

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lotsningslag

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att en lotsningslag stiftas. Syftet med denna lag är att främja säkerheten inom fartygstrafiken samt att förebygga miljöskador som trafiken kan orsaka.

Enligt propositionen skall lotsningslagen tillämpas på lotsning vars syfte är att biträda fartyg på finskt vattenområde och på den arrenderade delen av Saima kanal. Kravet på anlitande av lots skall basera sig på hur farlig last fartyget i fråga har eller på fartygets storlek. Skyldigheten att anlita lots skall gälla alla fartyg på samma sätt, oberoende av under vilken stats flagg de seglar.

Avsikten är att reglerna för lotsning inom hamnområden skall förenhetligas så, att samma bestämmelser gäller i alla finska hamnar och att samma praxis iakttas. Med stöd av lotsningslagen skall lotsarna vara skyldiga att utföra lotsningar också inom hamnområden.

Fartygets befälhavare ansvarar för manövreringen av fartyget och befälhavaren skall

lämna lotsen uppgifter om omständigheter som gäller lotsningen. Lotsen ansvarar för lotsningen. Lotsen skall biträda fartygets befälhavare och ge honom de anvisningar som behövs.

Enligt propositionen skall sjöfartsverket fortfarande sörja för att lotsning ordnas samt övervaka lotsningsverksamheten. Inom hamnområden får även de som hamnförvaltningen har godkänt för uppdraget utföra lotsningar.

Närmare bestämmelser om lotsning skall utfärdas genom en lotsningsförordning och genom sjöfartsverkets beslut.

Propositionen ansluter sig till statens budgetproposition för 1998 och är avsedd att behandlas i samband med denna.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning. Lagens ikraftträdande kopplas till ikraftträdandet av den inkomstpolitiska uppgörelsen.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
ALLMÄN MOTIVERING	3
1. Nuläge	3
1.1. Lagstiftning och praxis	3
1.2. Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i utlandet	7
1.3. Bedömning av nuläget	9
2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen	11
3. Propositionens verkningar	12
3.1. Ekonomiska verkningar	12
3.2. Verkningar i fråga om organisation och personal	13
3.3. Miljöeffekter	13
4. Beredningen av propositionen	14
4.1. Beredningsorgan	14
4.2. Remissutlåtanden	14
DETALJMOTIVERING	15
1. Lagförslaget	15
2. Närmare bestämmelser	18
3. Ikraftträdande	18
LAGFÖRSLAG	
Lotsningslag	19
BILAGA	
Utkast till lotsningsförordning	22

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläge

1.1. Lagstiftning och praxis

Allmänt

Någon egentlig författning på lagnivå om lotsning finns inte i Finland. De viktigaste stadgandena om lotsning ingår i sjölagen (674/1994) samt i lotsningsförfordningen (393/1957). I 6 kap. 10 § 3 mom. sjölagen, som gäller tryggande av säker fart, ingår ett stadgande enligt vilket befälhavaren skall tillkalla lots, om detta är nödvändigt för att trygga fartygets säkerhet. Lotsningsförfordningen är en allmän författning om lotsning, i vilken närmare bestäms om skyldigheten att anlita lots.

Enligt 2 § lotsningsförfordningen skall utländska handelsfartyg, örlogsfartyg och administrationsfartyg anlita statslots i finska farvatten. I förordningens 3 § bestäms om finska handelsfartygs skyldighet att anlita lots. I förordningens 3 b § stadgas om anlitage av lots på Saima kanal. I förordningen fastställs dessutom bl.a. befälhavarens och lotsens skyldigheter samt laga domstol i rättegångsärenden som hänför sig till lotsning.

Om lotsning stadgas dessutom i vissa särskilda författningar. I förordningen om linjelotsar (410/1960) bestäms om behörighetsvillkoren för linjelotsar. I förordningen om befrielse av svenska passagerarfartyg från skyldigheten att anlita lots i vissa fall (903/1984) befrias svenska passagerarfartyg, som idkar regelbunden passagerartrafik mellan Finland och Sverige, från den allmänna skyldigheten att anlita lots, om ombord finns en linjelots som godkänts av Sjöfartsstyrelsen.

Förordningen om östersjölotsar (1105/1981) gäller lotsning inom östersjöområdet utanför Finlands nationella lotsningsområden. Östersjölotsen tjänstgör enligt förordningen som lots eller annan nautisk rådgivare på basis av ett avtal.

Enligt 1 § lagen om kommunala hamnordningar och trafikavgifter (955/1976) skall kommunfullmäktige för kommunal hamn

godkänna en hamnordning, vilken innehåller erforderliga bestämmelser om hamnens användning samt om den ordning som skall iaktas på hamnområdet. Hamnordningarna innehåller bl.a. bestämmelser om anlitage av lots på hamnområdet.

Enligt 3 kap. 7 § skadeståndslagen (412/1974) svarar staten och kommunen inte för skada som förorsakats vid lotsning.

Lotsningsverksamhet enligt lotsningsförfordningen

Lotsväsendet i Finland fick officiellt sin början genom den förordning om lotsning som Karl XI utfärdade år 1696. Lotsväsendet inrättades då främst med tanke på Sverige-Finlands örlogsflotta. I de nordiska länderna har lotsningsverksamheten också främst haft karaktären av myndighetsverksamhet.

I Finland utförs lotsning i regel av statslotsar. Enligt förordningen om sjöfartsverket (53/1990) är landet för den regionala skötseln av sjöfartsverkets uppgifter indelat i sjöfartsdistrikt. Sjöfartsdistriktets uppgift är inom distriktets verksamhetsområde sörja för bl.a. de ärenden som gäller lotsning i enlighet med förordning och sjöfartsverkets arbetsordning. Till uppgifterna hör dessutom att sörja för lotsexamina samt de skriftliga förhören i samband med lotsexamen. För lotspersonalen har stående bestämmelser meddelats distriktsvis på 1990-talet.

Lotsningsverksamheten vid kusten har rationaliserats kraftigt under de senaste tjugo åren. Rationaliseringen inleddes således betydligt tidigare än omorganiseringen av sjöfartsverket, som genomfördes år 1990.

Lotsningsverksamhetens utveckling vid kusten 1970 - 1996

	1970	1980	1990	1996
Lotsstationer	34	33	22	13
Lotsar	402	362	289	221
Lotsningar	50 428	39 221	32 071	34 263
Lotsad sträcka (M)	1 120 333	803 326	515 927	661 286

Flera faktorer, som delvis har lett utvecklingen i olika riktningar, har påverkat antalet lotsningar. Minskningen i antalet lotsningar vid kusten fram till 1990-talet berodde huvudsakligen på en förändring i sjötransporternas struktur. Fartygen blev större och de anlöpte färre hamnar under resan. Den utveckling som börjat under detta årtionde beror delvis på att passagerarfartygstrafiken har ökat och delvis på att med fartygen transporteras mindre lastpartier som leveras direkt till konsumenterna.

Förändringarna i fartygens tekniska nivå och utrustningsnivå har också lett till att antalet lotsningar har minskat. Förutsättningarna att klara av navigationsuppgifter som kräver kännedom om miljön har förändrats på ett avgörande sätt i takt med den tekniska utvecklingen. Centrala förbättringar med tanke på fartygens säkerhet har skett i synnerhet i fråga om exaktheten och angivningstekniken vid positionsbestämning och indikation av fartygets manöverutrymme samt i fråga om möjligheten att programmera in manöverrutiner och simulationstekniken när det gäller dem. På dessa områden representerar de finländska fartygen toppnivån i världen.

Inhemskas fartygs skyldighet att anlita lots mildrades kännbart vid ingången av 1985, vilket också invercade på antalet lotsningar. Väderleksförhållandena inverkar också, eftersom isförhållandena under stränga vintrar inverkar på antalet lotsningar. De stränga trafikbegränsningarna gallrar bort de sämsta fartygen, men trafiken måste å andra sidan ledas in på mera skyddade skärgårdsfarleder varvid antalet lotsningar ökar.

Vid finska kusten finns för närvarande 13 lotsstationer och vid dem tjänstgör sammanlagt 221 lotsar och 122 lotskutterskötare. Avsikten är att lotsstationsnätet och lotspersonalen skall bli föremål för ytterligare rationalisering, varvid den förändrade sjöfartens behov och den tekniska utvecklingen samtidigt skall beaktas.

Insjölotsningarna har sina speciella särdrag. Insjölotsning utförs på de djupa farlederna i Saimenområdet samt på Saima kanal. De djupa farlederna sträcker sig från Lauritsala till Kristina, Kuopio, Siilinjärvi och Joensuu. Vid djupfarleden finns 4 lotsstationer med 45 lotsar som årligen utför ca 3 600 lotsningar.

Vid Saima kanal finns 18 kanallotsar, och där utförs ca 1 300 lotsningar årligen.

Östersjölotsar

Utanför de nationella lotsningsområdena får lotsningar utföras av östersjölotsar som godkänts av Sjöfartsstyrelsen och som på basis av ett civilrättsligt arbetsavtal eller annat avtal tjänstgör som lotsar eller som nautiska rådgivare av annat slag inom östersjöområdet. Sjöfartsstyrelsen utfärdar styrningsedel för östersjölotsning till finska medborgare som innehar sjökaptensbrev och som uppfyller av Sjöfartsstyrelsen uppställda krav samt har avlagt östersjölotsexamen. På Östersjön utanför de nationella territorialvattnen är fartygen inte skyldiga att anlita lots. I Finland finns 60 personer som har avlagt östersjölotsexamen och årligen utför östersjölotsarna ca 20 lotsningar. Östersjölotsarnas tjänster utnyttjas enbart av större utländska fartyg på resa från Finland ut på Östersjön och i synnerhet på resa i issörja till finsk hamn.

Linjelotsar

Enligt 3 § lotsningsförordningen kan Sjöfartsstyrelsen om befälhavaren innehar linjelotsbrev bevilja finska fartyg befrielse från skyldigheten att anlita lots enligt förordningen på grund av fartygets storlek. Dessutom är fartyg som idkar regelbunden passagerartrafik mellan Finland och Sverige befriade från skyldigheten att anlita lots enligt lotsningsförordningen på sina regelbundna rutter, om ombord finns en linjelots som godkänts av Sjöfartsstyrelsen.

