

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lotsningslagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lotsningslagen ändras. Genom lagen ska möjliggöras tillståndspliktig fjärrlotsning, där lotsen sköter sina uppgifter någon annanstans än ombord på det lotsade fartyget. Transport- och kommunikationsverket ska på ansökan av lotsningsbolaget kunna bevilja tillstånd till fjärrlotsning för viss tid.

Propositionen syftar till att förbättra säkerheten och effektiviteten i lotsningsverksamheten på lång sikt samt främja testning av ny teknik och ett mer omfattande utnyttjande av information i lotsningsverksamheten. Propositionen stöder de mål i regeringsprogrammet för statsminister Juha Sipiläs regering som gäller införande av en försökskultur och skapande av en tillväxtmiljö för digital affärsverksamhet. Dessutom föreslås i lagen ändringar som gäller tillfälliga lotsplatser samt utländska statsfartygs skyldighet att anlita lots.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
Innehåll	2
ALLMÅN MOTIVERING	3
1 Nuläge.....	3
1.1 Lagstiftning och praxis	3
1.2 Den internationella utvecklingen och lagstiftningen	4
1.3 Bedömning av nuläget	5
2 Målsättning och de viktigaste förslagen	6
2.1 Målsättning	6
2.2 Alternativ	7
2.3 De viktigaste förslagen	7
3 Propositionens konsekvenser.....	8
3.1 Ekonomiska konsekvenser.....	8
3.2 Konsekvenser för myndigheterna	9
3.3 Miljökonsekvenser och övriga samhällsliga konsekvenser	10
4 Beredningen av propositionen	11
4.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial.....	11
4.2 Remissyttranden och hur de har beaktats.....	11
5 Samband med andra propositioner	14
DETALJMOTIVERING	14
1 Lagförslag.....	14
2 Närmare bestämmelser och föreskrifter.....	28
3 Ikraftträdande.....	28
4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	28
Lagförslag.....	30
om ändring av lotsningslagen.....	30
Bilaga.....	36
Parallelltext.....	36
om ändring av lotsningslagen.....	36

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

1.1 Lagstiftning och praxis

Bestämmelser om lotsning på finskt vattenområde finns i lotsningslagen (940/2003). Syftet med lagen är enligt dess 1 § att främja säkerheten inom fartygstrafiken samt att förebygga miljöolägenheter som trafiken kan orsaka. I 5 § 1 mom. i lotsningslagen föreskrivs om skyldighet att anlita lots i de lotspliktiga allmänna farlederna på finskt vattenområde och i den arrenderade delen av Saima kanal.

Enligt 4 § får ingen annan än det lotsningsbolag som avses i lagen tillhandahålla lotsningstjänster eller bedriva lotsningsverksamhet. Enligt 12 § har en lots rätt att utföra lotsningar i de farleder för vilka lotsen har fått lotsningsrätt med stöd av en styrsedel som utfärdats av Transport- och kommunikationsverket. Enligt 8 § ansvarar lotsen 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 i fartygstrafiken och miljöskyddet.

Utgångspunkten i lotsningslagen är att lotsen är fysiskt ombord på fartyget då lotsen sköter sina uppgifter. Exempelvis börjar lotsningen enligt 9 § då fartyget lägger ut från kaj eller lättar ankar, och är slutförd vid ankomsten till hamn då fartyget har ankrat eller förtöjts vid kaj. I övrigt börjar lotsningen när lotsen stigit ombord på fartyget och inlett lotsningen och är slutförd när lotsen har överlätit lotsningen åt en annan lots eller avslutat lotsningen.

Lotsningslagen utgör inte hinder för försök med teknik och handlingsmodeller för fjärlotsning annanstans än i lotspliktiga farleder. Detta är emellertid inte lotsning, eftersom lotsning enligt lotsningslagen endast får bedrivas i lotspliktiga farleder. Hittills har inga sådana försök genomförts i Finland.

I Finland finns 62 hamnar eller hamnplatser till vilka det lotsas via 42 lotsplatser. I Finland bedrivs lotsningsverksamhet av Finnipilot Pilotage Ab. Det finns över 1 100 lotspliktiga farleder och fartyg lotsas cirka 23 500 gånger per år. Cirka 68 procent av de fartyg som anlöper finländska hamnar anlitar inte lots på grund av att fartygets befälhavare har linjelotsbrev. I Finland innebär den ojämna och grunda kustlinjen och den täta och omfattande skärgården utmaningar för lotsningen. I internationell jämförelse kan lotsningen i Finlands farleder anses vara utmanande. Enligt Finnipilot Pilotage Ab:s årsrapport för år 2016 var lotsningsavgifterna i Finland de näst lägsta vid Östersjön år 2016. När lotsningstjänsterna görs mångsidigare kan det medföra att priserna kan sänkas jämfört med den nuvarande nivån.

Försöken med lotsningstjänster bör särskiljas från fartygstrafikservice (nedan även VTS) och den därmed relaterade navigationsassistansen. Bestämmelser om dessa finns i lagen om fartygstrafikservice (623/2005). Enligt 2 § i den lagen avses med fartygstrafikservice sådan övervakning och ledning av fartygstrafiken som har beredskap att samverka med trafiken och reagera på föränderliga trafiksituationer. Enligt 6 § i den lagen ges navigationsassistans ett identifierat fartyg på fartygets begäran eller om VTS-myndigheten anser det vara nödvändigt i situationer som är svåra för sjöfarten eller vid svåra väderleks- och isförhållanden. I Finland har VTS-myndigheten, dvs. Trafikverket, upprätthållit navigationsassistans. Detta kommer dock att ändras vid ingången av 2019, eftersom lagen om ändring av lotsningslagen (580/2018) träder i kraft vid ingången av 2019 och VTS-myndigheten därigenom ändras till leverantör av fartygstrafikservice, som är det nya trafikledningsbolaget.

I lotsningslagen föreskrivs också skyldigheter för Transport- och kommunikationsverket. Dessa uppgifter sköts dock fortfarande av Trafiksäkerhetsverket till utgången av 2018, eftersom lagen om ändring av lotsningslagen (xx/2018) träder i kraft först vid ingången av 2019. Genom den lagen ändras de bestämmelser i lotsningslagen som gäller Trafiksäkerhetsverket till bestämmelser som gäller Transport- och Kommunikationsverket.

1.2 Den internationella utvecklingen och lagstiftningen

Det finns inte några internationella bestämmelser eller bestämmelser i Europeiska unionens (nedan EU) lagstiftning om lotsning. Lagstiftningen om lotsningsverksamheten är i huvuddrag rätt likartad i samtliga medlemsländer i EU. Den finländska lagstiftningen om lotsning är till övervägande del likadan som lagstiftningen i Norge och Sverige.

Fjärrlotsning

Lotsning som inte sker ombord på fartyget har internationellt också kallats för fjärrlotsning (*remote pilotage*) och lotsning från land (*shore-based pilotage*). Begreppen har dock inte definierats på ett tydligt sätt internationellt och begreppen kan avse flera olika sätt att utföra lotsning utanför fartyget. Enligt en utredning (*PEC Final Report VI, 4 18 September 2012 (Amended)*) som PwC år 2012 gjorde för Europeiska kommissionen avses med lotsning från land beroende på stat t.ex. det att lotsen från land assisterar befälhavaren eller en lots som befinner sig ombord på fartyget. Med lotsning från land kan också avses navigationsassistans som VTS tillhandahåller eller lotsning som sker från annat fartyg, t.ex. en lotskutter. Exempelvis i Norge, Rumänien och Estland kan lotsen instruera fartygets befälhavare endast genom att vara ombord på det lotsade fartyget eller på ett annat fartyg. Emellertid uppfattas detta som lotsning från land endast i Norge. På grund av att definitionerna varierar kan en internationell jämförelse vara utmanande. När internationella utredningar granskas ska det beaktas att termen fjärrlotsning ofta inte avser samma sak som i denna proposition.

