som linjelotsningsspråk vid sidan av finska och svenska. Då beräknas linjelotsningens andel av lotsningsmarknaden öka till nästan 70 procent.

I det meddelande som Europeiska kommissionen gav i januari 2009 gällande en handlingsplan för att inrätta ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder (KOM (2009) 11 slutlig) uppmanas medlemsstaterna att skapa ett regelverk som förenklar utfärdandet av intyg om lotsdispens så att också sådana fartygskaptener som inte talar ett visst lands språk ska kunna få lotsdispens.

I Sverige godkändes engelska som linjelotsspråk parallellt med svenskan redan år 2000.

Det totala antalet linjelotsexamina har inte ökat särskilt mycket i Sverige, men en betydande övergång har skett mellan språken i och med att examen har avlagts på engelska i stället för svenska.

Linjelotsbrev på engelska började bli allmänna i Sverige år 2001. Då anlätades lots av 37 procent av alla fartyg som anlöpte hamn. År 2007 anlätades lots av cirka 34 procent av alla fartyg som anlöpte hamn.

Målet för ämbetsverksreformen, som grundar sig på regeringsprogrammet och har beretts i enlighet med regeringens riktlinjer, är att göra styrningen av trafikförvaltningen mera inriktad på helheten och öka produkti-

viteten. Genom ämbetsverksreformen sammanslås sex farleds- och säkerhetsverk till två nya ämbetsverk, Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket. I samband med ämbetsverksreformen överförs den behörighet och de uppgifter inom lotsning som enligt lotsningslagen hör till Sjöfartsverket till Trafiksäkerhetsverket.

## 2 Föreslagna ändringar

Det föreslås att 2 § i lotsningslagen ändras så att definitionen i 2 punkten anger Trafiksäkerhetsverket som behörig myndighet i stället för Sjöfartsverket.

Det föreslås att en bestämmelse som preciserar skyldigheten att tillhandahålla lotsningstjänster ska fogas till 4 § 1 mom. som gäller lotsningsverksamhet. Enligt den nya bestämmelsen ska Lotsverket tillhandahålla lotsningstjänster även vid de upptagnings- och avlämningsplatser för lotsar som finns utanför farlederna. Bestämmelsen motsvarar det tillägg som föreslås i 5 § för att precisera skyldigheten att anlita lots.

Det föreslås att 5 § om skyldighet att anlita lots ändras genom att en bestämmelse som preciserar skyldigheten att anlita lots fogas till 1 mom. Enligt bestämmelsen ska fartyg anlita lots även vid de upptagnings- och avlämningsplatser för lotsar som finns utanför farlederna. Preciseringsdelen av bestämmelsen är nödvändig eftersom en del av upptagnings- och avlämningsplatserna för lotsar har placerats utanför det egentliga, i vattenlagen avsedda farledsområdet på grund av omständigheter som hänför sig till lotsens ombordstigning och fartygstrafikens säkerhet. Lotsen ska dock kunna inleda lotsningen redan på upptagnings- och avlämningsplatser för lotsar och lotsa fartyget till farleden samt på väg från hamnen från farleden till upptagnings- och avlämningsplatser för lotsar. Närmare föreskrifter om upptagnings- och avlämningsplatser för lotsar utfärdas av Trafiksäkerhetsverket. Det föreslås att bestämmelsen om bemyndigande i 21 § 3 mom. ändras på motsvarande sätt. Dessutom görs sådana lagändringar i 5 § 4 och 5 mom. som krävs på grund av ämbetsverksreformen och

genom vilka Sjöfartsverkets behörighet och uppgifter överförs till Trafiksäkerhetsverket.

I fråga om lotsens skyldigheter ska 1 mom. i 8 § om lotsens ansvar och skyldigheter preciseras så att lotsen ska visa upp en ruttplan baserad på uppdaterade sjökort för det lotsade fartygets befälhavare. På detta sätt försäkras man sig om att fartygets befälhavare och lotsen har en enhetlig uppfattning om vilken rutt och på basis av vilka uppgifter fartyget ska navigeras.

Den gällande 10 § om lotsbiträde och anlitan- de av två lotsar ändras så att paragrafen endast innehåller bestämmelser om anlitan- de av två lotsar. Bestämmelsen om anlitan- de av lotsbiträde är i praktiken föråldrad och onö- dig. Bestämmelserna om anlitan- de av två lotsar preciseras dessutom så att lotsarna har rätt att på en lotsningsfärd ta med sig en an- nan lots, om det är nödvändigt av vägande skäl som hänför sig till väder- och isförhål- landena, navigeringen eller manövreringen av fartyget. Sådana vägande skäl kan bl.a. vara fartygets stora storlek i förhållande till det farledsutrymme som står till förfogande, däckslast eller lastningsanordningar som be- gränsar sikten, extra farlig last eller använd- ning av flera bogserbåtar. En person som ut- bildas till lots kan också tas med. Om två lotsar måste anlitas vid lotsningen, ska farty- gets befälhavare innan lotsningen inleds un- derrättas om vem av lotsarna som är ansvarig för lotsningen.

Den gällande 12 § om styrsedel för lots ändras genom att man i den tar in de änd- ringar som krävs på grund av ämbetsverksre- formen och genom vilka Sjöfartsverkets be- hörighet och uppgifter överförs till Trafiksä- kerhetsverket. Det gällande 1 mom. ändras så att det motsvarar de föreslagna 4 och 5 § på så sätt att lotsen är berättigad att utföra lots- ningar i de farleder samt vid de upptagnings- och avlämningsplatser för lotsar utanför far- lederna och på de vattenområden som leder till farlederna för vilka lotsen har fått en styr- sedel utfärdad av Trafiksäkerhetsverket. För- utsättningarna för beviljande av styrsedel i 1 mom. ändras så att lotsar enligt 3 punkten måste ha utfört övningsfärder också vid upp- tagnings- och avlämningsplatser för lotsar utanför farleden. Enligt 1 mom. 5 punkten

förutsätts för beviljande av styrsedel att sö- kanden har genomfört en godkänd provlots- ning i bägge riktningarna för en av Trafiksä- kerhetsverket godkänd person i den farled som antecknas i styrsedeln samt vid upptag- nings- och avlämningsplatser för lotsar utan- för farleden.