Linjelotssystemet har varit i bruk sedan mitten av 1800-talet. Den första förordningen om linjelotsar gavs 1928. Den gällande förordningen om linjelotsar gavs 1960. Enligt förordningens 1 § kan Sjöfartsstyrelsen för viss linje mellan Finland och en utrikesort som linjelots godkänna en person som uppfyller fordringarna enligt förordningen och som Sjöfartsstyrelsen i övrigt finner vara lämpad för denna uppgift. Av den som godkänns som linjelots fordras antingen understyrmansbrev eller av en myndighet i en främmande stat utfärdat motsvarande kompetensbrev, eller sjötjänst under en viss tid. Dessutom krävs kännedom om farlederna i fråga samt av Sjöfartsstyrelsen som tillräckligt befunnet antal såsom befälhavare, styrman, rorsman eller linjelotsselev

utförda resor. Språkrav är muntlig kunskap i finska eller svenska språket. Enligt förordningen om fartygsbemanning och fartygspersonalens behörighet (250/1984) är linjelotsbrevet i kraft fem år i sänder.

I det beslut om tillämpning av förordningen om linjelotsar som Sjöfartsstyrelsen gav 1990 bestäms närmare vad som avses med resor som påvisar kännedom om farlederna och vad som krävs av den som skall godkännas som linjelots. Med sådana resor avses resor i en riktning antingen från öppna havet till hamn eller från hamn till öppna havet. Antalet resor som fordras av den som skall godkännas som linjelots för passagerarfartyg varierar ruttvis från 70 till 100 resor. På rutten Åbo/Nådendal - Nyhamn krävs utöver 400 resor dessutom en ett år lång praktikperiod.

Av den som skall godkännas som linjelots för lastfartyg fordras att han som befälhavare gjort minst 10 resor på rutten i fråga under de senaste 12 månaderna samt att han avlagt farledsexamen och utfört provlotsning.

Svenska passagerarfartyg är befriade från skyldigheten att anlita statslots då de idkar regelbunden trafik mellan Sverige och Finland, om ombord finns en linjelots som godkänts av Sjöfartsstyrelsen. Dessutom förutsätts att finska passagerarfartyg får motsvarande befrielse på basis av ömsesidighet.

Hamnlotsning

Med hamnlotsning avses lotsning på hamnområden. Hamnlotsning kan innebära att hjälpa fartyg till kajplats eller ut från kajplats eller att hjälpa fartyg till ankarplats eller ut från ankarplats. Flyttning av fartyg på hamnområden är också hamnlotsning.

Enligt 23 § lotsningsförordningen skall lots, då fartyg skall ankra eller förtöjas i farled eller hamn där särskild hamnpersonal inte anlitas för dessa uppgifter, lämna erforderliga uppgifter och anvisningar för ankringen eller förtöjningen, och motsvarande förfarande skall iakttas då fartyg avgår från förläggningsplatsen. Enligt de stående bestämmelser för lotspersonalen som sjöfartsverket fastställt anses lotsningen av ett fartyg som anlöper hamn slutförd då manövreringen till kaj påbörjas eller då bogserbåtarna görs fast. På fartyg som lämnar hamn anses lotsningen inledd då fartyget har

svängts i färdriktningen och resan kan påbörjas samt eventuella bogserbåtar kastat loss.

Hamnlotsningen anses således omfatta de särskilda manövreringskommandon som behövs för förtöjning av fartyg vid kaj- eller ankarplats och för avfärd därifrån samt för flyttningar inom hamnområdet.

Enligt lotsningsförordningen och de permanenta bestämmelser för lotsar som avses ovan ingår egentliga hamnlotsningar inte i statslotsarnas tjänsteplikt. Lotsen skall dock anvisa fartygets befälhavare kaj- eller ankarplats. Lotsen skall också lämna sådana anvisningar som hänför sig till fartygets sjösäkerhet. I regel är hamnlotsning inte obligatorisk, och den baserar sig på befälhavarens uttryckliga begäran.

Hamnlotsningar utförs av dem som hamnmyndigheterna godkänt och dessutom av statslotsarna på basis av s.k. bisysslotillstånd. Sjöfartsverket beviljar bisysslotillstånd med stöd av statstjänstemannalagen (750/1994). På basis av sådana tillstånd har statslotsar rätt att tjänstgöra som hamnlotsar i vissa hamnar eller i hamnarna i ett namngivet lotsningsområde. Statslotsarna uppbär då lotsningsarvodet direkt av fartygen. Kommunernas anställda utför främst lotsningar i samband med flyttning av fartyg från en hamndel till en annan.

Enligt 1 § lagen om kommunala hamnordningar och trafikavgifter skall kommunfullmäktige för kommunal hamn godkänna en hamnordning, vilken innehåller erforderliga bestämmelser om den ordning som skall iakttas på hamnområdet. T.ex. enligt Helsingfors stads hamnordning är det obligatoriskt att anlita hamnlots. På hamnområdet kan fartyget lotsas av lotsar som utsetts av hamnkaptenen och dessutom få lotsning av statslotsar.

Hamnkaptenen kan av särskilda skäl låta bli att använda hamnlots. I övriga hamnar är hamnlotsningen vanligen frivillig.

Lotsningarna på hamnområde har organiserats på olika sätt i olika städer. Vissa hamnar har lotsföreskrifter som kompletterar hamnordningen. Varje kommun har en tjänstestadga och en instruktion i vilka bl.a. regleras de huvuduppgifter som ankommer på hamnkaptenen, vilken hör till den ledande personalen. Till dessa uppgifter hör att ordna kajplatser för fartygen samt åligganden som hänför sig till fartygens ankomst och avgång.

I Hangö, Raumo och Vasa står vissa statslotsar i arbetsförhållande till staden och får fast månadslön för de hamnlotsningar som de utför. Också i industrihamnar har statslotsarna utfört lotsningar på basis av bissysslottillstånd. Arvodena har uppburits hos fartygen, utom i Ingå hamn, där Imatran Voima Oy har fakturerats för hamnlotsningarna.

Skyldighet att anlita lots

Med stöd av 6 kap. 10 § 3 mom. sjölagen skall befälhavaren tillkalla lots, om det är nödvändigt för att trygga fartygets säkerhet. Detta allmänna stadgande om anlåtande av lots gäller för finska fartyg också annorstädes än på finskt vattenområde. Anlåtandet av lots baserar sig då alltid på befälhavarens prövning.

Anlåtandet av lots är dock inte enbart beroende av en prövning av fartygets befälhavare. I synnerhet efter allvarliga grundstötningar med tankfartyg som orsakat stora miljöskador har krav på en utvidgning av skyldigheten att anlita lots framställts. Av miljövärdsskäl och med tanke på säkerheten inom sjöfarten gäller också i allmänhet lotstväng i de flesta länder. Ett kriterium är då i allmänhet lastens farlighet eller fartygets storlek. I Finland gäller en allmän skyldighet att anlita lots. Skyldigheten att anlita lots baserar sig på det faktum att kustfarlederna är svårframkomliga också under goda förhållanden, och att i synnerhet vintern med sin issörja ökar risken för olyckor.

Utländska handelsfartyg, örlogsfartyg och administrationsfartyg är alltid skyldiga att anlita statslots i finska farvatten. Ett undantag utgör svenska passagerarfartyg som idkar regelbunden trafik mellan Finland och Sverige, om ombord finns en linjelots som godkänts av Sjöfartsstyrelsen.

Ett finskt handelsfartyg skall i regel anlita statslots när fartyget avgår till eller ankommer från utlandet och fartygets nettodräktighet överstiger 1 000. Ett fartyg som transporterar för miljön farlig olja, gas eller annan last i bulk i skärgården eller i inre farvatten är alltid skyldigt att anlita lots. Vissa mindre torrlastfartyg och passagerarfartyg omfattas inte av skyldigheten att anlita lots.

Sjöfartsstyrelsen kan dock bevilja befrielse från skyldigheten att anlita lots för finländ-

ska fartyg vilkas nettodräktighet överstiger 1 000, om befälhavaren innehar linjelotsbrev för farleden i fråga. Kännedom om farleden skall ådagaläggas vid en examen som avläggs i sjöfartsdistriktet samt vid en provlotsning. I praktiken har befrielse beviljats för nästan alla finländska fartyg i s.k. regelbunden linjetrafik. Dessutom har finländska passagerarfartyg som idkar regelbunden trafik mellan Finland och Sverige befriats från skyldigheten att anlita lots på de regelbundna rutterna, om ombord finns en linjelots som godkänts av Sjöfartsstyrelsen. Mycket sällan, och då bara i enskilda fall, har tankfartyg och utländska fartyg beviljats befrielse från skyldigheten att anlita lots och då alltid med vissa begränsningar.

Befrielserna från skyldigheten att anlita lots baserar sig på 3 § 2 och 3 mom. i den gällande lotsningsförfordningen. Med stöd av förfordningens 56 § 2 mom. kan Sjöfartsstyrelsen dessutom av särskilda skäl i enskilda fall bevilja lättnad från skyldigheten att anlita lots i fråga om ett visst fartyg eller resor av vissa slag.

Lotsens uppgifter

Bestämmelser om lotsens uppgifter ingår i lotsningsförfordningen. Lotspersonalens tjänsteutövning regleras mera i detalj i de stående bestämmelser som meddelats sjöfartsdistriktsvis och som reviderats i samband med omorganiseringen av sjöfartsverket i början av 1990-talet.

Till personalen på lotsstationerna hör lotsstationernas förmän (lotsåldermännen), lotsarna och lotskutterskötarna. I praktiken representerar personalen finska staten vid utförandet av lotsningsuppdragen.

Till lotsarnas egentliga uppgifter hör att lotsa fartyg och utföra därtill anknutna uppgifter. Enligt stadgandena i lotsningsförfordningen är lotsen befälhavarens nautiska sakkunniga ombord på fartyget och den som känner de lokala farlederna och andra lokala specialförhållanden. Innan lotsningen börjar skall lotsen ta reda på fartygets eventuella, från det normala avvikande särskilda styrengenskaper och andra motsvarande omständigheter som kan ha betydelse för lotsningen.

Under lotsningen skall lotsen enligt 20 § lotsningsförfordningen meddela befälhavaren, som ansvarar för manövreringen av fartyget,

de åtgärder som han finner vara nödvändiga för fartygets säkerhet och se till att fartyget hålls i farleden. Lotsen skall dessutom i tid göra befälhavaren uppmärksam på då fartyget närmar sig en vändpunkt, ett grund eller trånga, krokiga eller annars farliga ställen. Lotsen skall ägna fartygets färd oavbruten uppmärksamhet och han får inte avlägsna sig från sin plats så länge lotsningen pågår. Om det finns två lotsar ombord, skall befälhavaren känna till deras uppgiftsfördelning.