Möjligheten till lotsning som inte sker ombord på fartyget och behovet av sådan lotsning har också utretts i flera länder. Av en empirisk undersökning som gjordes i Sverige år 2009 (*Karl Bruno och Margareta Lützhöft: Chalmers University of Technology, Shore-Based Pilotage: Pilot or Autopilot? Piloting as a Control Problem. The Journal of Navigation (2009), 62, s. 427–437*) framgick bl.a. att lotsarnas roll varierade beroende på hur väl fartygets besättning har förberedd. Med hjälp av en väl förberedd besättning utgörs lotsens roll snarare av att passivt bekräfta besättningens beslut än av att vara en aktiv lots som hjälper besättningen att fatta beslut. I undersökningen intervjuades svenska lotsar och svenska leverantörer av VTS-tjänster. Enligt undersökningen varierar behovet av att lotsen är ombord på det lotsade fartyget från fall till fall. I en utredning som gjordes i Danmark år 2014 (*Danish Maritime Authority 2014: Technological Assessment on the Possibility of Shore Based Pilotage in Danish Waters*) konstateras i sin tur att fjärrlotsning är tekniskt sett möjligt redan i nuläget, men att det finns så begränsad erfarenhet av fjärrlotsningen att ett tryggt genomförande förutsätter omsorgsfull och gradvis framskridande testning.

Enligt PwC:s tidigare nämnda utredning var lotsning från land tillåten i tolv EU-medlemsstater år 2012: Nederländerna, Belgien, Bulgarien, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Malta, Norge, Portugal, Tyskland och Danmark. Dessutom kräver exempelvis i Frankrike lagstiftningen att lotsen är ombord på det lotsade fartyget, men i praktiken har lotsning från land använts t.ex. på grund av dåligt väder. I de flesta av länderna utfördes lotsning från land främst när vädret var dåligt eller av säkerhetsskäl i situationer där en lots inte kan stiga ombord. I Nederländerna, Lettland, Litauen och Tyskland tillhandahålls lotsning från land som en tilläggstjänst till lotsning. Däremot är i Italien lotsning från land ett verkligt alternativ till traditionell lotsning som sker ombord på fartyget. Lotsning från land tillhandahålls i Italien med

hjälp av VHF-radiokontakt av lotsar som är anställda hos lotsningsbolaget. I Italien utförs rentav över 30 procent av lotsningen från land. Emellertid används sådan lotsning enbart av färjor och ro-ro-fartyg som besöker samma hamnar och vars kapten har ett intyg om godkännande av lotsning som sker från land. Med ro-ro-fartyg avses ett fartyg som lastas så att lasten rullas ombord via fartygets sida, akter eller för. Det behövs ingen lyftkran för lastningen av fartyget. I Italien är priset på lotsning som sker från land endast en tredjedel av priset på den traditionella lotsningen och det har inte skett några olyckor.

Dessutom finns det internationella bestämmelser om bl.a. det automatiska identifieringssystemet för fartyg (AIS) som också anknyter till lotsning och fartygstrafikens säkerhet. I kapitel V om navigations säkerhet i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981, nedan SOLAS-konventionen) finns bestämmelser om AIS-systemet. Fartyg med en bruttodräktighet på minst 300 ton som går i internationell trafik och fraktfartyg med en bruttodräktighet på minst 500 ton som inte går i internationell trafik samt passagerarfartyg oavsett storlek ska vara utrustade med ett automatiskt identifieringssystem (AIS) på det sätt som fastställs närmare i kapitel V i SOLAS-konventionen. Det kan dock också utfärdas nationella bestämmelser om krav på användning av AIS-system.

Behandling av personuppgifter

I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (nedan *allmän dataskyddsförordning*) finns det bestämmelser om behandling av personuppgifter. Syftet med den allmänna dataskyddsförordningen är skydd för fysiska personer och skydd av deras personuppgifter samt harmonisering av behandlingen av personuppgifter. Enligt förordningen är behandling av personuppgifter laglig endast om och i den mån som åtminstone något av de särskilt nämnda villkoren är uppfyllt. Dessa villkor anges i artikel 6 i förordningen. Enligt artikel 6.1 c i den allmänna dataskyddsförordningen är behandling av personuppgifter laglig när behandlingen hänförs till fullgörandet av en rättslig förpliktelse. I artikel 6.3 i förordningen föreskrivs att när den rättsliga grunden är artikel 6.1 c, ska syftet med behandlingen fastställas i lag. Den föreslagna regleringen ska dessutom uppfylla ett mål av allmänt intresse och stå i proportion till sitt syfte. I artiklarna 12 - 15 i den allmänna dataskyddsförordningen föreskrivs också om den personuppgiftsansvariges informationsskyldighet samt om den registrerades rätt till tillgång till uppgifter.

1.3 Bedömning av nuläget

Sjöfartsmiljön digitaliseras och t.ex. elektroniska sjökort är redan nu obligatorisk utrustning i en stor del av fartygen i internationell trafik. ECDIS-navigeringssystemet (*Electronic Chart Display and Information*) är obligatoriskt i fartyg över en viss storleksklass i internationell trafik. I systemet ingår ett elektroniskt sjökort, där det egna fartyget rör sig på kartvyn. På kartvyn syns också radaruppgifter om övrig fartygstrafik. En ruttplan förutsätts i regel av alla handelsfartyg. Ruttplanen är en plan över hela resan från föregående hamn till följande hamn och den innehåller alla väsentliga uppgifter om genomförandet av resan.

Också obemannad och fjärrstyrd sjötrafik utvecklas kontinuerligt. Försök kan i Finland genomföras t.ex. på testområdet för självstyrande fartyg i Bottenhavet. Automatiseringen och det omfattande utnyttjandet av information medför en möjlighet att förbättra säkerheten och produktiviteten samt att minska utsläppen i sjötrafiken. I Trafikverkets (nedan Trafikledsverket) projekt för intelligenta farleder inom sjöfarten, Merenkulun älyväylä, utvecklas sådana digitala produkter och tjänster för ruttplanering och navigering med hjälp av vilka kostnadseffektiviteten kan optimeras och exempelvis kollisionsrisken minskas. I projektet tas det bl.a. fram

djupmodeller samt uppgifter om och prognoser för vattenståndet. Älyväylä-projektet befinner sig dock än så länge i en försöksfas och det finns för närvarande inte exakta uppgifter eller en exakt analys om dess slutresultat.

Automatiseringen av sjötrafiken förväntas medföra betydande förändringar i all sjötrafik. Teknik, planeringslösningar och affärsverksamhetsekosystem som främjar utvecklingen skapas redan i nuläget. Den tekniska utvecklingen kan möjliggöra autonoma fartyg, men det förutsätts också att sjöfartssystemet utvecklas i sin helhet.

Även lotsningen har redan digitaliserats i Finland t.ex. genom att det införts ett mobilt verksamhetsstyrningssystem med hjälp av vilket lotsningsprocessen kan följas i realtid. Dessutom utvecklas ett elektroniskt beställningssystem för lotsning. Syftet med de ändringar som föreslås i denna proposition är att göra det möjligt att testa ny teknik och att i större utsträckning utnyttja tillgänglig information inom lotsningen. I detta sammanhang bör det utvärderas hur den nuvarande lotsningen kan utvecklas genom digitalisering och försök så att den blir allt effektivare och säkrare.

Enligt det strategiska regeringsprogrammet för statsminister Sipiläs regering är en målsättning att införa en försökskultur där innovativa lösningar och bättre tjänster eftersträvas. Organiseringen av försöken underlättas genom en författningsgrund. Dessutom är digitaliseringen ett genomgående tema i regeringsprogrammet.