I de inledande stycken i 1—2 mom. samt i 3 mom. i 13 § om återkallande av styrsedel för lots görs sådana ändringar som krävs på grund av ämbetsverksreformen och genom vilka Sjöfartsverkets behörighet och uppgif- ter överförs till Trafiksäkerhetsverket.

I 1 mom. i 14 § om linjelotsbrev görs de ändringar som krävs på grund av ämbets- verksreformen och genom vilka Sjöfartsver- kets behörighet och uppgifter överförs till Trafiksäkerhetsverket. I 2 mom. görs dessut- om sådana ändringar gällande upptagnings- och avlämningsplatser för lotsar som motsva- rar ändringarna i bestämmelserna om styrse- del för lotsar i 12 §.

I 3 mom. tas en ny bestämmelse in, där det föreskrivs om linjelotsexamen som avläggs på engelska. Linjelotsbrev kan fås för en så- dan farled och en sådan upptagnings- och av- lämningsplats för lotsar utanför farleden där man tillhandahåller navigationsassistans en- ligt 6 § och fartygstrafiksreglering som ökar trafikens förutsägbarhet enligt 7 § i lagen om fartygstrafikservice (623/2003). Enligt lagen om fartygstrafikservice ska fartygstrafikser- vice (VTS) vid behov tillhandahållas på finska, svenska eller engelska. I praktiken an- vänds redan nu tre språk på alla huvudfarle- der. Engelska används mera än svenska. Lin- jelotsning på engelska ökar ytterligare an- vändningen av engelska. På detta sätt förstår alla som kan engelska direkt varandras med- delanden. VTS-centralerna får alla fartygs meddelanden och kan vid behov säkerställa att alla fartyg inom VTS-området får samma trafikmeddelanden och fortfarande garantera fartygstrafikens säkerhet också i den förän- derliga språkliga omgivningen.

Centralen för undersökning av olyckor konstaterade i sitt utlåtande om utkastet till regeringsproposition (319/5M, 13.8.2009) att den ökade användningen av engelska inom VTS-radiokommunikationen har en positiv effekt på sjösäkerheten. VTS-centralerna

borde i detta sammanhang få anvisningar om att alla sådana meddelanden till fartyg som gäller sjösäkerheten även ska ges på engelska i de farleder för vilka det är möjligt att avlägga linjelotsexamen på engelska.

Linjelotsbrev kan fås på villkor att sökanden avlägger den skriftliga examen som avses i den föreslagna 2 mom. 2 punkten och provlotsningen enligt 3 punkten på engelska. Sökanden ska dessutom behärska engelska i behövlig mån och känna till de ortnamn på finska eller svenska som används vid navigering, fartygstrafikservice och isbrytningservice på det vattenområde som examen gäller. Tillämpningen av bestämmelsen förutsätter att närmare bestämmelser om saken tas in i statsrådets förordning om lotsning (2003/982). Dessutom måste Sjöfartsverkets föreskrifter och examenshandlingar som gäller linjelotsexamen förnyas och översättas till engelska. För detta arbete behövs tid och bestämmelsen ska därför börja tillämpas först den 1 juli 2011.

Efter lagändringen har man för avsikt att ändra statsrådets förordning om lotsning och även justera bestämmelserna om de övningsfärder som förutsätts för erhållande av, fortsatt giltighet för och förnyande av linjelotsbrev. I samband med beredningen av de närmare föreskrifter om linjelotsexamen som meddelas med stöd av förordningen och bemyndigandet i 21 § i lagen ska man även beakta riskerna i samband med de språk som används vid lotsning och linjelotsning och de metoder som behövs för riskhanteringen.

I 1 och 5 mom. i 16 § gällande dispens görs de ändringar som krävs på grund av ämbetsverksreformen och genom vilka Sjöfartsverkets behörighet och uppgifter överförs till Trafiksäkerhetsverket.

Den gällande 18 § om tillsyn förtydligas genom att man övergår från tillsyn i två steg till tillsyn i ett steg. Paragrafens 1 mom. ändras så att kommunikationsministeriet sköter den allmänna styrningen och utvecklandet av lotsningsverksamheten. I 2 mom. görs de ändringar som krävs på grund av ämbetsverksreformen och genom vilka Sjöfartsverkets behörighet och uppgifter överförs till Trafiksäkerhetsverket.

Straffbestämmelsen i 19 § ändras så att också tillhandahållande av lotsningstjänster och utövande av lotsningsverksamhet i strid med 4 § blir straffbart. Dessutom ändras straffbestämmelsen i den gällande lagen så att den motsvarar det krav på exakt reglering som ingår i legalitetsprincipen på så sätt att den straffbara gärningen beskrivs med hänvisning till paragraferna i fråga. Enligt förslaget är det straffbart att försumma skyldigheten att anlita lots enligt 5 § eller skyldigheten att lämna uppgifter enligt 7 § 2 mom. De straffbara gärningarna benämns lotsningsförseelse, vilket också är paragrafens rubrik.

Genom bestämmelsen preciseras lotsningslagen i fråga om tillåtelse att utöva lotsningsverksamhet så att den motsvarar bestämmelserna om utövande av lotsningsverksamhet i 4, 6 och 21 § samt lagstiftarens avsikt, som framgår av lagens systematik och motiveringen till lagen. Genom bestämmelsen skyddas en utövare av lotsningsverksamhet som är skyldig att tillhandahålla lotsningstjänster i hela landet och upprätthålla resurser för detta ändamål även i olönsamma områden.

Bestämmelsen skyddar dessutom den rättsliga ställningen hos befälhavare för fartyg som är skyldiga att anlita lots. Befälhavaren ansvarar för att ett fartyg som är skyldigt att anlita lots anlitar lots och betalar lotsningsavgift i enlighet med 6 § i lotsningslagen och lagen om Lotsverket. Befälhavaren har dock inte nödvändigtvis möjlighet att få reda på om den som tillhandahåller lotsningstjänster och fakturerar tjänsterna är den tillhandahållare av lotsningstjänster som avses i lagen. Befälhavaren har därför inte heller möjlighet att bedöma sin egen rättsliga ställning och sitt ansvar i fråga om en sådan lotsningsförseelse som avses i 19 § och påföljder som hänför sig till fartygets transport- och försäkringsvillkor.