I praktiken utförs lotsningarna i tur och ordning enligt ett på förhand fastställt program. Under ett arbetsskift bör lotspersonalen undvika allt för långa oavbrutna lotsningar efter varandra och oavbruten jour.

Enligt de stående bestämmelserna skall lotsen vara förtrogen med alla farleder inom sitt lotsningsområde och de förändringar som skett i dem. Lotsarna skall behärska farlederna inom sitt område och vid behov färdas på de farledsavsnitt där det inte har förekommit tillräckligt med lotsningar.

Utöver de egentliga lotsningsuppgifterna skall lotsarna delta i den allmänna sjöövervakningen och sjöräddningsverksamheten. Till lotsarnas uppgifter hör också att övervaka fartygens allmänna sjösäkerhet. Dessutom skall lotsarna övervaka efterlevnaden av miljöskyddsbestämmelserna. De stående bestämmelserna förutsätter att lotsarna också följer med att säkerhetsanordningarna för sjöfarten fungerar samt genast meddelar fel och brister i dem. Lotsarna skall dessutom se till att nödvändiga journaler och andra motsvarande förteckningar förs.

Enligt 28 § lotsningsförfordningen är lotsarna också skyldiga att bistå tullverket vid tullkontrollen av utrikessjöfart i enlighet med stadganden och bestämmelser därom. Lotsarna är dessutom skyldiga att i mån av möjlighet ge handräckning till andra statliga myndigheter. På lotsstationen deltar lotsarna i skötseln av fartygen och i förvaltningen av andra inventarier och annan egendom på lotsstationen samt enligt de permanenta bestämmelserna i andra motsvarande allmänna administrativa uppgifter.

1.2. Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i utlandet

Sverige

I Sverige regleras lotsningen genom en

förordning om lotsning, som utfärdades 1982, och genom Sjöfartsverkets föreskrifter om lotsning (SJÖFS 1994:13-14), som trädde i kraft i juli 1994. Den ena föreskriften tillämpas på det svenska sjöterritoriet med undantag för Väneren och den andra föreskriften enbart på sjön Väneren. I Sverige hör lotsningarna till sjöfartsverkets verksamhetsområde.

I Sverige sköts lotsningsverksamheten av statslotsar. Skyldigheten att anlita lots på inre territorialvatten beror på fartygstyp och last och varierar i olika vattenområden. Om anlitaandet av lots bestäms i Sjöfartsverkets föreskrifter, i vilka fartygen delas in i tre kategorier som följer:

1) fartyg som för eller har fört kondenserade gaser eller flytande kemikalier och lasttankarna inte är rena från lastrester, enligt en särskilt fastställd lastförteckning,

2) kemikalietankfartyg som har dubbelbotten, om lasttankarna inte är rena från lastrester, och

3) övriga fartyg.

För varje sjötrafikområde har fastställts de fartygsstorlekar enligt vilka skyldigheten att anlita lots bestäms för de olika fartygsgrupperna. Fartygsstorleken anges med tal som anger fartygs största längd, största bredd eller största tillåtna djupgående, vilket avser djupgående midskepps sommartid i saltvatten. Största längd varierar mellan 70 och 100 meter, största bredd mellan 14 och 16 meter och största tillåtna djupgående mellan 4,5 och 6 meter. Föreskrifterna om lotsning innehåller dessutom detaljerade ämnesförteckningar som gäller lasten samt föreskrifter om anlitaandet av lots som gäller enskilda lotsstationer.

Fartyg vars befälhavare har tillräcklig kännedom om svenska kustfarten kan medges undantag från skyldigheten att anlita lots.

Befälhavare i linjefart och också annat fartygsbefäl som är behörigt att vara befälhavare på ifrågavarande fartyg kan efter säkerhetsmässig prövning medges undantag från skyldigheten att anlita lots. Undantaget förutsätter tillräckliga kunskaper i svenska.

Av sjösäkerhetsskäl och på grund av den traditionella aspekten har Sverige inte eftersträvat fullständig kostnads motsvarighet när det gäller lotsning. I sjöfartsavgifter uppbärs i Sverige fyr- och farledsavgifter utöver lotsavgifterna.

Norge

I Norge gavs nya föreskrifter om lotsning 1994. Dessa föreskrifter trädde i kraft i maj 1995 och gäller skyldigheten att anlita lots i norska farvatten, farledsbevis och lotsavgifter.

De norska bestämmelserna motsvarar i huvuddrag de svenska bestämmelserna. Skyldigheten att anlita lots baserar sig på lastens farlighet eller förorenande verkan. Dessutom är fartygets storlek av betydelse.

Det är obligatoriskt att anlita lots, om fartygets bruttodräktighet överstiger 500. Dessutom är bogserenheter som överstiger 50 meter skyldiga att anlita lots. Fartyg som transporterar särskilt farlig eller förorenande last i bulk är skyldiga att anlita lots oberoende av fartygets storlek. Skyldigheten att anlita lots gäller dessutom under vissa förutsättningar fartyg vilkas bruttodräktighet överstiger 100 samt fartyg som är försedda med dubbelbotten och vilkas bruttodräktighet överstiger 300.

Dispens från kravet att anlita lots kan beviljas på samma sätt som i Sverige. Kravet på språkkunskap har ändrats så att, enligt de nya föreskrifterna om farledsbevis, vid sidan av de skandinaviska språken också engelska kan godkännas för erhållande av sådant bevis.

Utöver de nya föreskrifterna om lotsning har också avgifterna för lotsningstjänsterna ändrats. Fartyg som inte anlitar lots deltar i det norska lotsväsendets kostnader genom att betala en s.k. lotsberedskapsavgift och de fartyg som anlitar lots genom att betala en lotsningavgift, som bestäms på basis av fartygets storlek och den tid som lotsningen tagit i anspråk.

Danmark

I Danmark sköts lotsningarna av Farvandsvesenet, som lyder under försvarsväsendet. De danska lotsarna står i privaträttsligt arbetsförhållande till Statens Lodsvesenet. Lotsarna sköter främst hamntrafiken, även om det finns möjlighet att anlita s.k. ruttlotsar i de olika danska sunden t.ex. på de fartyg som Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) rekommenderar. Fartyg som transporterar farligt eller förorenande gods som last är skyldiga att anlita lots. Också fartygets storlek inverkar på skyldigheten att anlita lots. De bestämmelser som gäller stor-

leken varierar i olika hamnar. Fartyg som idkar regelbunden trafik kan beviljas befrielse från skyldigheten att anlita lots.

Lotsarnas löner betalas via en särskild fond, Lodsreguleringsfonden. Lotsningsavgifterna styrs till fonden och en viss andel betalas av statsmedel för att en grundlön skall kunna garanteras. Utförda lotsningar höjer lönen. Enligt en reform som är anhängig i Danmark föreslås att denna specialfond skall fogas till statsbudgeten så att lotsarna har grundlön och så att 20 % av lotsningsavgifterna fogas till lönen. Enligt förslaget skall Lodsreguleringsfonden i princip vara lönsam i och för sig och övriga kostnader för lotsningsverksamheten också betalas med medel ur den.

Tyskland

I Tyskland är lotsningen privat verksamhet som övervakas av trafikministeriet. Lotsningsverksamheten är dock noggrant reglerad. Lotsarna har organiserat sig i offentligt-rättsliga lokala organisationer, "Lotsenbruderschaft", som svarar för lotsningsverksamheten inom ett visst område. Staten äger lotsstationerna och alla inventarier på dem och avlönar manskapet på lotsfartygen. Skyldigheten att anlita lots bestäms enligt fartygets storlek och lastens art. Storleksgränserna varierar i olika områden. Också utlännningar som behärskar landets språk kan beviljas dispens.

För upprätthållandet av lotsningstjänsterna uppbärs lotsningsavgift av de fartyg som trafikerar inom lotsdistriktet. För de tjänster lotsarna tillhandahåller skall betalas ersättning (lotsarvode), i vilken kostnaderna för lotsningen ingår. Utöver den som i eget eller någon annans namn har rört sig inom lotsdistriktet eller anlitat lotstjänster är också fartygets ägare betalningsskyldig. I Tyskland har kostnadsmotsvarigheten förverkligats. Utöver de avgifter som trafikministeriet bestämmer beviljas ingen extra finansiering för lotsningsverksamheten.

Nederländerna

I Nederländerna är lotsningen privat verksamhet på samma sätt som i Tyskland och den övervakas av trafikministeriet. Lotsningen leds av en gemensam centralorganisation under vilken finns fyra ekonomiskt självständiga distrikt. Skyldigheten att anlita lots

bestäms huvudsakligen enligt fartygets längd. Fartyg som är längre än 60 meter är i allmänhet skyldiga att anlita lots. Av säkerhetsskäl är det möjligt att bestämma att vilket fartyg som helst skall anlita lots. Från skyldigheten att anlita lots kan också beviljas befrielser, varvid bl.a. färdigheter i flamländska krävs. Dispens kan komma i fråga om fartyget anlöper samma hamn minst 18 gånger per år och det är högst en månad mellan gångerna. Lotsningsavgifterna baserar sig på fartygets djupgående och resans längd och varierar i de olika vattenområdena.

Storbritannien

I Storbritannien är lotsningen privat verksamhet som hamnarna upprätthåller. Lotsning är i regel obligatorisk. Skyldigheten att anlita lots bestäms vanligen enligt fartygets längd eller djupgående samt på basis av hur farlig last fartyget för. Den skyldighet att anlita lots som baserar sig på fartygets storlek varierar beroende på arten av och måtten på farleden och hamnen. T.ex. i Liverpool måste man anlita lots om fartyget överstiger 95 meter eller överstiger 82 meter och fartygets bredd överstiger 12 meter. Ombord skall utöver en lots också finnas en person som sköter kommunikationen (Communication Officer), om fartygets dödvikt är 100 000 dödviktston eller större. De avgifter som uppbärs för lotsningen varierar från hamn till hamn.

De baltiska länderna

I Sovjetunionen var det i regel obligatoriskt att anlita lots. En revidering av bestämmelserna om lotsning är aktuell både i de baltiska länderna och i Ryssland.

Europeiska unionen

Hittills har Europeiska gemenskapen inte haft några särskilda rättsakter om lotsning. Bestämmelser som gäller lotsar ingår dock i vissa direktiv.