2 Målsättning och de viktigaste förslagen

2.1 Målsättning

Propositionen syftar till att förbättra säkerheten och effektiviteten i lotsningsverksamheten på lång sikt samt att främja testning av ny teknik och ett mer omfattande utnyttjande av information i lotsningsverksamheten. I och med propositionen möjliggörs genom lag försök med fjärrlotsning. Transport- och kommunikationsverket ska kunna bevilja tillstånd till försök med fjärrlotsning, där lotsen sköter sina uppgifter utanför fartyget.

På lång sikt syftar fjärrlotsning till att förbättra säkerheten i lotsningsverksamheten, när lotsen inte behöver stiga ombord i utmanande förhållanden. I nuläget kan lotsens embarkering och debarkering eller byte av lots i utmanande väderleks- och isförhållanden i värsta fall utgöra en farlig situation för lotsen. Dessutom kan fjärrlotsningen förbättra säkerheten i lotsningsverksamheten, när de begränsade resurserna för lotsning och den tid som sparas in då det minskade antalet fall då lotsen behöver transporteras till fartyget beaktas.

Till att börja med behöver det dock utredas hur fjärrlotsning ska kunna utnyttjas och hur det lönar sig att organisera fjärrlotsningen i framtiden. Propositionens centrala mål är att möjliggöra försök med teknik av flera olika typer i verkliga farledsförhållanden. Med hjälp av tillståndspliktig fjärrlotsning kan man fastställa krav som möjliggör en trygg lotsning utan att lotsen fysiskt stiger ombord. I verksamheten kan man exempelvis identifiera vilka verksamhetsmodeller som lämpar sig för lotsning där lotsen opererar utanför fartyget, vilken information och vilka dataöverföringsförbindelser det kräver samt vilken teknik man kan utnyttja i sådan lotsning. I fjärrlotsningsverksamheten kan man dessutom bedöma vilka aktörer som ska delta i farledsnavigeringsprocessen i framtiden. Vid fjärrlotsningen är det särskilt viktigt att man förutom tekniken också på ett övergripande sätt beaktar de risker förändringarna i verksamhetsrutinerna medför samt identifierar och genomför kontrollmetoder för dessa. Framgångsrik fjärrlotsning åstadkoms genom samarbete mellan de aktörer som deltar i lotsningen, myndigheterna, de lotspliktiga fartygen och industrin.

I inledningsfasen för fjärrlotsningen är det viktigt att utreda vilken information både lotsen och besättningen på det lotsade fartyget behöver för att utföra säker fjärrlotsning. Utnyttjandet av ny teknik och information måste ersätta den tillgång till information som finns vid traditionell interaktion då lotsen är närvarande samt växelverkan med fartygets besättning. Upprätthållandet av tillgången till information och växelverkan på nuvarande nivå kräver särskild uppmärksamhet när lotsen börjar operera annanstans än på det lotsade fartyget. Vid fjärrlotsning måste lotsen få minst lika god information om omgivningen för lotsningen och det lotsade fartyget som vid traditionell lotsning. I en artikel som forskare vid Chalmers tekniska högskola skrev år 2009 (*Karl Bruno och Margareta Lützhöft: Shore-Based Pilotage: Pilot or Autopilot? Piloting as a Control Problem. The Journal of Navigation (2009), 62, 427-437*) har det t.ex. ansetts att lotsning utanför fartyget förutsätter att den begränsas till vissa fartyg, tillräcklig information för det lotsade fartyget, goda förbindelser mellan lotsen och besättningen på det lotsade fartyget samt standardiserade processer och kommunikationsrutiner.

2.2 Alternativ

Det har ansetts ändamålsenligt att först möjliggöra lotsning utanför fartyget som en begränsad tillståndspliktig verksamhet för vilken behövliga tillstånd kan sökas hos Transport- och kommunikationsverket. Under beredningen bedömdes också ett sådant alternativ där alla hinder för lotsning utanför fartyget skulle undanröjas. Det står inte ännu klart hurdana tekniska verktyg, hurdan information eller hurdan infrastruktur utförandet av lotsningen förutsätter i en sådan situation där lotsen inte sköter sina uppgifter ombord på fartyget. För att säkerställa syftet med lotsningslagen, att främja säkerheten inom fartygstrafiken samt att förebygga miljöolägenheter som trafiken kan orsaka, är det mest ändamålsenligt att fjärrlotsningen inleds som tillståndspliktig verksamhet i form av försök. Med hjälp av fjärrlotsning bör man utreda t.ex. hurdana elektroniska kartor och andra uppgifter eller förbindelser lotsen behöver i kontakten med fartyget. Tillståndspliktig fjärrlotsning är ett sätt att under mer kontrollerade förhållanden utreda hurdan teknik, hurdana handlingsätt, hurdan växelverkan och hurdana uppgifter både fartygets befäl och en lots som opererar från land behöver, för att man i större skala ska kunna övergå till lotsning utanför fartyget. Det lönar sig att inleda utvecklingen av fjärrlotsningen och försöken t.ex. i lättare farleder. I första fasen behöver fjärrlotsning inte nödvändigtvis utföras för stora passagerarfartyg eller tankfartyg. Inledandet av tillståndspliktig fjärrlotsning innebär att Transport- och kommunikationsverket säkerställer förutsättningarna för trygg fjärrlotsning i varje enskilt fall innan tillstånd beviljas. Dessutom möjliggör tillståndsplikten att försöken kan begränsas exempelvis till vissa områden eller vissa typer av fartyg.

Avsikten är att fjärrlotsningen i början är småskalig försöksverksamhet. Det bedöms att det i nuläget inte är ändamålsenligt att revidera t.ex. de examina som anknyter till lotsning och inte heller styrsedeln för lots eller linjelotsbrevet. Det kan behövas att bl.a. dessa revideringar bedöms i ett senare skede, om fjärrlotsning börjar tillämpas i större utsträckning är den småskaliga försöksverksamheten i början.

2.3 De viktigaste förslagen

Genom propositionen möjliggörs fjärrlotsning, dvs. verksamhet där lotsen lotsar fartyget någon annanstans än ombord på det lotsade fartyget. Enligt definitionerna innebär lotsning verksamhet i anslutning till manövrering av fartyg, varvid lotsen är befälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfart. Vad som i denna lag föreskrivs om lotsning är alltså också tillämpligt på fjärrlotsning.

Fjärrlotsning i de lotspliktiga allmänna farlederna på finskt vattenområde och i den arrenderade delen av Saima kanal kräver tillstånd som Transport- och kommunikationsverket beviljat. Fjärrlotsning får bedrivas endast av det i lagen avsedda lotsningsbolaget som hos Transport-

och kommunikationsverket söker tillstånd för en viss tid, högst fem år. Tillståndet kan också förnyas vid behov. Genom tillståndsplikten säkerställs att fjärrlotsningen inte medför fara för säkerheten i fartygstrafiken, olägenhet för miljön eller olägenhet för övrig fartygstrafik.

Det föreslås att det till lotsningslagen fogas bestämmelser om beviljande, ändring och återkallande av tillstånd samt bestämmelser om tillståndsansökan och om villkor som ska ingå i tillståndet. Dessutom ska i lagen föreskrivas om väsentlig information om fjärrlotsning, dvs. hur Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, Meteorologiska institutet och leverantören av fartygstrafikservice trots sekretessbestämmelserna på begäran får lämna ut väsentlig och nödvändig information om fjärrlotsning till lotsningsbolaget och andra aktörer som deltar i fjärrlotsningen. Vidare ska det föreskrivas hur lotsningsbolaget och andra aktörer som deltar i fjärrlotsningen ska lämna väsentlig information om fjärrlotsning till Transport- och kommunikationsverket. Utlämnande av information från myndigheterna till lotsningsbolaget och vice versa är viktigt med tanke på utvecklingen av fjärrlotsningen och utnyttjandet av de observationer som gjorts i samband med den. Därtill ska det föreskrivas om befälhavarens och lotsens rätt att vägra anlita eller utföra fjärrlotsning.