Genom den föreslagna bestämmelsen preciseras lotsningslagen också så att lagstiftarens avsikt framgår bättre i enlighet med utlåtandet från justitiekanslern i statsrådet.

I 2 mom. i 20 § om domstol görs de ändringar som krävs på grund av ämbetsverksreformen och genom vilka Sjöfartsverkets behörighet och uppgifter överförs till Trafiksäkerhetsverket.

Den gällande 21 § om närmare bestämmelser och föreskrifter samt allmänna undantag ändras genom att man i dess 2-4 mom. tar in de ändringar som krävs på grund av ämbetsverksreformen och genom vilka Sjöfartsverkets behörighet och uppgifter överförs till Trafiksäkerhetsverket.

Bestämmelsen om bemyndigande i 3 mom. ändras så att Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om både farleder där lots ska anlitas, lotsningssträckor och de upptagnings- och avlämningsplatser för lotsar utanför farlederna som omfattas av skyldigheten att anlita lots enligt 5 §.

Det bemyndigande att bevilja allmänna undantag som avses i 4 mom. utvidgas så att Trafiksäkerhetsverket kan bevilja undantag från skyldigheten att anlita lots för fartyg som inom ett begränsat område deltar i övningar i anslutning till internationellt samarbete eller i räddningsverksamhet. Bestämmelsen medger att t.ex. fartyg som deltar i internationella sjöräddnings- och oljebekämpningsövningar och övningar som hänför sig till militärt samarbete befrias från skyldigheten att anlita lots. I allmänhet deltar ett stort antal fartyg i övningarna, vilket för sin del skulle förutsätta att ett stort antal lotsar fanns tillgängliga. Då fartygen rör sig på ett begränsat område kan anlitan av lots vara onödigt och besvärligt. En förutsättning för befrielse från skyldigheten att anlita lots är dock att varken fartygssäkerheten eller miljön äventyras. På samma villkor kan Trafiksäkerhetsverket bevilja Lotsverket undantag från skyldigheten att tillhandahålla lotsningstjänster enligt 4 §.

### 3 Propositionens konsekvenser

Då engelska godkänns som linjelotsspråk beräknas andelen linjelotsning, som utgör ett konkurrenselement, öka från nuvarande cirka 60 procent till nästan 70 procent av lotsningsmarknaden. Detta har beräknats minska lotsningsinkomsterna och lotsningsmarknaden med cirka 7 miljoner euro. Minskningen gäller i huvudsak följande hamnar i Finska viken: Fredrikshamn, Kotka, Helsingfors och Hangö. Den minskade efterfrågan på lotsning inverkar också på Lotsverkets verksamhet

och ekonomi och förutsätter att bolaget vidtar anpassningsåtgärder. Detta underlättas av att bestämmelsen om engelskspråkig linjelotsning börjar tillämpas den 1 juli 2011, varefter linjelotsningen gradvis ökar i takt med att fartygens befälhavare utför sina övningsfärder och avlägger examen.

Ökningen av antalet undantag från skyldigheten att anlita lots genom att godkänna engelska som linjelotsspråk parallellt med finska och svenska är en åtgärd enligt regeringens logistikprogram som beräknas minska kostnaderna för sjöfarten och därigenom företagets logistiska kostnader. När man beaktar de kostnader som linjelotsexamina medför och de ersättningar som rederierna betalar till fartygsbefälhavare som inte anlitar lots, beräknas rederiernas kostnader minska med cirka 4-5 miljoner euro per år.

### 4 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet utgående från förslag från arbetsgrupper som utrett lotsningen och de utlåtanden som fått om förslagen.

Utlåtande om utkastet till proposition har begärts av finansministeriet, justitieministeriet, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, försvarsministeriet, justitiekanslern i statsrådet, Ålands landskapsregering, Konkurrensverket, Finlands näringsliv rf, Finansbranschens Centralförbund, Finlands Hamnförbund rf, Finlands Rederiförening rf, Finlands Skeppsmäklareförbund rf, Hamnoperatörerna rf, Vattenvägföreningen i Finland rf, Lotsförbundet rf, Finlands Maskinförbund rf, Finlands Skeppsbefälsförbund rf, Finlands Sjömans-Union FSU rf, Sjöfartsverket och Lotsverket.

Utlåtanden har lämnats in av finansministeriet, justitieministeriet, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, försvarsministeriet, justitiekanslern i statsrådet, Ålands landskapsregering, Konkurrensverket, Finlands Näringsliv rf, Finansbranschens centralförbund, Finlands Hamnförbund, Rederierna i Finland rf, Finlands Skeppsmäklareförbund rf, Hamnoperatörerna rf, Lotsförbundet rf, Finlands Maskinförbund rf, Sjöfarts-

verket och Lotsverket. Dessutom gav Karleby hamn, Åbo hamn, Företagarna i Finland och Baltic Pilot Ltd Oy Ab utlåtanden om propositionen.

I utlåtandena föreslogs preciseringar till propositionen. Vid den fortsatta beredningen av propositionen har de faktorer som tagits upp i utlåtandena beaktats i mån av möjlighet. Motiveringen till propositionen har preciserats i synnerhet i fråga om lagstiftningsordningen.

## 5 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2010. Bestämmelsen om godkännande av engelska som linjelotsspråk vid sidan av finska och svenska ska dock tillämpas från och med den 1 juli 2011.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

## 6 Lagstiftningsordning

### 6.1 Inledning

Den lotsningslag (940/2003) som föreslås bli ändrad har stiftats i vanlig lagstiftningsordning medan den nuvarande grundlagen var i kraft. I det sammanhanget inhämtades inte grundlagsutskottets utlåtande i frågan. Genom ändringspropositionen föreslås inga betydande ändringar i lagen i sak. Genom den gällande lotsningslagen överfördes ordnandet av lotsning, som enligt 4 § 1 mom. i lotsningslagen (90/1998) hade varit Sjöfartsverkets uppgift, till Lotsverket medan övervakningen av lotsningsverksamheten enligt samma lagrum förblev Sjöfartsverkets uppgift. Regeringspropositionen innehåller inte ett förslag till en ny begränsning av näringsfriheten. Följande utvärdering i fråga om näringsfriheten och den offentliga förvaltningsuppgiften hänför sig till den gällande lagen.