Rådets direktiv 93/75/EEG om minimikrav för fartyg som anlöper eller avgår från gemenskapens hamnar med farligt eller förorenande gods, som antogs i september 1993, innehåller bl.a. en bestämmelse om lotsens

anmälningsplikt. Enligt artikel 8 i direktivet skall lotsar som anlitas vid anløp, avgång eller manövrering av fartyg omedelbart informera den behöriga myndigheten närhelst de märker brister som kan påverka fartygets säkra framförande.

Rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt bode- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll) innehåller också en bestämmelse om lotsens anmälningsplikt i frågor som hänför sig till fartygets säkra framförande och skyddet av havsmiljön. Enligt artikel 13 i direktivet skall medlemsstaters lotsar som är verksamma vid ankomst eller vid avgång från kaj eller som är verksamma på fartygs resa till en hamn inom en medlemsstat omedelbart upplysa den behöriga myndigheten i medlems- eller kuststaten, om de vid utövande av sin normala verksamhet uppmärksammar brister som menligt kan inverka på fartygets navigeringsförmåga eller som kan hota eller vara skadliga för den marina miljön.

I protokoll 9 i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES-avtalet) finns bestämmelser om handeln med fisk och andra marina produkter. Enligt artikel 5 i protokollet skall de avtalsslutande parterna vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att alla fiskefartyg som seglar under någon annan avtalsslutande parts flagg medges tillträde till hamnar på samma villkor som deras egna fartyg. I Finland har artikeln tolkats så att fiskefartyg som seglar under en sådan stats flagg som är medlemsstat i Europeiska unionen (EU) eller hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och anlöper en hamn för att lossa fisk som fångats ombord på fartyget skall befrias från skyldigheten att anlita lots, eftersom motsvarande finländska fiskefartyg inte behöver anlita lots.

1.3. Bedömning av nuläget

Författningsnivån

Lotsningsförrordningen har givits med stöd av republikens presidents allmänna bemyndigande att utfärda förrordningar som regleras i 28 § regeringsformen. Förrordningen har ändrats och kompletterats ett flertal gånger. Förrordningen innehåller å ena sidan bestäm-

melser som är centrala med tanke på lotsningsverksamheten och som det med tiden har blivit nödvändigt att precisera och ändra samt få in på lagnivå. Å andra sidan innehåller förordningen, som gavs redan för 40 år sedan, rikligt med sådana bestämmelser om detaljfrågor som kan regleras på en lägre författningsnivå än en förordning. En del av dessa bestämmelser har dessutom redan förlorat sin betydelse.

Skyldigheten att anlita lots

Lotsningsförordningen behandlar inhemska och utländska fartyg olika när det gäller skyldigheten att anlita lots. Utgångspunkten är att utländska fartyg alltid är skyldiga att anlita lots i finska farvatten. Däremot har finländska fartyg i stor utsträckning antingen direkt i lotsningsförordningen eller med stöd av Sjöfartsstyrelsens beslut beviljats undantag från skyldigheten att anlita lots i de fall då fartyget har en av sjöfartsstyrelsen godkänd linjelots eller fartygets befälhavare innehar linjelotsbrev.

Utländska fartygs striktare skyldighet att anlita lots har motiverats med att farlederna in till de finska hamnarna nästan utan undantag är svårframkomliga och i många avseenden annorlunda än farlederna i andra länder. Det har ansetts att utländska fartyg i synnerhet under vinterförhållanden har svårt att klara sig utan bistånd av en lokal expert, dvs. en lots. Svårigheterna ökar dessutom om ett gemensamt kommunikationsspråk saknas.

Vissa EU-medlemsstater och utländska rederier har kraftigt kritiserat utländska fartygs striktare skyldighet att anlita lots. De har ansett att den olika behandlingen av nämnda fartyg bl.a. strider mot EES-avtalet och EU-fördraget. Deras konkurrensställning försvagas till följd av ökade lotsningskostnader. Denna bristande jämlikhet framhåvs i synnerhet inom den regelbundna linjetrafiken, där finländska fartyg har befriats från skyldigheten att anlita lots och på motsvarande sätt också från lotsningsavgifterna, medan ett utländskt fartygs befälhavare med samma erfarenhet som befälhavaren på ett finländskt fartyg måste tillkalla en statslots till fartyget. Skyldigheten att anlita lots kan enligt dem inte heller försvaras med hänvisning till sjösäkerheten eller miljövården.

Också de stadganden i lotsningsförordningen som gäller finländska fartygs skyl-

dighet att anlita lots är olika beroende på om fartyget går i inrikes- eller utrikesfart. Inom utrikesfarten måste skyldigheten att anlita lots delvis ses som en del av tullkontrollen, eftersom lotsen en gång i tiden inte fick avlägsna sig från fartyget förrän tullmyndigheten hade anlänt. Denna praxis har redan slopats, eftersom förfarandet inte längre är nödvändigt för tullkontrollen.

Det är också skäl att se över den skyldighet att anlita lots som bestäms enligt fartygets storlek bl.a. av den orsaken att skeppsmättningsreglerna har ändrats.

Hamnlotsning

På hamnområdena ordnas lotsningarna för närvarande på flera olika sätt. I de flesta hamnar sköter statslotsarna lotsningen på basis av bisysslotillstånd som självständiga företagare och uppbär arvode av fartygen. I några hamnar står statslotsarna i arbetsavtalsförhållande till staden och får fast månadslön. I vissa hamnar sköter kommunens egna hamnlotsar lotsningarna som kommunala tjänsteinnehavare med uppgiften som huvudsyssla. Härvid är det främst fråga om lotsningar i samband med flyttning av fartyg från en hamndel till en annan.

Det har förekommit oklarheter när det gäller frågan om vad som ingår i statslotsarnas tjänsteplikt vid ankomsten till hamnområdet. Dessutom varierar de bestämmelser som gäller skyldigheten att anlita lots från hamn till hamn. Det är nödvändigt att göra bestämmelserna om hamnlotsning klarare.

Lotsningsmonopol

Enligt lotsningsförordningen får lotsningar för närvarande, med undantag för hamnområdena, utföras endast av statslotsar, vilket innebär att staten har lotsningsmonopol. Säkerhetsaspekter talar för ett sådant arrangemang. De speciella skärgårdsförhållandena ställer vissa krav på de fartyg som rör sig i farlederna och det har ansetts nödvändigt att en lots som känner de lokala förhållandena anlitas för att en säker fartygstrafik och miljövården skall kunna säkerställas. Anlitandet av statslotsar kan motiveras också med tanke på speciella isförhållanden och uttryckligen i trafiken mellan olika hamnar vintertid.

Samarbetet mellan sjöfartsmyndigheterna förutsätter att lotsningarna kvarstår på myndighetsnivå. Dessutom pågår en utveckling

av statens marina myndighetsfunktioner. Som ett exempel kan nämnas Åbo sjötrafikcentral, som redan omfattar sjöfartsverkets, gränsbevakningsväsendets och försvarsmaktens fredstida övervakningsskyldigheter. En centralisering av lotsjouren och funktionerna på sjöbevakningsområdenas ledningsställen pågår också på andra håll längs kusten.

I Sverige och Norge utförs lotsningarna i regel av statslotsar på samma sätt som i Finland. På andra håll i Europa är lotsningsverksamheten vanligen privat verksamhet, som övervakas antingen av stats- eller hamnmyndigheterna.

Lotsningskommissionen -94 framförde som sin uppfattning att lotsningarna på vissa begränsade områden i Finland i praktiken kunde skötas också av någon annan instans än en myndighet. Ett sådant system kunde vara flexiblere att genomföra och det skulle inte vara så strängt bundet t.ex. till arbetsarrangemangen och andra motsvarande faktorer som har betydelse även för kostnadsmotsvarigheten. I detta skede har det dock inte ansetts ändamålsenligt att föreslå några grundläggande förändringar i det gällande lotsningssystemet.

Ledning av fartygstrafiken

För lednings- eller övervakningscentraler för fartygstrafiken används förkortningen VTS (*Vessel traffic service*). Centralerna skall tillhandahålla vissa tjänster för fartyg.

Vid Finska viken har en VTS-central uppförts i Helsingfors i samarbete med Helsingfors hamn. Sydkustens lotsjour (Emsalö, Helsingfors, Porkkala) har koncentrerats till den nya VTS-centralen, som togs i bruk i början av oktober 1996.

Skärgårdshavets VTS-central i Pärnäs är under byggnad och inleder sin verksamhet i början av 1998. Lotsjouren i Åbo och på Utö har koncentrerats till den nya centralen, dit också jouren vid lotsstationerna i Mariehamn och på Enskär kommer att flyttas när nödvändiga dataförbindelser har byggts ut.

VTS biträder fartygstrafiken genom att ge uppgifter om fartygstrafiken, väderleksförhållanden, sjöfartens säkerhetsanordningar, farleder och andra faktorer som påverkar fartygets säkerhet under färden. Förutom att ge information deltar VTS-centralen även i den allmänna ledningen och organiseringen av fartygstrafiken samt ger även vid behov

navigationshjälp åt fartygen. VTS ersätter dock inte lotsen ombord, utan är en hjälpfunktion som syftar till att öka tryggheten i fartygstrafiken. Nivån på positionsbestämningsinstrumenten är redan i dag sådan att bestämningen av fartygets position inte medför några problem. I praktiken kan lotsningen av fartyget dock inte ännu med dagens teknik skötas från en landstation, eftersom manövreringen av fartyget är förknippat med ett flertal åtgärder som är beroende av många olika faktorer. Det är inte endast tekniska hinder som står i vägen för en sådan verksamhet, utan också i lagstiftningen är utgångspunkten den att fartygets befälhavare ansvarar för manövreringen av fartyget.

2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

Syftet med propositionen är att få till stånd en lotsningslagstiftning som överensstämmer med gällande anvisningar för normgivning och som beaktar de krav som en säker fartygstrafik och miljövården ställer.

Enligt propositionen skall kravet på anlitande av lots basera sig på lastens farlighet eller fartygets storlek. Fartyg vilkas befälhavare har visat sig känna farleden skall vara befriade från skyldigheten att på grundval av fartygets storlek anlita lots. Bestämmelser om hur kännedomen om farleder skall visas skall ges i förordning. Dessutom skall befälhavaren behärska finska eller svenska i nödvändig omfattning. Även i de övriga EU-medlemsstaterna krävs kunskap i de inhemska språken. Vid revideringen av bestämmelserna om skyldigheten att anlita lots har utgångspunkten varit att fartygen skall behandlas lika oberoende av nationalitet.