Utförandet av lotsning i form av fjärrlotsning som kräver Transport- och kommunikationsverkets tillstånd påverkar i regel inte de i lotsningslagen nämnda skyldigheterna eller ansvaret för lotsningsbolaget, befälhavaren eller lotsen, eller övriga bestämmelser i lotsningslagen. Lotsen ska fortfarande ansvara för lotsningen även om den sker som fjärrlotsning, dvs. annanstans än ombord på det lotsade fartyget. Fjärrlotsning skiljer sig dock till de praktiska arrangemangen från traditionell lotsning, där lotsen fysiskt iakttar situationen och t.ex. informerar befälhavaren ansikte mot ansikte. Avsikten med fjärrlotsning är att utreda vilken information lotsen behöver och hur lotsen får den informationen utan att själv vara ombord. Vid fjärrlotsning kan eventuella kommunikationssvårigheter av tekniska skäl medföra utmaningar för att lotsen ska kunna sköta uppgifterna. Lotsen kan inte hållas ansvarig, om lotsen inte kan fullgöra sina skyldigheter t.ex. på grund av ett tekniskt fel. Det föreslås att lotsen ska ansvara för den lotsning som utförs som fjärrlotsning, om inte det tekniska genomförandet av fjärrlotsningen eller handlingsmodellen eller en störning i kommunikationsförbindelserna hindrar lotsen från att agera enligt sitt uppdrag.

Tillåtandet av fjärrlotsning i form av tillståndspliktig verksamhet innebär inte att lotsningen kombineras eller harmoniseras med fartygstrafikservicen. I denna regeringsproposition föreslås inga ändringar i fartygstrafikservicen.

Dessutom föreslås genom propositionen vissa andra tillägg till lotsningslagen: befrielse från skyldigheten att anlita lots för sådana utländska statsfartyg för vilka Försvarmakten är värd, bestämmelser om tillfällig lotsplats samt lotsningsbolagets skyldighet att säkerställa att lotsar som är anställda hos bolaget har uppdaterade styrsedlar för lots. Den senare ändringen gör det möjligt för lotsningsbolaget att få uppdaterade uppgifter om certifieringar och styrsedlar för lots från Transport- och kommunikationsverket, eftersom bolaget har en lagstadgad uppgift i vilken bolaget behöver uppgifterna.

3 Propositionens konsekvenser

3.1 Ekonomiska konsekvenser

Lotsningsverksamheten har ekonomiska konsekvenser i synnerhet för lotsningsbolaget som utför lotsning samt för de fartyg som anlitar lotsningsbolagets tjänster. För närvarande medförs ungefär en tredjedel av kostnaderna för lotsning av transporter av lotsar till de lotsade fartygen. Om lotsning i fortsättningen utförs så att lotsen inte stiger ombord, elimineras kostna-

derna för transporter. Eftersom det föreslås att lotsning utanför fartyg möjliggörs endast i form av tillståndspliktiga begränsade försök, antas propositionen i början inte medföra betydande kostnadsminskande effekter. Vid lotsning utanför fartyget medförs nya kostnader, såsom kostnader för anskaffning och underhåll av den nya teknik som behövs för lotsningen. Sådan teknik behövs i fartyg, farleder och landstationer där lotsningen utförs. Detta kan medföra investeringsbehov också för hamnar. Konsekvenserna bedöms dock vara obetydliga, eftersom propositionen möjliggör tillståndspliktig försöksverksamhet som bedöms vara småskalig.

Avsikten med försöken är att utreda hurdan teknik, information och hurdana handlingsmodeller det förutsätts för att lotsen i fortsättningen i större skala ska kunna sköta sina uppgifter utanför det lotsade fartyget. Genom fjärrlotsning som möjliggörs genom denna lag utreds konsekvenserna av lotsning utanför fartyg i större skala.

Fjärrlotsningen bedöms inte heller ha några betydande ekonomiska konsekvenser för de lotsade fartygen, eftersom det är fråga om tillståndspliktig försöksverksamhet i liten skala, inte en ny tjänst som tillhandahålls i stor omfattning. Genom fjärrlotsningen utvecklar lotsningsbolaget sina tjänster. Det är snarare fråga om försöksverksamhet än om omfattande företagsekonomisk verksamhet, i synnerhet när fjärrlotsningen börjar. Det ska också beaktas att fartygets befälhavare kan vägra lotsning som utförs som fjärrlotsning och att vägran inte får ha konsekvenser för att en lots fås för fartyget.

Fjärrlotsningen bedöms inte heller ha några betydande konsekvenser för personalen, eftersom det i början är fråga om småskalig försöksverksamhet. Om användningen av fjärrlotsning blir vanligare i framtiden, kan fjärrlotsningen ha obetydliga konsekvenser för personalen, bl.a. för lotsar och för förare av lotskuttrar, vars arbetsuppgifter i omfattande mån består av att transportera lotsar eller av övergångar till och från fartyg.

3.2 Konsekvenser för myndigheterna

De föreslagna ändringar som hänför sig till fjärrlotsning har i någon mån konsekvenser för myndigheterna. Bedömningen av ansökan om tillstånd till fjärrlotsning kan kräva samarbete mellan olika myndigheter och eventuellt också utomstående utredningar. Eftersom det inte väntas många tillståndsansökningar, kan Transport- och kommunikationsverket handlägga ansökningarna med sina nuvarande resurser. För lotsningsbolaget kommer ett tillståndsbeslut att kosta uppskattningsvis 650 euro, vilket ligger i linje med andra motsvarande tillstånd. Den som ansöker om tillstånd ska betala de utomstående utredningar som Transport- och kommunikationsverket behöver samt övriga kostnader som hänför sig till ansökan.

Förslaget om tillfälliga lotsplatser ökar myndighetsarbetet i viss mån, men beslut fattas främst endast vintertid och i praktiken under svåra isförhållanden, så denna nya uppgift ökar inte verkets arbetsmängd i sådan omfattning att detta inte kan skötas med de nuvarande resurserna. Godkännandet av en tillfällig lotsplats ska ske genom Transport- och kommunikationsverkets beslut, i samarbete med övriga parter. För sökanden kommer beslutet om tillfällig lotsplats att kosta uppskattningsvis 650 euro, vilket ligger i linje med andra motsvarande tillstånd.

Förslaget om att utländska fartyg kan befrias från skyldigheten att anlita lots genom Försvarsmaktens beslut smidiggör Försvarsmaktens verksamhet, när det gäller övningar tillsammans med utländska statsfartyg samt annat samarbete. I nuläget har Trafiksäkerhetsverket (fr.o.m. 2019 Transport- och kommunikationsverket) fattat besluten om befrielse för fartyg. Det har dock upptäckts att detta arrangemang i praktiken inte är tillräckligt smidigt. I alla situationer kan man inte reagera tillräckligt fort på Försvarsmaktens behov. Det har ansetts att Försvarsmakten som marin aktör får noggranna uppgifter om besökande fartyg och är kompetent att bedöma när ett fartyg ska anlita lots. Även om Försvarsmakten ger stöd i och råd om

manövreringen av ett utländskt fartyg, är det ändå alltid fartygets befälhavare som ansvarar för manövreringen av sitt fartyg. Försvarsmakten ska underrätta andra aktörer om befrielsen.

3.3 Miljökonsekvenser och övriga samhällliga konsekvenser

Vid lotsning medförs den största belastningen på miljön av användningen av transportmateriel och fastigheter. Användningen av bränsle i småbåtar och kuttrar medför konsekvenser för och utsläpp i luften, kustområden, öar och vattendrag. Om användningen av transportmateriel minskar, minskar den därmed relaterade belastningen på miljön. Genom lagändringen föreslås det dock att endast en begränsad försöksverksamhet med fjärlotsning möjliggörs. På grund av detta tror man inte att några betydande positiva miljöeffekter kan uppnås genom att användningen av transportmateriel minskar i och med lagändringen, åtminstone när fjärlotsningen börjar.