### 6.2 Offentlig förvaltningsuppgift

Innan lotsningslagen trädde i kraft år 1998 föreskrevs det om lotsning i lotsningsförordningen (373/1957). Enligt 2 § i förordningen

skulle fartyg anlita statslots. Enligt 5 § i förordningen om sjöfartsverket (13/1990) var lotsningsverksamheten sjöfartsdistriktens uppgift. Sjöfartsverkets skyldighet att ordna lotsning hade samma innehåll tills lotsningsverksamheten började skötas av ett affärsverk.

Högsta domstolen har i sitt avgörande HD 1995:61 ansett att staten har ensamrätt att tillhandahålla lotsningstjänster. Upprätthållandet av ett fungerande lotsväsende är därmed statens uppgift och utövande av offentlig makt. Som upprätthållare av lotsväsendet ska staten ordna godtagbara och tillräckliga lotstjänster och sörja för att de finns tillgängliga.

I samband med att lotsningsverksamheten började skötas av ett affärsverk har det med stöd av det som anförts ovan varit fråga om överföring av offentliga förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter i enlighet med 124 § i grundlagen. Justitieministeriet konstaterade i sitt utlåtande (50/43/2003 LAVO) till regeringens proposition (RP 39/2003 rd) angående omorganiseringen av Sjöfartsverket att den verksamhet som lotsar utövar med stöd av de övervaknings- och anmälningskyldigheter som gäller övervakningen av fartygstrafiken samt miljövården som avses i 8 § i den föreslagna lagen är en sådan offentlig förvaltningsuppgift som avses i 124 § i grundlagen. Lotsens uppgifter kan dock inte anses innefatta egentligt utövande av offentlig makt. Med beaktande av verksamhetens speciella karaktär och det mycket avgränsade objektet för verksamheten har det kunnat anses ändamålsenligt att överföra sådana lotsningsuppgifter som hänför sig till manövreringen av fartyget på någon som inte är anställd hos en myndighet.

Justitieministeriet ansåg dessutom att det av informativa skäl skulle vara bra att ta in en bestämmelse om straffrättsligt tjänstansvar i 8 § i lotsningslagen, även om bestämmelserna i 40 kap. i strafflagen kan tillämpas på lotsar eftersom de är anställda i ett offentligt samfund.

För att trygga rättssäkerheten och kraven på god förvaltning kan man i sådan verksamhet som lotsning sörja bl.a. för att lotsarna är lämpliga och kompetenta för uppgiften



(GrUU 28/2001 rd, s. 5/II). Lotsningslagen innehåller bestämmelser om erhållande av styresedel och dess återkallande.

### 6.3 Näringsfrihet

I samband med omorganiseringen av Sjöfartsverket öppnades lotsningen inte för konkurrens i motsats till isbryartrafiken och förbindelsefartygstrafiken. Enligt 7 § i lagen om Sjöfartsverket (939/2003) skulle Sjöfartsverket öppna dessa tjänster för fri konkurrens inom tre år.

Kommunikationsutskottet har i sitt betänkande (KoUB 2/2003 rd –RP 38/2003 rd) konstaterat följande om lotsning: ”Enligt uppgift är Lotsverket en försiktig lösning där den nuvarande monopolställningen avseende tjänsteproduktion överförs på ett affärsverk.”

I regeringens proposition angående omorganiseringen av Sjöfartsverket (punkt 4.3 Närings- och konkurrenspolitiska verkningar) konstateras följande om Lotsverket: ”Produktionen av Lotsverkets tjänster skall styras av kunderna, lotsningslagstiftningen samt av de befrielser från skyldigheten att anlita lots som fastställs i lotsningslagstiftningen. De linjelotsbrev och befrielser från skyldigheten att anlita lots som utfärdas på basis av lotsningsmyndighetens lagstiftning och säkerhetsprövning utgör konkurrerande element.” Som konkurrerande element inom lotsningen fungerar sålunda linjelotsningen, genom vilken utövandet av lotsning har blivit möjligt som tillståndspliktig verksamhet också för andra än Lotsverket.

Lotsningsverksamheten har inte granskats i propositionen med avseende på den i 18 § 1 mom. i grundlagen tryggade näringsfriheten. Om det anses att lotsningsverksamheten bör bedömas med avseende på näringsfriheten, är det skäl att beakta grundlagsutskottets riktlinjer i frågan.

Grundlagsutskottet har i sin praxis ansett att uttrycket ”i enlighet med lag” i bestämmelsen ”Var och en har i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt.” i 18 § 1 mom. i grundlagen hänvisar till möjligheten att i lag begränsa den rätt som tryggas i bestämmelsen (GrUU 9/2005

rd, s. 2; se även RP 309/1993 rd s. 67/II). Utskottet har ansett att huvudregeln enligt grundlagen är näringsfrihet, men har av hävd ansett att det är möjligt att kräva tillstånd för näringsverksamhet av skäl som är godtagbara med avseende på de grundläggande fri- och rättigheterna. En sådan reglering bör uppfylla de andra generella villkoren för en lag som inskränker en grundläggande fri- eller rättighet. Inskränkningarna i näringsfriheten bör vara exakta och noggrant avgränsade och dessutom ska det framgå av lagen hur omfattande inskränkningarna är och på vilka villkor de görs (se t.ex. GrUU 66/2002 rd, s. 2).

Dessa villkor uppfylls i fråga om lotsningen, eftersom lotsningsverksamheten regleras i 4, 6 och 21 § i lotsningslagen på så sätt att lotsningsverksamheten ankommer på Lotsverket. Detta har ansetts vara nödvändigt, eftersom avsikten med lotsningsverksamheten är att öka sjöfartssäkerheten och förebygga miljöolägenheter och eftersom lotsning bör tillhandahållas i alla farleder där lots ska anlitas. Vissa fartyg har enligt lagen skyldighet att anlita lots, men också andra fartyg ska vid behov kunna anlita lots.