Det föreslås dessutom att bestämmelserna om skyldigheten att anlita lots skall förenhetligas så att samma bestämmelser gäller såväl fartyg i utrikesfart som fartyg i inrikesfart.

När lotsningsverksamheten organiseras skall målet vara att verksamheten bör vara lönsam. Även om det statliga lotsningsmonopolet inte betraktas som ovillkorligt, anses det att en privatisering av lotsningsverksamheten inte skulle medföra sådan ekonomisk eller annan nytta som skulle göra det nödvändigt att ändra systemet i detta skede. Lotsningsverksamhetens lönsamhet kan förbättras genom att den rationalisering av verksamheten som redan genomförts vid

sjöfartsverket fortgår.

När det gäller lotsning i hamnområdet är målet att förenhetliga verksamheten så att samma bestämmelser skall gälla för samtliga hamnar och att samma praxis skall iakttas i alla hamnar. För att målet skall uppnås föreslås att också lotsningar i hamnområdet uttryckligen skall ingå i lotsens tjänsteplikt. I enlighet härmed skall lotsningen börja när fartyget lägger ut från kaj eller lättar ankar och vara slutförd när fartyget har förtöjts vid kaj eller ankrat i hamnområdet.

3. Propositionens verkningar

3.1. Ekonomiska verkningar

År 1996 ar lotsningskostnaderna 183,9 milj. mk och inkomsterna av lotsning ca 111,8 milj. mk. Lotsningens kostnadsmotvarighet har höjts, så att den t.ex. 1990 uppgick till 25 procent, men 1996 uppgick den redan till 57,6 procent.

Vid utgången av 1994 omfattade Finlands handelsflotta 359 egentliga handelsfartyg med en bruttodräktighet om minst 100. Av dem var 20 tankfartyg, 101 passagerarfartyg och bilfärjor, 114 andra torrlastfartyg och 124 andra fartyg. Antalet fartyg i utrikesfart som var skyldiga att anlita lots var 106 år 1995. Av dem var 17 passagerarfartyg. Från skyldigheten att anlita lots hade 70 sådana fartyg befriats vilkas befälhavare innehade linjelotsbrev för farleden i fråga. År 1995 ankom 23 699 fartyg från utlandet och av dem var 9 436 finländska fartyg.

På livligt trafikerade havsområden såsom Finska viken är lotsningsverksamheten redan lönsam. På andra ställen där fartygstrafiken är obetydlig och avstånden mellan lotsstationerna långa är lotsningsverksamheten olönsam. Den föreslagna lagstiftningen medför inte i och för sig någon förbättring i ekonomiskt avseende, men den ger bättre möjligheter till en omorganisering av lotsningsverksamheten. Syftet med lotsningsverksamheten är att förbättra sjösäkerheten och främja miljövården. Om dessa mål kan uppnås är lotsningsverksamheten ekonomiskt lönsam, även om intäkterna av lotsningsavgifterna inte skulle täcka utgifterna för verksamheten.

Med stöd av lotsningsförordningen och beviljade dispenser har det varit möjligt att bevilja det inhemska tonnaget lätnader i

fråga om skyldigheten att anlita lots. Denna möjlighet har också utnyttjats i rätt stor utsträckning, vilket har lett till att lotsningstjänsterna huvudsakligen har utnyttjats av det utländska tonnaget, som betalar ca 80 % av det belopp som inflyter i lotsningsavgifter.

I förordning skall bestämmelser ges om fartyg som inte behöver använda lots. Till dessa hör fartyg med en största längd av högst 60 meter eller en största bredd av 10 meter eller ett största tillåtet djupgående av 4 meter. För finländska fartyg innebär ändringen en viss skärpning jämfört med dagens läge. Däremot befriar ändringen en del av det utländska tonnaget från skyldigheten att anlita lots. För närvarande är utländska fartyg alltid skyldiga att anlita lots oberoende av storlek. De utländska fartyg som går i trafik på Finland är dock, med undantag av vissa mindre passagerarfartyg, större än den ovan beskrivna och det skulle således inte ske några betydande förändringar i anlitan- det av lots i detta avseende.

När det gäller finländska fartyg som är större än de ovan beskrivna utvidgas skyldigheten att anlita lots något till den del att lots måste anlitas också mellan hamnarna i Finland, om inte fartygets befälhavare innehar linjelotsbrev för farleden i fråga. Ålands Redarförening och Utlandstrafikens Småtonnageförening har meddelat att den nya lagen innebär att de små fartygens konkurrenskraft på ett avgörande sätt skulle försvagas och att tilläggskostnader om 100 000 - 350 000 mark per fartyg och år tillkommer. Ändringen är dock motiverad eftersom skyldigheten att anlita lots på en och samma farled för närvarande varierar beroende på om fartyget går i inrikes- eller utrikesfart. Ändringen är nödvändig också med tanke på sjösäkerheten, eftersom transporterna inom kustfarten i och med att Finland anslöt sig till EU blev fria också för fartyg som seglar under en EU-medlemsstats flagg. Således kan också dessa fartyg gå i trafik mellan hamnarna i Finland.

Linjelotsbrev skall kunna beviljas också en utlänning som har avlagt linjelotsexamen och visat att han i erforderlig mån behärskar finska eller svenska. Detta innebär att några utländska fartyg som idkar regelbunden linjetrafik kan befrias från skyldigheten att anlita lots.

Enligt den gällande lotsningsförordningen skall lotsen lämna erforderliga uppgifter och

anvisningar för ankring eller förtöjning av fartyget. Det föreslås att bestämmelsen tas in i lagen och att dess ordalydelse preciseras bl.a. så att lotsningen är slutförd då fartyget har förtöjts eller ankrat. Om förslaget att hamnlotsningarna i sin helhet skall ingå i lotsarnas tjänsteplikt genomförs kommer det att påverka lotsarnas bisyssloinkomster i vissa hamnar. Hamnlotsningsarvodets storlek motsvarar ca 10 procent av statens lotsningsavgifter och arvodet fördelar sig ojämnt mellan lotsarna. Finansministeriet har tillsatt en arbetsgrupp att bereda frågan om eventuell ersättning för hamnlotsningsarvodet till lotsarna. Sjöfartsstyrelsen har konstaterat att det i praktiken inte medför några betydande ändringar i lotsningsverksamheten om hamnlotsningarna ingår i lotsens uppgifter. Enligt Sjöfartsstyrelsen förutsätter revideringen inte heller att någon extra personal måste anställas.

I statens budgetproposition för 1998 har lotsningens totalinkomst år 1998 beräknats uppgå till ca 147 miljoner mark, vilket betyder en kostnadsmotsvarighet på 70 procent. Jämfört med nuläget innebär detta en förhöjning av lotsningsavgifterna med i medeltal 33 procent sammanlagt. Förhöjningen gäller dock inte lotsningsavgifterna på Saimens vattenområde.

Av förhöjningsbehovet är 19 procentenheter en nivåförhöjning för förbättrandet av kostnadsmotsvarigheten.

Överföringen av hamnlotsningen till lotsarnas tjänsteplikt förutsätter en kompensation som enligt budgetpropositionen innebär ett förhöjningsbehov på ca 9 procent av lotsningsavgifterna. Det förs fortfarande underhandlingar om kompensationens storlek i den ovan nämnda arbetsgruppen tillsatt av finansministeriet. Då kompensationsförhandlingarna slutförts, kommer erforderliga ändringar att föreslås i budgetpropositionen eller i budgeten för 1998.

Möjligheten att befria utländska fartyg från skyldigheten att anlita lots samt möjligheten att bevilja utlänningar linjelotsbrev beräknas minska användningen av lots med högst 4 000 lotsningar per år, vilket innebär en minskning av lotsavgiftsinkomsterna på 6 - 12 miljoner mark. Detta förutsätter en kompensation som motsvarar uteblivna inkomster, vilken tas från lotsavgifterna till en storlek på 5 procentenheter.

För att kunna beakta de ovan framförda ekonomiska effekterna av omvandlingen av

lotsverksamheten, med utgångspunkt i den ovan nämnda totalinkomsten och kostnadsmotsvarigheten, behöver lotsningsavgiftstaxan ändras i motsvarande grad. Lotsningsavgifterna fastställs med trafikministeriets beslut. Sjöfartsstyrelsen har låtit utreda hur lotsningsavgiftssystemet kan utvecklas och till vilken nivå lotsningsavgifterna skall fastställas för 1998.

3.2. Verkningar i fråga om organisation och personal

Anlitandet av lots väntas inte ändra på något betydande sätt till följd av den föreslagna lagstiftningen och några större ändringar i antalet anställda väntas inte heller. Lotsningsorganisationen utvecklas ytterligare och lotspersonalens storlek anpassas så att den motsvarar fartygstrafikens behov. Detta kan uppnås genom att stationer slås samman och jouren koncentreras till de fungerande centrala lotsstationerna.

Förslaget att hamnlotsningarna skall ingå i lotsarnas tjänsteplikt medför i någon mån nya utbildningsbehov.

3.3. Miljöeffekter

Vid varje fartygsolycka finns det risk för en allvarig miljökatastrof. Olyckor som upprörde hela världen förorsakades t.ex. av tankfartygen Torrey Canyon, Amoco Cadiz och Exxon Valdez samt Antonio Gramsci i Östersjöområdet. Efter olyckorna har den allmänna opinionen krävt en utvidgning av skyldigheten att anlita lots också utanför de nationella vattenområdena. Utöver oljeskador kan också kemikalie- och gastankfartygen orsaka stor förödelse, även om den lastmängd som de transporterar skulle vara relativt liten. Utgångspunkten i förslaget är att fartyg som transporterar farligt eller förorenande gods oberoende av nationalitet och storlek alltid skall vara skyldiga att anlita lots då de rör sig på finskt vattenområde. När det gäller sådana fartyg överensstämmer skyldigheten att anlita lots med motsvarande skyldigheter i andra länder och bidrar till att miljön kan bibehållas ren. Enligt den internationella rättsprincipen ingriper propositionen inte i sjötransporter som sker utanför territorialvattnen.

4. Beredningen av propositionen

4.1. Beredningsorgan

Trafikministeriet tillsatte den 19 januari 1994 en kommission för att utarbeta ett förslag till revidering av lagstiftningen om lotsning. Kommissionen skulle i form av en regeringsproposition lägga fram ett förslag till en lotsningslag och förslag till nödvändiga ändringar i gällande förordningar och andra författningar om lotsning. Kommissionen skulle fästa särskild vikt vid frågan om den allmänna lotspliktens nödvändighet, det statliga lotsningsmonopolet och den s.k. hamn-lotsningen. Dessutom skulle kommissionen utreda nödvändigheten av andra förpliktelser som ålagts lotsarna utöver själva lotsningen, såsom uppgifter i samband med sjöövervakning och tullkontroll m.m.