Lotsningslagen syftar till att förebygga miljöolägenheter som fartygstrafiken kan orsaka. De föreslagna lotsningsförsöken ska vara tillåtna endast om de inte medför olägenhet för miljön eller annan fartygstrafik. Transport- och kommunikationsverket kan bevilja tillstånd till fjärlotsning. Beviljande av tillstånd förutsätter att fjärlotsningen inte medför fara för fartygstrafikens säkerhet eller olägenhet för miljön eller annan fartygstrafik. Tillståndet kan också förenas med villkor. Det är Transport- och kommunikationsverket som ska övervaka att villkoren iaktas. Tillståndsplikten och övervakningen i efterskott förebygger negativa konsekvenser för miljön eller annan fartygstrafik. Således uppskattas lagändringen inte ha negativa konsekvenser för miljön eller annan fartygstrafik. Syftet med fjärlotsningen bör tvärtemot vara att försöka förbättra säkerheten. Eftersom de föreslagna ändringarna gäller verksamhet i liten skala, anses de säkerhetsförbättrande effekterna inte på ett betydande sätt påverka lotsningsverksamheten som helhet, speciellt då fjärlotsningen börjar.

Syftet med lotsning är att främja säkerheten i fartygstrafiken. Lotsning utanför fartyget ändrar i stor utsträckning lotsens verksamhetsmiljö jämfört med traditionell lotsning. Vid bedömningen av säkerheten ska det beaktas att lotsen får mindre information om denne inte opererar på fartygets kommandobrygga. Kommunikationen med besättningen har en annan karaktär, om distanskontakt används i stället för direkt kommunikation. Dessutom är lotsen då inte själv med om att observera miljön och fartygets rörelse på kommandobryggan. Fjärlotsningen förutsätter ny slags information, för att det inte ska medföras olägenhet för fartygstrafiken eller hot för dess säkerhet, när lotsen opererar utanför fartyget. Ökat utnyttjande av digital information och information i realtid kan i bästa fall rentav bidra till säkerheten i lotsningen. Det är mycket viktigt att säkerställa säkerheten i fjärlotsningen. Tillstånd kan inte beviljas till fjärlotsning som äventyrar säkerheten. Således har utförandet av fjärlotsning med begränsade försökstillstånd inte några negativa effekter på säkerheten. I fjärlotsningen kan dessutom utredas teknik och handlingsmodeller med hjälp av vilka lotsning i större skala kan utföras tryggt, utan att lotsen stiger ombord. Säkerheten i själva lotsningsverksamheten främjas av det att lotsen inte fysiskt behöver stiga ombord i farliga förhållanden. De nu föreslagna ändringarna gäller begränsade situationer, så ändringen kan inte anses förbättra säkerheten i lotsningsverksamheten som helhet i någon betydande utsträckning.

Eftersom det i denna proposition föreslås att endast tillståndspliktig fjärlotsning möjliggörs och eftersom tillstånd beviljas utifrån en bedömning av bl.a. fartygssäkerheten, miljösäkerheten och konsekvenserna för övrig trafik, anses propositionen inte ha några större konsekvenser med tanke på säkerheten till sjöss eller miljön i övrigt. Förslaget om tillfälliga lotsplatser har inte heller några konsekvenser som äventyrar fartygssäkerheten eller miljön, eftersom lotsen redan enligt den gällande lagen kan stiga ombord även på annat ställe än den egentliga lotsplatsen. Inte heller befrielsen av utländska statsfartyg från skyldigheten att anlita lots anses

medföra att fartygssäkerheten eller förebyggandet av miljöföroreningar äventyras i betydande grad.

4 Beredningen av propositionen

4.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet som tjänsteuppdrag. Som en del av den preliminära beredningen utarbetades en bedömningspromemoria om vilken ministeriet begärde utlåtanden av centrala aktörer inom branschen, myndigheter och Ålands landskapsregering. Bedömningspromemorian fanns under remissbehandlingen tillgänglig även på ministeriets webbplats. Alla intresserade hade därmed möjlighet att yttra sig om promemorian.

Under remissbehandlingen fick kommunikationsministeriet in 20 utlåtanden om bedömningspromemorian. I den största delen av utlåtandena understöddes de föreslagna ändringarna.

I nästan alla utlåtanden understöddes också tillåtandet av sådana försök där lotsen sköter sina uppgifter utanför fartyget. Finnpilot Pilotage Ab, Trafikverket, Luotsiliitto - Lotsförbundet ry, Gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral och miljöministeriet understödde att försök tillåts genom en separat bestämmelse som fogas till lagen. Meriteollisuus ry, Finlands Hamnförbund rf, Rederierna i Finland rf, Vattenvägföreningen i Finland rf och Egentliga Finlands förbund i sin tur understödde att alla hinder för lotsning på det sätt att lotsen inte är fysiskt närvarande på fartyget ska undanröjas. Dessutom betonades i flera utlåtanden att en lots också fortsättningsvis ska sköta lotsningen. Finlands Maskinförbundet motsatte sig försöken med lotsning, eftersom förbundet anser att det tryggaste sättet att sköta lotsningen är att anlita en lots som är ombord på fartyget i enlighet med lotsningslagen. I propositionen föreslås det dock inte ändringar i skyldigheten att anlita lots eller några betydande ändringar i lotsens ansvar eller skyldigheter, fastän lotsen i fortsättningen vid utförandet av fjärrlotsning också kan operera utanför det lotsade fartyget. Dessutom konstaterade Ålands landskapsregering att lagändringen inte bör påverka svenskans ställning vid lotsning.

4.2 Remissyttranden och hur de har beaktats

Utlåtanden om regeringspropositionen har 16.2–19.3.2018 begärts av centrala aktörer inom branschen, myndigheter och Ålands landskapsregering. Propositionen fanns under remissbehandlingen tillgänglig på webbplatsen utlatande.fi. Alla intresserade hade därmed möjlighet att yttra sig om utkastet till regeringsproposition.

Under remissbehandlingen kom det in 24 yttranden om utkastet till regeringsproposition till Kommunikationsministeriet. Utlåtande lämnades av försvarsministeriet, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, Ålands landskapsregering, Meteorologiska institutet, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket Trafi, Lantmäteriverket, Olycksutredningscentralen, Polisstyrelsen, Gränsbevakningsväsendets stab, Kommunikationsverket och Innovationsfinansieringsverket Business Finland Ab. Utlåtande lämnades också av Finnpilot Pilotage Ab, European Maritime Pilots' Association, Lotsförbundet, Meriteollisuus ry, Finlands Maskinförbundet, Finlands Hamnförbund rf, Rederierna i Finland rf, Vattenvägföreningen i Finland rf, Finlands naturskyddsförbund rf, Rolls-Royce Oy Ab och Satakunta yrkeshögskola. Dessutom uppgav undervisnings- och kulturministeriet, finansministeriet och Finlands Kommunförbund att de inte hade något att yttra i ärendet.

I de flesta utlåtandena understöddes det att nya lotsningstjänster möjliggörs i form av tillståndspliktiga försök. I flera utlåtanden framfördes att lotsningslagens syfte ska säkerställas, dvs. att säkerheten inom fartygstrafiken främjas samt att olägenheter för havsmiljön förebyggs. Propositionen ansågs också främja digitaliseringen av trafikformerna samt ny affärsverksamhet. I en del utlåtanden kommenterades de använda begreppen i fråga om fjärrlotsning och traditionell lotsning. Även behovet av långvariga försök med fjärrlotsning framgick av en del utlåtanden. Ansvarsfrågan framfördes speciellt i Lotsförbundets utlåtande. Dessutom framförde försvarsministeriet att en främmande stats statsfartyg skulle ges befrielse från skyldigheten att anlita lots, när statsfartyget inom Finlands territorium deltar i utbildnings- och övningsverksamhet eller i annat internationellt lämnande av hjälp och annan internationell verksamhet. Dessutom påpekade Trafikverket att Trafikverkets VHF-radiokontakt är en del av VTS-systemet och den dagliga VTS-verksamheten. Utlåtandena samt ett sammandrag om dem finns på kommunikationsministeriets webbplats.