Fartyg för vilka skyldigheten att anlita lots baserar sig på deras storlek kan få befrielse från skyldigheten att anlita Lotsverkets lots, om Sjöfartsverket beviljar fartygets befälhavare ett fartygsspecifikt linjelotsbrev för en viss farled. Villkoren för beviljande av linjelotsbrev är exakt och med noggrann avgränsning reglerade i 14 § i lotsningslagen. Bestämmelser om återkallande av linjelotsbrev finns i 15 §.

### 6.4 Straffbarhet

Utövare av lotsningsverksamhet och befälhavare för fartyg som har skyldighet att anlita lots skyddas genom den bestämmelse som föreslås bli fogad till 19 §, enligt vilken det är straffbart för någon annan än den tillhandahållare av lotsningstjänster som avses i 4 § att utöva lotsningsverksamhet och tillhandahålla lotsningstjänster. Utövare av lotsningsverksamhet är skyldiga att tillhandahålla lotsningstjänster i hela landet och upprätthålla de resurser som behövs för detta ändamål även i olönsamma områden.

Befälhavaren ansvarar för att ett fartyg som är skyldigt att anlita lots anlitar lots och betalar lotsningsavgift i enlighet med 6 § i lotsningslagen och lagen om Lotsverket. Befälhavaren har dock inte nödvändigtvis möjlighet att få reda på om den som tillhandahåller lotsningstjänster och fakturerar tjänsterna är den tillhandahållare av lotsningstjänster som avses i lagen. Befälhavaren har därför inte heller möjlighet att bedöma sin egen rättsliga ställning och sitt ansvar i fråga om en sådan lotsningsförseelse som avses i 19 § och påföljder som hänför sig till fartygets transport- och försäkringsvillkor.

Lagstiftarens spelrum inom kriminaliseringslagstiftningen har i grundlagsutskottets praxis tolkats som mycket brett. De begränsningar som följer av grundlagen hänför sig till grundläggande fri- och rättigheter i fråga om vilka straffbestämmelserna bör uppfylla villkoren för att begränsa de grundläggande fri- och rättigheterna, såsom kraven på regleringens acceptabilitet och proportionalitet samt den straffrättsliga legalitetsprincip som avses i 8 § i grundlagen. Varje brottsrekvisit ska uttryckas tillräckligt exakt i lagen. (GrUU 17/2006 rd)

Den föreslagna bestämmelsen står inte i strid med de grundläggande fri- och rättigheterna. Bestämmelsen skyddar den som till-

handahåller lotsningstjänster och fartygets befälhavare samt fullföljandet av deras lagstadgade plikter. Bestämmelsen är också rätt proportionerad. Det straff som anges i den föreslagna bestämmelsen för lotsningsförseelse är samma som straffet för försummelse av skyldigheten att anlita lots i den gällande bestämmelsen.

Den straffrättsliga legalitetsprincip som avses i 8 § i grundlagen och det krav på exakt reglering som hänför sig till den har beaktats i bestämmelsen.

På de grunder som nämnts ovan anses det att lagen kan stiftas i vanlig lagstiftningsordning.

Även om syftet med regeringspropositionen enbart är att förtydliga tolkningen i gällande lag och den därmed inte innehåller betydelsefulla materiella ändringar jämfört med gällande lag kan det anses att lagförslaget innehåller bestämmelser som i sådan omfattning innehåller beröringspunkter med de grundläggande fri- och rättigheterna att det är önskvärt att grundlagsutskottet bereds tillfälle att ge utlåtande om propositionen.

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

*Lagförslag***Lag****om ändring av lotsningslagen**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lotsningslagen av den 21 november 2003 (940/2003) 2 § 2 punkten, 4 § 1 mom., 5 § 1, 4 och 5 mom., 8 § 1 mom., 10 och 12 §, det inledande stycket i 13 § 1 mom., det inledande stycket i 13 § 2 mom., 13 § 3 mom., 14 §, 16 § 1 och 5 mom., 18 och 19 §, 20 § 2 mom. och 21 § som följer:

2 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

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

4 §

*Lotsningsverksamheten*

Lotsverket ska tillhandahålla sådana lotsningstjänster som avses i denna lag på de områden där lots enligt 5 § ska anlitas.

5 §

*Skyldighet att anlita lots*

Fartyg ska anlita lots i de i 4 kap. 1 § i vattenlagen (264/1961) nämnda lotspliktiga allmänna farlederna på finskt vattenområde och på den arrenderade delen av Saima kanal samt vid upptagnings- och avlämningsplatser

för lotsar utanför dessa farleder om det krävs på grund av att fartygets last är farlig eller skadlig eller om fartygets storlek det kräver.

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

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

2) fartyg som Trafiksäkerhetsverket beviljat sådan dispens som avses i 16 §,

3) fartyg i inrikestrafik på Saimens vattenområde.

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

8 §

*Lotsens ansvar och skyldigheter*

Lotsen ansvarar för lotsningen. Lotsen ska för fartygets befälhavare visa upp en ruttplan baserad på uppdaterade sjökort samt andra uppgifter och anvisningar som behövs för att fartyget ska kunna framföras tryggt samt övervaka de åtgärder i anslutning till manöv-

reringen av fartyget som är av betydelse med tanke på säkerheten inom fartygstrafiken och miljövården.

10 §

*Anlitande av två lotsar*

Lotsen har rätt att på en lotsningsfärd ta med sig ytterligare en lots, om det är nödvändigt av vägande skäl som hänför sig till väder- eller isförhållandena eller navigeringen eller manövreringen av fartyget.

En person som utbildas till lots kan också tas med.