Trafikministeriet, sjöfartsverket, finansministeriet, Finlands Rederiförening, Ålands Redarförening, Utrikesfartens Småtonnageförening, Finlands Skeppsbefälsförbund, Lotsförbundet och Finlands Hamnförbund fanns företrädade i kommissionen.

Lotsningskommissionen -94 fick sitt betänkande färdigt den 31 mars 1995 (kommittebetänkande 1995:8). I betänkandet föreslås att en särskild lotsningslag stiftas genom vilken bl.a. den gällande lotsningsförordningen upphävs. I betänkandet ingår avvikande åsikter i fråga om olika punkter. Avvikande åsikter framfördes i synnerhet till de delar som gäller hamnlotsning och linjelotsning. Alla representanter för redarna förenade sig inte om kommissionens förslag som gäller omfattningen av skyldigheten att anlita lots. Det ansågs dessutom att kommissionen inte har utrett förslagets kostnadseffekter i tillräcklig omfattning.

4.2. Remissutlåtanden

Betänkandet av lotsningskommissionen -94 sändes på remiss till justitieministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, finansministeriet, miljöministeriet, Sjöfartsstyrelsen, Tullstyrelsen, sjöfartsbranschens arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer, Finlands Hamnförbund, Finlands Skeppsmäklareförbund, Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund, Konkursverket samt Ålands landskapsstyrelse. Remissinstanserna

ansåg allmänt att lotsningslagstiftningen behöver förnyas. I flera utlåtanden ansågs också att lagstiftningen bör utvecklas ytterligare utgående från kommissionens förslag och att förslagets administrativa och ekonomiska verkningar och verkningar i fråga om personalen bör bedömas noggrannare samt att mera exakta förslag till bestämmelser och föreskrifter på lägre nivå bör utarbetas. Avvikande synpunkter framfördes till de delar i fråga om vilka avvikande åsikter redan ingick i kommissionens betänkande. Lotsförbundet, Finlands Skeppsbefälsförbund, Tjänstemannacentralorganisationen FTFC och Ålands Redarförening understödde inte förslaget att hamnlotsningar skulle höras till lotsarnas tjänsteåligganden. Det föreslogs att frågan om linjelotsar skulle utredas ytterligare. I några utlåtanden föreslogs att benämningen linjelots skulle ingå i lagen. Justitieministeriet framförde i sitt utlåtande en del lagtekniska rättelseförslag och ansåg att stadgandena om lotsens och befälhavarens ansvar bör preciseras. Enligt justitieministeriet bör dessutom vid den fortsatta beredningen större uppmärksamhet fästas också vid förhållandet mellan gemenskapsrätten och de europeiska konkurrensbestämmelserna och lotsningsplikten. Enligt Konkursverkets åsikt innebär överföringen av hamnlotsningen till de statliga lotsarnas tjänsteåligganden en utveckling mot ett förstärkande av monopolet och förslaget kan enligt Konkursverket även vara emot Europeiska gemenskapens konkurrensbestämmelser. Man kan dock inte tala om utveckling mot förstärkandet av monopolet, eftersom man har huvudsakligen avstått från de kommunala hamnlotsarna och statens lotsar har ombesörjt hamnlotsningen på bisysslobasis. Den lotsningsverksamhet som staten bedriver är inte heller mot Europeiska gemenskapens konkurrenslagstiftning. Ett sammandrag av utlåtandena har gjorts upp vid Sjöfartsstyrelsen.

Regeringens proposition baserar sig på förslagen av lotsningskommissionen -94. Särskildt de ekonomiska effekterna av förslaget har ytterligare utretts.

De anmärkningar som gäller olika detaljer i lagförslaget och som framförts i utlåtandena har i mån av möjlighet beaktats vid beredningen av propositionen.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslaget

1 §. *Lagens syfte.* Det föreslås att i paragrafen skall intas bestämmelser om lagens syfte. Detta är att främja miljövården samt säkerheten inom fartygstrafiken.

Finlands kust är svårframkomlig och skärgårdsnaturen skadas lätt redan till följd av mindre grundstötningar och sammanstötningar. Eftersom ca 80 procent av sjöolyckorna beror på mänskliga misstag anses det att en säker fartygstrafik och miljövården väsentligt kan främjas genom att lotsar med god lokalkännedom anlitas utöver fartygens ordinarie vaktbefäl.

2 §. *Definitioner.* I paragrafen ingår definitioner på de viktigaste begreppen i lagen.

Lotsning är verksamhet i anslutning till manövreringen av fartyg, varvid lotsen är befälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om det aktuella vattenområdet och sjöfarten.

I lagförslaget avses med lots den som sjöfartsverket har godkänt för utförande av lotsning på finskt vattenområde och på den arrenderade delen av Saima kanal.

Östersjölots definieras som den som sjöfartsverket har godkänt för utförande av lotsning i östersjöområdet.

3 §. *Tillämpningsområde.* Enligt paragrafen skall lagen tillämpas på lotsning vars syfte är att biträda fartyg på finskt vattenområde och på den arrenderade delen av Saima kanal. Enligt den gällande lotsningsförfordningen skall fartyg i finska farvatten anlita statslots i enlighet med bestämmelserna i förordningen. Farvattnen definieras inte närmare i förordningen. I förordningen finns dessutom en särskild paragraf om lotsning på Saimens vattenområde och Saima kanal.

Enligt förslaget skall lagen entydigt tillämpas på hela det finska vattenområdet, således också på hamnområden.

Lagen skall också tillämpas på finska medborgare som tjänstgör som östersjölots. Om östersjölotsar stadgas för närvarande genom en separat förordning, som har utfärdats med stöd av republikens presidents allmänna bemyndigande att utfärda förordning. Lotsningar inom östersjöområdet utförs av dem som Sjöfartsstyrelsen har godkänt för uppgiften och som tjänstgör som lotsar inom östersjöområdet utanför de nationella lotsningsområdena. Denna frivilliga lotsnings-

tjänst utnyttjas främst av större utländska fartyg som i Finland vill anlita lots på resan till danska sunden eller Kielkanalen. Avsikten är att de bestämmelser på förordningsnivå som gäller östersjölotsar skall kvarstå oförändrade. De bestämmelser i lotsningslagen som gäller lotsens uppgifter skall också gälla östersjölotsar. Lagens straffbestämmelser skall likaså tillämpas på östersjölotsar.

4 §. *Bedrivande av lotsningsverksamhet.* Enligt paragrafens 1 mom. skall sjöfartsverket sörja för att lotsning ordnas på samma sätt som i regel också för närvarande.

Utöver att de statslotsar som tjänstgör vid sjöfartsverket utför lotsningar enligt lotsningsförfordningen utfärdar Sjöfartsstyrelsen för fillfället linjelotsbrev och styrningssedlar för östersjölotsar. Sjöfartsstyrelsen kan också återkalla de linjelotsbrev och styrningssedlar som den utfärdat, om gällande bestämmelser överträds. Till dessa delar kommer sjöfartsverkets uppgifter att kvarstå oförändrade.

I praktiken har sjöfartsverket hittills inte skött egentliga hamnlotsningar. Enligt lagförslagets 7 § börjar lotsningen då fartyget lägger ut från kaj eller lättar ankar och är slutförd vid ankomsten till hamn då fartyget har ankrat eller förtöjts vid kaj. Eftersom kommunerna med stöd av hamnordningen har rätt att bestämma om lotsningen på hamnområdet, föreslås det att i 4 § 2 mom. intas ett stadgande, enligt vilket lotsning på hamnområde även får utföras av dem som hamnförvaltningen har godkänt för uppdraget. I praktiken kommer det uppenbarligen inte att finnas något större behov av sådana lotsningar, eftersom sjöfartsverkets lotsar med stöd av de föreslagna stadgandena utför hamnlotsningarna som tjänsteuppdrag.

5 §. *Skyldighet att anlita lots.* Utöver vad som i 6 kap. 10 § sjölagen bestäms om befälhavarens skyldighet att anlita lots skall närmare bestämmelser om anlita lots utfärdas i den förordning som kommer att ges med stöd av lotsningslagen.

Skyldigheten att anlita lots skall basera sig på hur farlig lasten är, dess havsförorenande verkan eller fartygets storlek. Till denna del skall skyldigheten överensstämja med motsvarande skyldigheter i andra länder.

Avsikten är att skyldigheten att anlita lots skall gälla utländska och finländska fartyg och fartygskombinationer med en största

längd av mer än 60 meter eller en största bredd över 10 meter eller ett största tillåtet sommarlastningsdjupgående över 4 meter då fartygen trafikerar finska inre farvatten. Skyldigheten att anlita lots skall vara densamma såväl i inrikes- som i utrikesfart. Det bör observeras att transporterna inom kustfarten i och med Finlands EU-medlemskap blev fria också för fartyg som seglar under en EU-medlemsstats flagg.

Enligt den gällande lotsningsförordningen har den skyldighet för finländska fartyg att anlita lots som baserar sig på fartygets storlek gällt fartyg i utrikesfart vars nettodräktighet överstiger 1 000. Denna nettodräktighet motsvarar ett fartyg med en längd på ca 90 meter.

I några länder är fartygets storlek i förhållande till farleden ett kriterium för skyldigheten att anlita lots. När det gäller lotsning håller den på fartygets yttre mått och djupgående baserade skyldigheten att anlita lots på att bli allmänna, eftersom de yttre måtten och djupgåendet på ett bättre sätt ställer fartyget i relation till det vattenområde som fartyget trafikerar.

Oberoende av storlek skall alla fartyg som transporterar farligt eller havsförorenande gods i bulk vara skyldiga att anlita lots. I den nya lotsningsförordningen skall närmare definieras vad som avses med sådant gods. Utländska statsfartyg som inte används för bedrivande av handelsverksamhet skall också vara skyldiga att anlita lots.