Utifrån utlåtandena ändrades propositionen så att begreppet fjärrlotsning, som innebär ett tillståndspliktigt försök, används för lotsning som utförs annanstans än ombord på det lotsade fartyget. Begreppet försök med lotsningstjänster, som användes i den version som var ute på remiss, hänvisar till att verksamheten är tidsbegränsad och kortvarig, vilket inte eftersträvas. Avsikten är att bevilja tillstånd till fjärrlotsning för högst fem år åt gången. Tillståndet kan förnyas. Med anledning av utlåtandena gjordes ett tillägg till paragrafen om lotsens ansvar och skyldigheter när det gäller tekniska hjälpmedels inverkan på lotsens ansvar och skyldigheter vid lotsning som utförs som fjärrlotsning. Bestämmelsen om Trafikverkets VHF-radiokontakt ströks ur propositionen som onödig och stridande mot teknologineutraliteten. Dessutom ska i lagen föreskrivas att fartyg för vilka försvarsmakten är värd kan befrias från skyldigheten att anlita lots. Även motiveringen har kompletterats på många ställen, i synnerhet vad gäller konsekvensbedömningen.

Efter remissförfarandet har det gjorts flera ändringar i propositionen, varför ett nytt remissförfarande behövs. Ett andra remissförfarande ordnades 24.8.2018-23.9.2018. Utlåtanden begärdes på nytt från centrala aktörer i branschen, myndigheter och Ålands landskapsregering. Propositionen fanns under remissbehandlingen tillgänglig på webbplatsen utlatande.fi. Alla intresserade hade därmed möjlighet att yttra sig om utkastet till regeringsproposition.

Sammanlagt 23 remissyttranden lämnades in. Utlåtanden lämnades av justitieministeriet, försvarsministeriet, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, Business Finland, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket Trafi, Lantmäteriverket, Utbildningsstyrelsen, Polisstyrelsen, Finlands miljöcentral SYKE, Dataombudsmannens byrå samt Kommunikationsverket. Utlåtande lämnades också av Arctia Ab, Finnpilot Pilotage Ab, Trafikjuridiska Föreningen rf, Lotsförbundet, Neste Abp, Finlands Skeppsbefälsförbund, Rederierna i Finland rf, Vattenvägföreningen i Finland rf, Finlands Hamnförbund rf och av en privatperson. Dessutom uppgav inrikesministeriet, finansministeriet, Tullen och Kommunförbundet att de inte hade något att yttra om propositionen.

I utlåtandena understöddes i regel propositionen och förhölls sig positivt till målen med propositionen. Det ansågs att affärsverksamhetspotentialen för digitala lösningar och utnyttjandet av ny teknik var viktigt. I utlåtandena från Utbildningsstyrelsen och Rederierna i Finland rf framfördes ett eventuellt behov av att uppdatera lotsutbildningen samt styrsedlarna för lots och linjelotsbrev.

I vissa utlåtanden fanns det avvikande meningar om huruvida fjärrlotsning redan i initialfasen ska tillåtas t.ex. för fartyg som transporterar farliga ämnen, kryssningsfartyg eller tankfartyg eller för tättrafikerade farleder. Neste Abp förhöll sig kritiskt till fjärrlotsning i fråga om tankfartyg och farleder där det finns tankfartyg. Finlands Skeppsbefälsförbund förhöll sig kritiskt

RP 225/2018 rd

till fjärrlotsning speciellt i isförhållanden, när det gäller farliga ämnen och tankfartyg. Finlands Hamnförbund rf i sin tur framförde att de bästa erfarenheterna av fjärrlotsning kommer att fås i farleder där det finns mångsidig trafik.

Arbets- och näringsministeriet och Finnipilot Pilotage Ab understödde den ändring som gäller styrsedlar för lots. Därigenom föreskrivs för lotsningsbolaget skyldighet att säkerställa att dess personal har gällande styrsedlar för lots. Enligt arbets- och näringsministeriet är ändringen inte problematisk i förhållande till behandling av personuppgifter och integritetsskyddet för arbetstagare. Arbets- och näringsministeriet, Dataombudsmannens byrå och Finnipilot Pilotage Ab föreslog dock att motiveringen ska kompletteras speciellt i fråga om EU:s dataskyddsbestämmelser.

Kommentarer om lotsens ansvar lämnades av Trafikjuridiska Föreningen rf, Finlands Skeppsbefälsförbund, Rederierna i Finland rf och Finlands Hamnförbund rf. De begärde kompletteringar exempelvis i fråga om ansvarsfördelningen i situationer där störningar förekommer.

Trafiksäkerhetsverket Trafi föreslog att 20 a § om ändringssökande ska ändras så att ändring i beslut om beviljande, ändring och återkallande av tillstånd till fjärrlotsning söks direkt hos förvaltningsdomstolen och att en separat begäran om omprövning inte behövs som mellanfas. Trafi föreslog också en omplacering av paragraferna om fjärrlotsning.

I några yttranden föreslogs det att Transport- och kommunikationsverkets övervakande roll klarläggs och begärdes att förhållandet mellan lotsning och fjärrlotsning preciseras. Det begärdes också bl.a. att inledandet och avslutandet av fjärrlotsning preciseras. Finnipilot Pilotage Ab kommenterade bestämmelsen om erhållande av uppgifter och föreslog att meningen om utlämnande av uppgifter från myndigheten ändras i mer förpliktande riktning. Dessutom lyfte Rederierna i Finland rf fram vissa saker, t.ex. att gränsen för ersättningsansvar bör höjas och föreslog att även andra än det i lotsningslagen avsedda lotsningsbolaget ska få tillhandahålla fjärrlotsning.

I en del yttranden kommenterades också som avvikande meningar Försvarsmaktens möjlighet att befria utländska statsfartyg från skyldigheten att anlita lots. Försvarsministeriet understödde förslaget, medan Finlands miljöcentral SYKE och Finlands Hamnförbund rf förhöll sig kritiska till det. Finnipilot Pilotage Ab ansåg att förslaget var bra, men lyfte å andra sidan fram arbetsfördelningen mellan Försvarsmakten och Transport- och kommunikationsverket.

Förhållningssättet till bestämmelsen om tillfälliga lotsplatser var däremot positivare. Trafiksäkerhetsverket Trafi önskade dock en precisering i den bestämmelse som gäller verket till den del på vilka grunder godkännandet ska beviljas. Av utlåtandena gjordes ett sammandrag som finns i statsrådets tjänst för projektinformation (LVM039:00/2017).

Utifrån utlåtandena ändrades propositionen så att det i motiveringen tydligare framhävdes att fjärrlotsningen i initialfasen endast är småskalig försöksverksamhet och att det i detta skede inte bedöms finnas behov av större ändringar, t.ex. i fråga om utbildning. På basis av utlåtandena förtydligades propositionen i fråga om begreppen, så att definitionen på fjärrlotsning ändrades från försök till verksamhet och så att det i motiveringen klarlades att definitionen på lotsning också inbegriper lotsning som utförts som fjärrlotsning. I propositionen intogs den i remissyttrandena föreslagna ändringen av bestämmelsen om ändringssökande. Dessutom klarlades Transport- och kommunikationsverkets övervakande roll. Även bestämmelsen om tillfällig lotsplats precisades. För tydlighetens skull tillades en ny bestämmelse om inledande och avslutande av fjärrlotsning. 16 f § om utlämnande av uppgifter ändrades så att uppgifter får lämnas ut uttryckligen på begäran av lotsningsbolaget. Dessutom fogades det i den fortsatta beredningen ett nytt mom. till 16 f §. Det momentet gäller behandling av uppgifter samt sekre-

tess. Dessutom omplacerades paragraferna om fjärrlotsning i lotsningslagen utifrån remissvaren. Även motiveringen kompletterades på flera ställen, bl.a. i fråga om EU:s allmänna dataskyddsförordning. Dessutom togs i den fortsatta beredningen in en ny definition på VTS-central, eftersom det begreppet används i lagen. I vissa paragrafer gjordes tekniska, förtydligande ändringar.