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

12 §

*Styrsedel för lots*

Lotsen är berättigad att utföra lotsningar i de farleder och vid de upptagnings- och avlämningsplatser för lotsar utanför farlederna för vilka lotsen har fått lotsningsrätt med stöd av en styrsedel som utfärdats av Trafiksäkerhetsverket. För beviljande av styrsedel förutsätts att sökanden

- 1) innehar sjökaptensbrev,
- 2) har sådan hälsa och kondition som krävs av den som är i däckstjänstgöring på ett handelsfartyg,
- 3) har utfört övningsfärder i den farled som antecknas i styrsedeln och vid upptagnings- och avlämningsplatser för lotsar utanför farleden,
- 4) har godkänts i en av Trafiksäkerhetsverket anordnad skriftlig examen,
- 5) har genomfört en provlotsning i bägge riktningarna för en av Trafiksäkerhetsverket godkänd person i den farled som antecknas i styrsedeln samt vid upptagnings- och avlämningsplatser för lotsar utanför farleden,
- 6) i nödvändig utsträckning behärskar finska och svenska.

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

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

13 §

*Återkallande av styrsedel för lots*

Trafiksäkerhetsverket ska återkalla en styrsedel för lots om

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla en styrsedel om

I de fall som avses i 1 och 2 mom. kan lotsen genast åläggas att tillställa Trafiksäkerhetsverket sin styrsedel.

14 §

*Linjelotsbrev*

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

För beviljande av linjelotsbrev förutsätts att sökanden

- 1) på den farled som antecknas i linjelotsbrevet i egenskap av befälhavare eller styrman har deltagit i navigeringen av det fartyg som avses i ansökan eller av ett motsvarande fartyg,
- 2) har blivit godkänd i en skriftlig examen som Trafiksäkerhetsverket anordnat,
- 3) har godkänts vid en provlotsning för en person som godkänts av Trafiksäkerhetsver-

ket; provlotsningen ska utföras i den farled som antecknats i linjelotsbrevet samt vid upptagnings- och avlämningsplatser för lotsar utanför farleden samt i vardera riktningen eller den riktning som antecknas i linjelotsbrevet,

4) i nödvändig utsträckning behärskar finska eller svenska.

I farleder som avses i 5 § i denna lag och vid upptagnings- och avlämningsplatser för lotsar utanför dessa farleder där navigationsassistans enligt 6 § och fartygstrafikregleringstjänster enligt 7 § i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) tillhandahålls kan linjelotsbrev fås också under förutsättning att sökanden

1) uppfyller kravet enligt 2 mom. 1 punkten,

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

3) behärskar i behövlig mån det engelska språket,

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

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

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

#### 16 §

##### *Dispens*

Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan bevilja fartygsspecifik dispens från skyldigheten att anlita lots i fråga om fartyg vars befälhavare har långvarig erfarenhet av trafik på finskt territorialvatten eller på Saimens vattenområde, antingen på det fartyg som ansökan gäller eller på ett motsvarande fartyg. Om styrmannen på grund av vakttjänsten

ombord på fartyget ansvarar för vakthållningen på kommandobryggan, är förutsättningen för befrielse dessutom att även styrmannen har samma erfarenhet av trafiken som befälhavaren.

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

#### 18 §

##### *Tillsyn*

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

Trafiksäkerhetsverket övervakar iakttagandet av denna lag.

#### 19 §

##### *Lotsningsförseelse*

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

- 1) tillhandahåller lotsningstjänster eller utövar lotsningsverksamhet i strid med 4 §,
- 2) försummar skyldigheten att anlita lots enligt 5 § eller
- 3) försummar skyldigheten att lämna uppgifter enligt 7 § 2 mom., ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *lotsningsförseelse* dömas till böter.

#### 20 §

##### *Domstol*

Beslut som Trafiksäkerhetsverket har fattat med stöd av denna lag överklagas på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

## 21 §

*Närmare bestämmelser och föreskrifter samt allmänna undantag*

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

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om skriftliga examina och provlotsningar i anslutning till beviljandet av styrsedel för lots och linjelotsbrev samt för register över de styrsedlar för lotsar, linjelotsbrev och dispenser som verket beviljat.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om de farleder där lots ska anlitas, upptagnings- och avlämningsplatserna för lotsar utanför dessa farleder och lotsningssträckorna samt publicerar en förteckning över dessa.

Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan bevilja fartyg undantag från skyldigheten att anlita lots på grund av särskilda väderleks- eller isförhållanden eller för att inom ett be-

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

\_\_\_\_\_

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bestämmelserna i 14 § 3 mom. om linjelotsexamen på engelska ska tillämpas från och med den 1 juli 2011.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

\_\_\_\_\_

Helsingfors den 13 november 2009

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Trafikminister *Anu Vehviläinen*

*Bilaga  
Parallelltext*

## Lag

### om ändring av lotsningslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lotsningslagen av den 21 november 2003 (940/2003) 2 § 2 punkten, 4 § 1 mom., 5 § 1, 4 och 5 mom., 8 § 1 mom., 10 och 12 §, det inledande stycket i 13 § 1 mom., det inledande stycket i 13 § 2 mom., 13 § 3 mom., 14 §, 16 § 1 och 5 mom., 18 och 19 §, 20 § 2 mom. och 21 § som följer:

#### *Gällande lydelse*

2 §

#### *Definitioner*

I denna lag avses med

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

4 §

#### *Lotsningsverksamheten*

Lotsverket skall erbjuda sådana lotsningstjänster som avses i denna lag i de farleder på finskt vattenområde och den arrenderade delen av Saima kanal där lots enligt 5 § skall anlitas.

5 §

#### *Skyldighet att anlita lots*

Fartyg skall i de i 4 kap. 1 § vattenlagen (264/1961) nämnda lotspliktiga allmänna farlederna på finskt vattenområde och på den arrenderade delen av Saima kanal anlita lots om fartygets last är farlig eller skadlig eller om

#### *Föreslagen lydelse*

2 §

#### *Definitioner*

I denna lag avses med

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

4 §

#### *Lotsningsverksamheten*

Lotsverket ska tillhandahålla sådana lotsningstjänster som avses i denna lag *på de områden där lots enligt 5 § ska anlitas.*

5 §

#### *Skyldighet att anlita lots*

Fartyg ska anlita lots i de i 4 kap. 1 § i vattenlagen (264/1961) nämnda lotspliktiga allmänna farlederna på finskt vattenområde och på den arrenderade delen av Saima kanal *samt vid upptagnings- och avlämningsplatser*

fartygets storlek det kräver.