Fartyg som ägs av finska staten och som inte används som handelsfartyg samt fartyg vars befälhavare innehar av sjöfartsverket beviljat linjelotsbrev för den farled fartyget använder skall dock vara befriade från skyldigheten att anlita lots. Linjelotsbrev skall också kunna beviljas en befälhavare på ett utländskt fartyg. Om förutsättningarna för erhållande av linjelotsbrev skall bestämmas närmare genom förordning. Befrielsen skall dock inte gälla fartyg som transporterar farligt eller havsförorenande gods. Avsikten är också att i förordningen skall tas in en bestämmelse som motsvarar gällande reglering och enligt vilket sjöfartsverket kan föreskriva att en namngiven befälhavare eller ett visst fartyg skall anlita lots då särskilt skäl därtill föreligger. Bestämmelsen kan tillämpas t.ex. på passagerarfartyg som underskrider ovan nämnda storleksgränser, om befälet ombord inte i tillräcklig grad behärskar finska eller svenska språket. Sjöfartsverket

skulle till exempel förutsätta att lots anlitas på bärplansbåtar som trafikerar mellan Tallinn och Helsingfors tills dess att dessas befäl erhållit linjelotsbrev.

6 §. *Befälhavarens ansvar och skyldighet att lämna uppgifter.* Det föreslås att till paragrafen skall intas bestämmelser om befälhavarens ansvar. Avsikten är inte att ändra nuvarande ansvarsreglering, utan att förtydliga de bestämmelser som rör ansvaret. Fartygets befälhavare skulle vara ansvarig för fartygets manövrering även då han följer de anvisningar om fartygets manövrering som lotsen ger. Vidare stadgas det särskilt i sjölagen (674/1994) om befälhavarens ansvar.

Befälhavaren skall också lämna lotsen alla de uppgifter som har betydelse för lotsningen. Han skall t.ex. redogöra för avvikelser och andra motsvarande omständigheter som hänför sig till manövreringen av fartyget. Lotsen skall likaså informeras, om befälhavaren medan lotsningen pågår överlämnar navigeringen av fartyget åt någon annan.

7 §. *Lotsens uppgifter.* Enligt förslaget skall lotsen vara befälhavarens nautiska rådgivare och i den egenskapen vara skyldig att bistå fartygets befälhavare i syfte att trygga fartygets säkra framförande. Lotsen skall ansvara för lotsningen.

Lotsen skall lämna fartygets befälhavare de uppgifter och anvisningar som är nödvändiga för tryggande av fartygets säkra framförande, bl.a. redogöra för de ruttplaner som hänför sig till lotsningen. Lotsen skall dessutom övervaka de åtgärder i anslutning till manövreringen och handhavandet av fartyget som har betydelse för en säker fartygstrafik och likaså för miljövården.

Lotsningen börjar då fartyget lägger ut från kaj eller lättar ankar och är slutförd då fartyget har förtöjts vid kaj eller ankrat inom hamnområdet. Närmare definitioner på när lotsningen börjar och är slutförd nämns för tillfället i de bestående föreskrifter för lotspersonalen, vilka fastställts av distriktscheferna.

Utöver den egentliga lotsningen skall lotsarna anmäla alla observationer som är av betydelse för sjöövervakningen och tullkontrollen såsom närmare bestäms genom förordning. I rådets direktiv 93/75/EEG om minimikrav för fartyg som anlöper eller avgår från gemenskapens hamnar med farligt eller förorenande gods förpliktas lotsarna att anmäla brister som kommit till deras känne-

dom och som kan äventyra fartygets säkra framförande. När det gäller det fartyg som skall lotsas skall lotsen också rapportera fartygets egna skador eller skador som det förorsakat. De stadganden och bestämmelser som gäller anmälningsskyldigheten baserar sig i många fall på Europeiska gemenskapernas eller Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) bestämmelser.

8 §. *Lotsens rätt att vägra utföra lotsning.* Enligt den föreslagna paragrafen kan lotsen vägra utföra lotsning, om han anser att inledandet av resan eller det att resan fortsätter äventyrar säkerheten när det gäller sjöfarten eller miljön. Lotsstationen eller trafikledningscentralen skall då genast underrättas om saken. Också enligt gällande bestämmelser har lotsen rätt att vägra utföra lotsning, om det finns skäl därtill.

9 §. *Lotsens behörighet.* Om lotsens behörighetsvillkor skall enligt förslaget bestämmas genom förordning. Vid sjöfartsverket skall respektive sjöfartsdistrikt utfärda styrningssedel för lotsar. För att en lots skall erhålla styrningssedel krävs sjökaptensbrev och dessutom sådan hälsa och kondition som krävs av den som tjänstgör på ett handelsfartyg. En förutsättning för erhållande av styrningssedel skall dessutom vara att lotsen har avlagt lotsexamen i sjöfartsdistriktet. För närvarande har kustlotsarna i regel sjökaptensbehörighet, fastän det inte finns något särskilt behörighetskrav.

10 §. *Handräkning.* Befälhavaren på ett statsfartyg samt polisen, gränsbevakningsväsendet och tullverket skall ge lotsarna handräkning inom sitt verksamhetsområde. Stadgandet motsvarar den paragraf i den gällande lotsningsförfordningen som gäller handräkning.

11 §. *Tillsyn.* Enligt förslaget skall vederbörande ministerium, dvs. för närvarande trafikministeriet, sköta verkställigheten av lotsningslagen och utöva den högsta tillsynen över den. Sjöfartsverket skall övervaka att lagen och med stöd av den utfärdade bestämmelser iakttas. Bestämmelsen motsvarar gällande uppgiftsfördelning.

12 §. *Straffbestämmelser.* Enligt paragrafen skall den som uppsåtligt eller av grov vårdslöshet bryter mot lagen eller med stöd av den utfärdade bestämmelser dömas till böter eller till högst sex månaders fängelse för lotsningsbrott. Som sådant brott betraktas t.ex. lotsning utan rätt därtill eller försumelse när det gäller skyldigheten att anlita

lots och likaså brott mot föreskriven anmälningsskyldighet, om gärningen är ägnad att äventyra sjösäkerheten. Bestämmelsen är sekundär.

Om lotsningsbrottet är ringa eller om gärningsmannen av vårdslöshet bryter mot denna lag eller med stöd av den utfärdade bestämmelser skall denne dömas till böter.

I regeringens proposition med förslag till revidering av lagstiftningen om trafikbrott (RP 32/1997) stannade man för att inte röra vid bestämmelserna i 20 kap. sjölagen utan att invänta en totalrevidering av kapitlet. Eftersom lotsningslagstiftningen på samma sätt som sjölagen har samband med handelssjöfarten ansågs det ändamålsenligt att genomföra kopplingen av denna till totalrevideringen av strafflagen samtidigt som 20 kap. sjölagen revideras.

13 §. *Domstol.* I ärenden som kräver nautisk sakkunskap skall domstolen bestämmas enligt 21 kap. i den gällande sjölagen. De behöriga underrätterna (sjörättsdomstolarna) inom varje hovrätts domkrets bestäms enligt sjölagen. Behörig sjörättsdomstol i ett tvistemål är sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets där svaranden har sin hemort eller där han varaktigt idkar rörelse eller där fartyget finns. Såsom ett rederibolags hemort anses fartygets hemort.

Parterna kan också komma överens om behörig sjörättsdomstol i ett tvistemål under vissa förutsättningar.

Behörig sjörättsdomstol i brottsmål som skall dömas enligt sjölagen är sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets där brottet har begåtts. När det gäller överträdelse av stadgandena om förhindrande av sammanstötning mellan fartyg bestäms behörig sjörättsdomstol på samma sätt. Har brottet begåtts under resan, behandlas målet av sjörättsdomstolen i den hovrättsdomkrets dit svaranden först anländer med fartyget eller där han annars anträffas eller där fartyget har sin hemort.

14 §. *Närmare bestämmelser.* Närmare bestämmelser om verkställigheten av lagen skall utfärdas genom förordning. Avsikten är att i lotsningsförfordningen skall bestämmas om skyldigheten att anlita lots, lotsens rättigheter och skyldigheter samt beviljande av tillstånd att lotsa. Om östersjölotsar skall bestämmas genom en särskild förordning på samma sätt som för närvarande.

Sjöfartsstyrelsen skall genom förordning kunna få bemyndigande att meddela närmare

föreskrifter om detaljerna i samband med lotsning, såsom noggrannare lotsningsanvisningar och föreskrifter om behörighetsbrev som berättigar till lotsning, tiderna då lots skall beställas, begränsning av lotsningen och andra motsvarande omständigheter som hänför sig till lotsningen. Dessutom skall sjöfartsverket, så som bestäms genom förordning, i enskilda fall eller på grund av särskilda väderleks- eller isförhållanden också annars kunna bevilja undantag från kraven i lagen eller med stöd av den utfärdade bestämmelser.

15 §. *Ikraftträdande.* Lagen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning, eftersom förhandlingarna om kommande kompensation vid överföring av hamnlotsningen till lotsarnas tjänsteåligganden ännu pågår och eftersom avgörandet i ärendet även kopplas till den inkomstpolitiska uppgörelsen. Samtidigt upphävs lotsningsförordningen, förordningen om linjelotsar och förordningen angående befrielse i vissa fall för svenska passagerarfartyg från skyldigheten att anlita lots.

I paragrafen föreslås en övergångsbestämmelse, enligt vilken tillstånd, förbud och andra beslut som har utfärdats med stöd av de ovan nämnda förordningarna som föreslås bli upphävida eller med stöd av dem meddelade föreskrifter dock fortfarande skall gälla, om de inte ändras eller upphävs i enlighet med den nya lagen eller med bestämmelser eller föreskrifter som ges med stöd av den.

2. Närmare bestämmelser

En lotsningsförordning kommer att utfärdas med stöd av 14 § i den föreslagna lotsningslagen. Förordningen skall innehålla närmare bestämmelser om skyldigheten att anlita lots samt om lotsens rättigheter och skyldigheter. I förordningen skall dessutom ingå bestämmelser om styrningssedel för lotsar och linjelotsbrev.

Närmare lotsningsanvisningar och föreskrifter om behörighetskraven för lotsar och tiderna för beställning av lots, fartygets anmälningsskyldighet och tekniska omständigheter i anslutning till lotsningen skall meddelas med stöd av lotsningsförordningen i form av sjöfartsverket föreskrifter. Sjöfartsverket skall likaså meddela föreskrifter om linjelotsbrev och styrningssedlar. Avsikten är att föreskrifterna om erhållande av linjelotsbrev skall beredas i en arbetsgrupp där de berörda instanserna är representerade.

3. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning. Lagens ikraftträdande kopplas till ikraftträdandet av den inkomstpolitiska uppgörelsen.

Proposition ansluter sig till statens budgetproposition för 1998 och är avsedd att behandlas i samband med denna.