5 Samband med andra propositioner

Lotsningslagen och lagen om fartygstrafikservice har nyligen ändrats genom lagen om ändring av lotsningslagen (580/2018) och lagen om ändring av lagen om fartygstrafikservice (576/2018). De lagarna träder i kraft vid ingången av 2019 och har samband med ombildningen av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster till aktiebolag. I fortsättningen ändras i lotsningslagen VTS-myndighet till leverantör av fartygstrafikservice, som avser en i lagen om fartygstrafikservice avsedd leverantör av VTS-tjänst.

Lotsningslagen har nyligen också ändrats genom lagen om ändring av lotsningslagen (xx/2018). Den lagen träder i kraft vid ingången av 2019 och genom den ändras Trafiksäkerhetsverket till Transport- och kommunikationsverket.

Även arbets- och näringsministeriets regeringsproposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av lagen om integritetsskydd i arbetslivet och 10 § i lagen om kontroll av brottslig bakgrund hos personer som arbetar med barn (RP 97/2018 rd) behandlas för närvarande av riksdagen. Genom den propositionen ändras bl.a. lagens 4 § om insamling av arbetstagares personuppgifter, men den ändringen har inte betydelse med tanke på denna proposition. Enligt den föreslagna 4 § behövs arbetstagarens samtycke fortfarande inte, när en myndighet lämnar ut uppgifter till arbetsgivaren för att denna ska kunna utföra en i lag föreskriven uppgift.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

2 §. Definitioner. Till paragrafen ska fogas en ny definition, enligt vilken det med tillfällig lotsplats avses ett ställe i en lotspliktig farled som inte är en lotsplats där lotsen ska embarkera eller debarkera fartyget eller lotsbyte ska äga rum och som Transport- och kommunikationsverket godkänt som tillfällig lotsplats. I 1 mom. 4 punkten i paragrafen definieras lotsplats, så en ny 4 a punkt är en naturlig plats för definitionen av tillfällig lotsplats. Enligt gällande 9 § 3 mom. (i fortsättningen 4 mom.) i lagen kan lotsen, efter att ha överenskommit om saken med det lotsade fartygets befälhavare och om väderleks- eller isförhållandena det förutsätter, stiga ombord på och avlägsna sig från fartyget även på andra ställen än vid lotsledens lotsplats. Fartygstrafikservicen ska underrättas härom. I praktiken innebär detta flera meddelanden som ofta lämnas dagar som följer på varandra, om de svåra väderleks- eller isförhållandena fortsätter. Genom den nya bestämmelsen minskas byråkratin, då Transport- och kommunikationsverket kan godkänna en tillfällig lotsplats på det sätt som föreskrivs i det föreslagna nya 9 § 3 mom.

Till paragrafen ska också fogas en ny definition på fjärrlotsning, som avser verksamhet där lotsen lotsar fartyget någon annanstans än ombord på det lotsade fartyget. Enligt den första definitionen i paragrafen innebär lotsning i sin tur verksamhet i anslutning till manövrering av fartyg, varvid lotsen är befälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfart. Vad som i lotsningslagen föreskrivs om lotsning gäller alltså även fjärrlotsning.

I beredningen har det inte ansetts vara ändamålsenligt att föreslå att det för fjärrlotsningen anges en alltför exakt avgränsad definition, eftersom de tekniska förutsättningarna för lotsning i situationer där lotsen opererar utanför fartyget klarläggs först genom försöken. Det har inte heller internationellt fastställts entydiga definitioner på lotsning där lotsen opererar annanstans än i ett externt fartyg. Ett externt fartyg kan vara t.ex. en bogserbåt eller något annat fartyg som transporterar lotsen. Med tanke på definitionen är det av större betydelse än den använda tekniken att en lots i enlighet med lotsningslagen, som Trafiksäkerhetsverket genom beviljande av styrsedel har godkänt som lots för farleden i fråga, lotsar fartyget utanför det vid fjärrlotsning. Eftersom fjärrlotsning ännu inte utförts i Finland, är det för att säkerställa säkerheten för övrig fartygstrafik och miljön ändamålsenligt att tillståndsplikten gäller all sådan lotsningsverksamhet där lotsen opererar annanstans än på det lotsade fartyget.

Med definitionen avses inte en automatisering av lotsningen så att lotsen inte själv ansvarar för lotsningen. Även framöver svarar en lots för lotsningen enligt bestämmelserna i lagen, även om lotsen inte stiger ombord. Lotsens ansvar och skyldigheter beskrivs närmare i samband med 8 §. Det föreslås att ett nytt moment som gäller lotsens ansvar och skyldigheter vid fjärrlotsning fogas till den paragrafen. I denna proposition föreslås det inte att lotsningen automatiseras. I propositionen föreslås inte heller ändringar i lagen om fartygstrafikservice. Paragrafens 23 punkt ska ändras endast tekniskt, eftersom en ny 24 punkt om fjärrlotsning läggs till efter 23 punkten.

Dessutom fogas till paragrafen en ny 25 punkt enligt vilken det med VTS-central avses en i 2 § 7 punkten i lagen om fartygstrafikservice avsedd central där leverantören av fartygstrafikservice upprätthåller fartygstrafikservice. Begreppet VTS-central används redan i den gällande lagen, men det har inte definierats. För tydlighetens skull är det bra att foga definitionen också till lotsningslagen.

4 §. Lotsningsverksamheten. Det föreslås att det till paragrafens *1 mom.* fogas ett omnämnande av fjärrlotsning. I och med ändringen får ingen annan än det lotsningsbolag som avses i denna lag tillhandahålla lotsningstjänster eller bedriva lotsningsverksamhet eller fjärrlotsning. Ändringen behövs för tydlighetens skull. Även i nuläget får ingen annan än det i denna lag avsedda lotsningsbolaget tillhandahålla lotsningstjänster eller bedriva lotsningsverksamhet. Avsikten med möjliggörandet av fjärrlotsning är att ge möjlighet till nya slags försök som inte får äventyra fartygstrafikens säkerhet eller havsmiljön. Lotsningsbolaget måste kunna tillhandahålla traditionell lotsning och är en naturlig aktör även som leverantör av fjärrlotsning. Avsikten är att fjärrlotsningen speciellt i början ska vara småskalig verksamhet av försökskaraktär som kan bedrivas av lotsningsbolaget, som i nuläget tillhandahåller lotsningstjänster och bedriver lotsningsverksamhet. Avsikten är inte att fjärrlotsning på ett konstgjort sätt ska göra det möjligt för nya aktörer att börja bedriva lotsningsverksamhet. Fjärrlotsning är tillståndspliktig verksamhet. Enligt 16 a § i den föreslagna lagen beviljar Transport- och kommunikationsverket på ansökan ett tillstånd för viss tid uttryckligen till det lotsningsbolag som avses i denna lag.