*för lotsar utanför dessa farleder om det krävs på grund av att fartygets last är farlig eller skadlig eller om fartygets storlek det kräver.*

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

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

2) fartyg som Sjöfartsverket beviljat sådan dispens som avses i 16 §, samt

3) fartyg i inrikestrafik på Saimens vattenområde.

Sjöfartsverket kan av säkerhets- eller miljövårdsskäl besluta att en namngiven befälhavare eller ett visst fartyg skall anlita lots även i andra situationer än sådana då skyldighet enligt denna lag föreligger.

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

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

2) fartyg som *Trafiksäkerhetsverket* beviljat sådan dispens som avses i 16 §,

3) fartyg i inrikestrafik på Saimens vattenområde.

*Trafiksäkerhetsverket* kan av säkerhets- eller miljövårdsskäl också i övrigt besluta att en namngiven befälhavare eller ett visst fartyg ska anlita lots.

-----  
8 §

*Lotsens ansvar och skyldigheter*

Lotsen ansvarar för lotsningen. Lotsen skall lämna fartygets befälhavare de uppgifter och anvisningar som behövs för att fartyget skall kunna framföras tryggt samt övervaka de åtgärder i anslutning till manövreringen av fartyget som är av betydelse med tanke på säkerheten inom fartygstrafiken samt miljövården.

-----  
8 §

*Lotsens ansvar och skyldigheter*

Lotsen ansvarar för lotsningen. Lotsen ska för fartygets befälhavare visa upp en ruttplan baserad på uppdaterade sjökort samt andra uppgifter och anvisningar som behövs för att fartyget ska kunna framföras tryggt samt övervaka de åtgärder i anslutning till manövreringen av fartyget som är av betydelse med tanke på säkerheten inom fartygstrafiken och miljövården.

-----  
10 §

*Lotsbiträde och anlitan av två lotsar*

Lotsen har rätt att på en lotsningsfärd ta med sig ett biträde, om det är nödvändigt med tanke på lotsningen eller återfärden. En person som utbildas till lots kan också tas med.

Om två lotsar anlitas vid lotsningen *på grund av omständigheter som hänför sig till förhållandena eller fartygsnavigeringen och fartygsmanövreringen*, skall fartygets befälhavare innan lotsningen inleds underrättas om

-----  
10 §

*Anlitan av två lotsar*

Lotsen har rätt att på en lotsningsfärd ta med sig *yttre en lots*, om det är nödvändigt *av vägande skäl som hänför sig till väder- och isförhållandena eller navigeringen eller manövreringen av fartyget*.

En person som utbildas till lots kan också tas med.

Om två lotsar *måste* anlitas vid lotsningen, ska fartygets befälhavare innan lotsningen inleds underrättas om vem av lotsarna som är



vem av lotsarna som är ansvarig för lotsningen.

ansvarig för lotsningen.

## 12 §

*Styrsedel för lots*

Lotsen är berättigad att utföra lotsningar i de farleder för vilka han eller hon med stöd av en av Sjöfartsverket utfärdad styrsedel har fått lotsningsrätt. En förutsättning för beviljande av styrsedel är att sökanden

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

4) har godkänts i en av Sjöfartsverket anordnad skriftlig examen,

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

6) i behövlig mån behärskar finska och svenska.

Styrsedel för lots beviljas för viss tid, högst fem år, och kan förnyas på ansökan. En förutsättning för förnyande av styrsedel för lots är att lotsen kan visa att han eller hon bevarat sin farledskännedom och har sådan hälsa och kondition som krävs av den som är i däckstjänstgöring på ett handelsfartyg.

Närmare bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av styrsedel för lots och om styrsedelns innehåll samt om förnyande av styrsedel utfärdas genom förordning av statsrådet.

## 13 §

*Återkallande av styrsedel för lots*

Sjöfartsverket skall återkalla en styrsedel för lots om

## 12 §

*Styrsedel för lots*

Lotsen är berättigad att utföra lotsningar i de farleder och vid de upptagnings- och avlämningsplatser för lotsar utanför farlederna för vilka lotsen har fått lotsningsrätt med stöd av en styrsedel som utfärdats av Trafiksäkerhetsverket. För beviljande av styrsedel förutsätts att sökanden

- 1) innehar sjökaptensbrev,
- 2) har sådan hälsa och kondition som krävs av den som är i däckstjänstgöring på ett handelsfartyg,

3) har utfört övningsfärder i den farled som antecknas i styrsedeln och vid upptagnings- och avlämningsplatser för lotsar utanför farleden,

4) har godkänts i en av Trafiksäkerhetsverket anordnad skriftlig examen,

5) har genomfört en provlotsning i bägge riktningarna för en av Trafiksäkerhetsverket godkänd person i den farled som antecknas i styrsedeln samt vid upptagnings- och avlämningsplatser för lotsar utanför farleden,

6) i nödvändig utsträckning behärskar finska och svenska.

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

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

## 13 §

*Återkallande av styrsedel för lots*

Trafiksäkerhetsverket ska återkalla en styrsedel för lots om

Sjöfartsverket kan återkalla en styrsedel om

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla en styrsedel om

I de fall som avses i 1 och 2 mom. kan Sjöfartsverket ålägga lotsen att genast tillställa Sjöfartsverket sin styrsedel.

I de fall som avses i 1 och 2 mom. kan lotsen genast åläggas att tillställa Trafiksäkerhetsverket sin styrsedel.

14 §

*Linjelotsbrev*

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

En förutsättning för beviljande av linjelotsbrev är att sökanden

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

2) har blivit godkänd i en skriftlig examen som Sjöfartsverket anordnat,

3) för en av Sjöfartsverket godkänd person har utfört en provlotsning i bägge riktningarna, eller i den riktning som anges i ansökan, i den farled som antecknas i linjelotsbrevet, samt

4) i behövlig mån behärskar finska eller svenska.