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

Lotsningslag

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Lagens syfte

Syftet med denna lag är att främja säkerheten inom fartygstrafiken samt att förebygga miljöskador som trafiken kan orsaka.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

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

2) *lots* den som sjöfartsverket har godkänt för utförande av lotsning på finskt vattenområde och på den arrenderade delen av Saima kanal,

3) *östersjölots* den som sjöfartsverket har godkänt för utförande av lotsning i östersjöområdet.

3 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på lotsning vars syfte är att biträda fartyg på finskt vattenområde och på den arrenderade delen av Saima kanal.

Lagen tillämpas även på finska medborgare som tjänstgör som östersjölotsar.

4 §

Lotsningsverksamheten

Sjöfartsverket skall sörja för att lotsning

ordnas samt övervaka lotsningsverksamheten.

På hamnområden får även de som hamnförvaltningen har godkänt för uppdraget utföra lotsningar.

5 §

Skyldighet att anlita lots

Utöver vad som i 6 kap. 10 § sjölagen (674/1994) bestäms om skyldighet att anlita lots skall fartyg anlita lots på finskt vattenområde och på den arrenderade delen av Saima kanal såsom närmare bestäms genom förordning.

6 §

Befälhavarens ansvar och skyldighet att lämna uppgifter

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

Befälhavaren skall lämna lotsen alla de uppgifter som är av betydelse med tanke på lotsningen.

7 §

Lotsens uppgifter

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.

Om lotsens övriga uppgifter, såsom skyldigheten att göra anmälningar som är nöd-

vändiga med tanke på en säker fartygstrafik, sjöövervakningen och tullkontrollen eller miljövården, bestäms genom förordning.

Lotsningen börjar då fartyget lägger ut från kaj eller lättar ankar och lotsningen är slutförd vid ankomsten till hamn då fartyget har ankrat eller förtöjts vid kaj.

8 §

Lotsens rätt att vägra utföra lotsning

Lotsen har rätt att vägra utföra lotsning, om han anser att inledandet av resan eller det att resan fortsätter äventyrar säkerheten för fartyget, de ombordvarande, den övriga sjötrafiken eller miljön. Lotsen skall då omedelbart meddela lotsstationen eller trafikledningscentralen att lotsningen avbryts.

9 §

Lotsens behörighet

Om lotsens behörighetsvillkor bestäms genom förordning.

10 §

Handräckning

Lotsen har rätt att vid behov av befälhavaren på statsfartyg samt av polisen, gränsbevakningsväsendet och tullverket få den handräckning dessa kan ge.

11 §

Tillsyn

Verkställigheten av denna lag och den högsta tillsynen över efterlevnaden av lagen handhas av vederbörande ministerium.

Sjöfartsverket övervakar att denna lag samt med stöd av den utfärdade bestämmelser iakttas.

12 §

Straff

Den som uppsåtligen eller av grov vårdslöshet bryter mot denna lag eller bestämmel-

ser 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 anmälningsskyldighet eller på något annat motsvarande sätt så att gärningen är ägnad att äventyra sjösäkerheten, skall för *lotsningsbrott* dömas till böter eller till fängelse i högst sex månader, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag.

Om lotsningsbrottet är ringa eller om gärningsmannen av vårdslöshet bryter mot denna lag eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den skall denne för *lotsningsförseelse* dömas till böter.

13 §

Domstol

I ärenden som skall avgöras enligt denna lag bestäms domstolen enligt 21 kap. sjölagen.

14 §

Närmare bestämmelser

Närmare bestämmelser om verkställigheten av denna lag utfärdas genom förordning. Om östersjölotsar bestäms dessutom separat genom förordning.

Sjöfartsverket kan, i enlighet med vad som bestäms genom förordning, meddela närmare föreskrifter om behörighetsvillkoren för lotsar och om detaljerna i samband med lotsning. I enskilda fall eller på grund av särskilda väderleks- eller isförhållanden kan sjöfartsverket bevilja undantag från kraven i de bestämmelser som utfärdats med stöd av denna lag.

15 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Genom denna lag upphävs lotsningsförordningen av den 5 december 1957 (393/1957) jämte ändringar, förordningen den 14 oktober 1960 om linjelotsar (410/1960) och förordningen den 21 december 1984 om befrielse av svenska passagerarfartyg från skyldigheten att anlita lots i vissa fall (903/1984).

Tillstånd, förbud och andra beslut som har utfärdats med stöd av de i 2 mom. nämnda förordningarna eller med stöd av föreskrifter som meddelats med stöd av dem är dock i kraft också efter att denna lag trätt i kraft, om de inte ändras eller upphävs i enlighet med denna lag eller bestämmelser som utfärdats med stöd av den.

Helsingfors den 3 oktober 1997

Republikens President

MARTTI AHTISAARI

Trafikminister *Matti Aura*

Lotsningsförfordning

På föredragning av trafikministern stadgas med stöd av 14 § lotsningslagen av den 199 (/):

1 kap.

Skyldighet att anlita lots

1 §

På Finlands inre territorialvatten skall följande fartyg anlita lots:

1) fartyg eller fartygskombinationer med en största längd av mer än 60 meter eller en största bredd över 10 meter eller ett största tillåtet sommarlastningsdjupgående i saltvattnen över 4 meter,

2) fartyg som transporterar farligt eller havsförorenande gods i bulk, och

3) utländska statsfartyg som inte används för bedrivande av handelsverksamhet.

Befriade från ovan nämnda skyldighet att anlita lots är dock fartyg som ägs av finska staten och som inte används för bedrivande av handelsverksamhet samt i 1 mom. 1 punkten avsedda fartyg vars befälhavare innehar av sjöfartsverket beviljat linjelotsbrev för den farled fartyget använder.

Sjöfartsverket kan av säkerhets- eller miljövårdsskäl föreskriva att en namngiven befälhavare eller ett visst fartyg skall anlita lots.

2 §

I denna förfordning avses med

1) *farligt gods* ämnen som klassificeras enligt 17 kap. IBC-koden och 19 kap. IGC-koden;

2) *havsförorenande gods* sådana oljor som definieras i bilaga I till Marpol 73/78-konventionen, sådana skadliga flytande ämnen som anges i bilaga II till Marpol 73/78-konventionen och sådana skadliga ämnen som anges i bilaga III till Marpol 73/78-konventionen;

3) *IMO* Internationella sjöfartsorganisatio-

nen (International Maritime Organization);

4) *MARPOL 73/78-konventionen* protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) jämte ändringar;

5) *IBC-koden* Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) internationella regler om byggande och utrustande av fartyg som transporterar farliga kemikalier i bulk; samt

6) *IGC-koden* Internationella sjöfartsorganisationens internationella regler om byggande och utrustande av fartyg som transporterar kondenserad gas i bulk.

3 §

Fartyg skall anlita lots på Saimens vattenområde och Saima kanal mellan Brusnitijslutt och Mälkiä sluss.

Befriade från skyldigheten enligt 1 mom. att anlita lots är dock följande fartyg, om de inte transporterar farligt eller havsförorenande gods i bulk:

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

2) fartyg med en längd under 25 meter samt skjutbogsrenheter med en längd under 25 meter,

3) fartyg i inrikestrafik på Saimens vattenområde, samt

4) fartyg vilkas befälhavare innehar linjelotsbrev.

Skyldigheten att anlita lots gäller inte heller ryska fartyg när de trafikerar endast den ryska delen av Saima kanal.

Utan hinder av vad som bestäms i 2 mom. kan sjöfartsverket av säkerhets- eller miljövårdsskäl föreskriva att en namngiven befälhavare eller ett visst fartyg skall anlita lots.

2 kap.

Lotsens rättigheter och skyldigheter

4 §

En lots är berättigad att utföra lotsningar på de vattenområden för vilka han med stöd av en av sjöfartsverket utfärdad styrningssedel har fått lotsningsrätt. En styrningssedel som berättigar till lotsning beviljas för viss tid, dock för högst fem år, och den kan förnyas.

5 §

En lots 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 för en lotsning anlitas flera lotsar, skall fartygets befälhavare innan lotsningen inleds underrättas om vem av lotsarna som är ansvarig för lotsningen.

6 §

Lotsen skall i enlighet med sjöfartsverkets anvisningar anmäla alla observationer som är av betydelse för sjöövervakningen, tullkontrollen, sjöfarten, säkerheten för fartyget eller de ombordvarande eller för miljövården.

Lotsen skall också rapportera alla skador på det fartyg som lotsas eller skador som fartyget förorsakat samt vid behov lämna tilläggsuppgifter om dem.

3 kap.

Styrningssedel för lotsar och linjelotsbrev

7 §

Respektive sjöfartsdistrikt utfärdar styrningssedel för lotsar. En förutsättning för beviljande av styrningssedel är att lotsen innehar sjökaptensbrev och dessutom har en sådan hälsa och kondition som krävs av den som är i däckstjänstgöring på ett handelsfartyg. Dessutom skall lotsen ha avlagt lotsexamen i sjöfartsdistriktet.

Sjöfartsverket meddelar närmare föreskrifter om utfärdande, giltighet och återkallande av styrningssedel.

8 §

Sjöfartsverket kan på ansökan bevilja ett fartygs befälhavare eller styrman linjelotsbrev för en viss farled, om denne uppfyller kraven i fråga om det av Sjöfartsstyrelsen fastställda minimiantalet utförda resor såsom befälhavare eller styrman för fartyget på ifrågavarande farled och i den examen som avläggs i respektive sjöfartsdistrikt och vid en provlotsning har ådagalagt kännedom om farleden i fråga. Sökanden skall dessutom i erforderlig mån behärska finska eller svenska.

Sjöfartsstyrelsen meddelar närmare föreskrifter om giltigheten för linjelotsbrev och om återkallande av ett sådant.

4 kap.

Särskilda bestämmelser

9 §

Lotsen har rätt att vid behov av befälhavaren på statsfartyg samt av polisen, gränsbevakningsväsendet och tullverket få den handräckning dessa kan ge.

10 §

Sjöfartsverket kan i enskilda fall eller på grund av särskilda väder- eller isförhållanden bevilja undantag från bestämmelserna om skyldigheten att anlita lots, om tillämpningen av bestämmelserna är uppenbart oändamålsenlig eller oskälig.

11 §

Sjöfartsstyrelsen meddelar närmare lotsningsanvisningar och föreskrifter om behörighetskraven för lotsar och tiderna för beställning av lots, fartygets anmälningsplikt, begränsning av lotsning och om andra frågor som är nära förknippade med lotsning.

5 kap.

Ikraftträdande

12 §

Denna förordning träder i kraft den 199