14 §

*Linjelotsbrev*

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

För beviljande av linjelotsbrev förutsätts att sökanden

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

2) har blivit godkänd i en skriftlig examen som Trafiksäkerhetsverket anordnat,

3) har godkänts vid en provlotsning för en person som godkänts av Trafiksäkerhetsverket; provlotsningen ska utföras i den farled som antecknats i linjelotsbrevet samt vid upptagnings- och avlämningsplatser för lotsar utanför farleden samt i vardera riktningen eller den riktning som antecknas i linjelotsbrevet,

4) i nödvändig utsträckning behärskar finska eller svenska.

*I farleder som avses i 5 § i denna lag och vid upptagnings- och avlämningsplatser för lotsar utanför dessa farleder där navigationsassistans enligt 6 § och fartygstrafikregleringstjänster enligt 7 § i lagen om fartygstrafikservice (623/2003) tillhandahålls kan linjelotsbrev fås också under förutsättning att sökanden*

*1) uppfyller kravet enligt 2 mom. 1 punkten,*

*på engelska språket har avlagt den skriftliga examen som avses i 2 mom. 2 punkten och*

Linjelotsbrev beviljas för viss tid, högst fem år, och kan förnyas på ansökan. En förutsättning för förnyande av linjelotsbrev är att innehavaren av brevet visar att han eller hon bevarat sin farledskännedom.

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

## 16 §

*Dispens*

Sjöfartsverket kan på ansökan bevilja fartygsspecifik dispens från skyldigheten att anlita lots i fråga om fartyg vars befälhavare har långvarig erfarenhet av trafik på finskt territorialvatten eller på Saimens vattenområde, antingen på det fartyg som ansökan gäller eller på ett motsvarande fartyg. Om styrmannen på grund av vaktjänsten ombord på fartyget ansvarar för vakthållningen på kommandobryggan, är en förutsättning för befrielse dessutom att även styrmannen har samma erfarenhet av trafiken som befälhavaren *på det fartyg för vilket befrielse söks eller på ett motsvarande fartyg.*

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

## 18 §

*Tillsyn*

Verkställigheten av denna lag och den

*den provlotsning som avses i 3 punkten,*

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

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

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

## 16 §

*Dispens*

*Trafiksäkerhetsverket* kan på ansökan bevilja fartygsspecifik dispens från skyldigheten att anlita lots i fråga om fartyg vars befälhavare har långvarig erfarenhet av trafik på finskt territorialvatten eller på Saimens vattenområde, antingen på det fartyg som ansökan gäller eller på ett motsvarande fartyg. Om styrmannen på grund av vaktjänsten ombord på fartyget ansvarar för vakthållningen på kommandobryggan, är förutsättningen för befrielse dessutom att även styrmannen har samma erfarenhet av trafiken som befälhavaren.

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

## 18 §

*Tillsyn*

*Kommunikationsministeriet sköter den all-*

högsta tillsynen över efterlevnaden av lagen ankommer på kommunikationsministeriet.

Sjöfartsverket övervakar iakttagandet av denna lag samt med stöd av den utfärdade bestämmelser och föreskrifter.

## 19 §

*Straffbestämmelse*

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot denna lag eller mot bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den genom att försumma sin skyldighet att anlita lots, genom att utföra lotsning utan rätt därtill eller genom att försumma föreskriven informations- eller anmälningsskyldighet, skall för *lotsningsförseelse* dömas till böter, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag.

## 20 §

*Domstol*

I beslut som Sjöfartsverket har fattat med stöd av denna lag söks ändring enligt förvaltningsprocesslagen (586/1996).

## 21 §

*Närmare bestämmelser och föreskrifter samt allmänna undantag*

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

Sjöfartsverket meddelar närmare föreskrifter om skriftliga examina och provlotsningar i anslutning till beviljandet av styrsedel för lots och linjelotsbrev samt för register över de styrsedlar för lotsar, linjelotsbrev och dispenser som verket beviljat.

Sjöfartsverket meddelar närmare föreskrifter om de farleder där lots skall anlitas, om lotsningssträckor och om lotsplatser samt publicerar en förteckning över dessa.

*männa styrningen och utvecklandet av lotsningsverksamhet enligt denna lag.*

*Trafiksäkerhetsverket* övervakar iakttagandet av denna lag.

## 19 §

*Lotsningsförseelse*

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

- 1) tillhandahåller lotsningstjänster eller utövar lotsningsverksamhet i strid med 4 §,
- 2) försummar skyldigheten att anlita lots enligt 5 § eller
- 3) försummar skyldigheten att lämna uppgifter enligt 7 § 2 mom., ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *lotsningsförseelse* dömas till böter.

## 20 §

*Domstol*

Beslut som *Trafiksäkerhetsverket* har fattat med stöd av denna lag överklagas på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

## 21 §

*Närmare bestämmelser och föreskrifter samt allmänna undantag*

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

*Trafiksäkerhetsverket* meddelar närmare föreskrifter om skriftliga examina och provlotsningar i anslutning till beviljandet av styrsedel för lots och linjelotsbrev samt för register över de styrsedlar för lotsar, linjelotsbrev och dispenser som verket beviljat.

*Trafiksäkerhetsverket* meddelar närmare föreskrifter om de farleder där lots ska anlitas, *upptagnings- och avlämningsplatserna för lotsar utanför dessa farleder* och lotsningssträckorna samt publicerar en förteckning över dessa.

På grund av särskilda väderleks- eller isförhållanden kan Sjöfartsverket bevilja Lotsverket undantag från skyldigheten att tillhandahålla lotsningstjänster, om iakttagandet av de bestämmelser som gäller skyldigheten att anlita lots skulle vara uppenbart oändamålsenligt eller oskäligt komplicerat, och förutsatt att fartygssäkerheten och miljön inte äventyras. Under samma förutsättningar kan Sjöfartsverket bevilja fartyg undantag från bestämmelserna om skyldigheten att anlita lots.

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

---

*Denna lag träder i kraft den 20 .*

*Bestämmelserna i 14 § 3 mom. om linjelotsexamen på engelska ska tillämpas från och med den 1 juli 2011.*

*Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.*

---