5 §. Skyldighet att anlita lots. I lagens 5 § föreslås ett nytt *4 mom.* enligt vilket Försvarsmakten kan befria ett sådant utländskt statsfartyg som deltar i utbildnings- och övningsverksamhet eller i annat försvarssamarbete som Försvarsmakten är värd för, eller som Försvarsmakten annars är värd för och som befinner sig i en lotspliktig allmän farled på finskt vattenområde från skyldigheten att anlita lots. Ett sådant utländskt statsfartyg kan på finskt territorium t.ex. delta i stöd och bistånd som grundar sig på artikel 222 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt eller artikel 42.7 i fördraget om Europeiska unionen samt deltagande i territorialövervakningssamarbete eller i annat internationellt bistånd och annan internationell verksamhet enligt 2 § 1 mom. 3 punkten i lagen om försvarsmakten (551/2007). Ofta finns det inte behov av lotsning i internationella övningar. I övningarna kan fartygen styras i hamn exempelvis som en

konvoj som leds av ett finskt statsfartyg som enligt 5 § 2 mom. 1 punkten är befriad från skyldigheten att anlita lots. I organiseringen av stora övningar kan det delta tiotals statsfartyg från främmande stater. Lotsningskapaciteten räcker inte nödvändigtvis till för att lotsa alla fartyg. Försvarsmakten kan vara värd för ett utländskt statsfartyg även t.ex. när det är fråga om att en annan stats statsöverhuvud besöker Finland.

Transport- och kommunikationsverket kan enligt 21 § 3 mom. 1 punkten under vissa förutsättningar på ansökan bevilja fartyg undantag från skyldigheten att anlita lots vid övningar som hänför sig till internationellt samarbete och som genomförs inom ett avgränsat område. Internationella övningar som försvarsmakten är värd för är dock ofta tidsmässigt kritiska, så organiseringen av lotsningen eller ansökan om befrielse från skyldigheten att anlita lots hos Transport- och kommunikationsverket kan fördröja övningarna i onödan. Behovet av ändring hänför sig också till de nya handlingssätten i försvarsfrågor. Om det internationella samarbetet ökar, ökar också behovet av att bevilja utländska statsfartyg befrielse från skyldigheten att anlita lots. Försvarsmakten ska vara värd för det utländska statsfartyget för att fartyget ska få befrielse från skyldigheten att anlita lots. Försvarsmakten som marin aktör får noggranna uppgifter om besökande fartyg och är kompetent att bedöma när ett fartyg ska anlita lots. Det är således naturligt och mer ändamålsenligt med tanke på ansvaret som helhet att Försvarsmakten beviljar befrielse. Transport- och kommunikationsverket behöver dock känna till om ett utländskt statsfartyg befriats från skyldigheten att anlita lots. I det nya momentet ska således föreskrivas att Försvarsmakten omedelbart ska underrätta Transport- och kommunikationsverket samt VTS-centralen för VTS-området om befrielsen.

Enligt 7 § i lotsningslagen ansvarar fartygets befälhavare för manövreringen av fartyget även då han eller hon följer lotsens manövreringsanvisningar. Befälhavaren ansvarar för fartyget även i det fall att fartyget befriats från skyldigheten att anlita lots. Det föreslås ingen ändring i detta, även om det i fortsättningen är Försvarsmakten som beviljar dispens. Även i fortsättningen kan utländska statsfartyg anlita lots, om befälhavaren anser att det behövs.

VTS-centralerna övervakar fartygs djupgående med hjälp av ett automatiskt identifieringssystem för fartyg (AIS). När ett fartyg kommer in på ett VTS-område har VTS-centralen information om fartygets djupgående och kan jämföra det med djupet i den farled som fartyget närmar sig. Vid behov kan VTS-centralen kontakta fartyget och försäkra sig om att farleden är tillräckligt djup i förhållande till fartygets aktuella djupgående. Bestämmelser om AIS-systemet finns i kapitel V om navigationssäkerhet i SOLAS-konventionen. Där bestäms att fraktfartyg med en bruttodräktighet av en viss storleksklass och passagerarfartyg oavsett storlek ska vara utrustade med ett AIS-system på det sätt som fastställs närmare i konventionen. Det kan dock också utfärdas nationella bestämmelser om krav på användning av AIS-system.

Genom lagen om ändring av lotsningslagen (1312/2016) befriades bogserkombinationer från skyldigheten att anlita lots. Förutsättningen för befrielsen från skyldigheten att anlita lots var dock att bogserbåten är utrustad med ett automatiskt identifieringssystem (AIS) avsett för professionellt bruk även om dess bruttodräktighet understiger 300 ton. På detta sätt säkerställdes att övriga fartyg och VTS-centralerna ska kunna följa bogserbåtens kurs, djupgående och fart och kunna förutse kommande trafiksituationer.

Enligt 21 § 3 mom. i lotsningslagen kan Transport- och kommunikationsverket under vissa förutsättningar bevilja även utländska statsfartyg befrielse från skyldigheten att anlita lots. Vid beviljandet av dispens bedömer Transport- och kommunikationsverket säkerhetsaspekterna i samband med dispensen, men ett AIS-system har inte utgjort något villkor för befrielsen. Oftast har väldigt stora fartyg inte beviljats dispens. För sådana fartyg har inte heller befrielse sökts ofta. Det är dock utmanande för VTS-centralerna att följa fartyg som är befriade från skyldigheten att anlita lots utan att AIS-systemet är påkopplat. Användningen av AIS-

systemet skulle säkerställa att övriga fartyg och VTS-centralerna kan se fartygets kurs och förutse kommande trafiksituationer.

Det kan också bedömas att utländska statsfartyg oftast har ett AIS-system, även om de inte har skyldighet att koppla på systemet. För säkerheten i fartygstrafiken behöver det således föreskrivas att ett utländskt statsfartyg som befriats från skyldigheten att anlita lots ska ha AIS-systemet påkopplat när fartyget befinner sig exempelvis i lotspliktiga farleder, speciellt i tättrafikerade och smala delar av farleden. Det aktuella förslaget innebär alltså inte någon förbättring jämfört med nuläget, då ett AIS-system inte utgör något villkor för befielsen. Försvarsmakten kan dock bevilja ett utländskt statsfartyg tillstånd att inte använda AIS-systemet.

Dessutom blir nuvarande 4 och 5 mom. i 5 § nya 5 och 6 mom. Till nya 6 mom. ska fogas en hänvisning till nya 4 mom. I och med tillägget ska fartygets befälhavare, när ett fartyg anländer till ett VTS-område som avses i lagen om fartygstrafikservice, meddela VTS-centralen om han eller hon utnyttjar dispens som Försvarsmakten beviljat och i så fall uppge dispensens nummer. Då får VTS-centralen Försvarsmaktens besked om att det utländska statsfartyget beviljats dispens samt uppdaterad information från fartygets befälhavare, när fartyget anländer till VTS-området. I det nya 6 mom. ändras uttrycket ”han eller hon” till ”fartyget”, som på ett mer exakt sätt beskriver att dispensen beviljas fartyget, fast befälhavaren beslutar om dispensen utnyttjas eller inte.

8 §. Lotsens ansvar och skyldigheter. I paragrafen föreslås ett nytt 4 mom., varvid det nuvarande 4 mom. blir nytt 5 mom. I det nya 4 mom. föreskrivs att lotsen också ansvarar för fjärrlotsningen, om inte det tekniska genomförandet av fjärrlotsningen eller handlingsmodellen eller en störning i kommunikationsförbindelserna hindrar lotsen från att agera enligt sitt uppdrag.

Lotsen har fortfarande skyldighet att agera som befälhavarens rådgivare. Lotsen ansvarar bl.a. för att lämna behövlig information samt att använda rätta begrepp och uttrycka sig tydligt. Fjärrlotsning genomförs dock på ett annat sätt än traditionell lotsning. Det tekniska genomförandet av fjärrlotsningen eller handlingsmodellen kan begränsa lotsens möjligheter att utföra sina i 8 § föreskrivna uppgifter. Lotsen ska inte heller kunna hållas ansvarig i en situation då lotsen på grund av ett tekniskt fel inte kan sköta sina uppgifter, t.ex. på grund av en teknisk störning eller avbrutna kommunikationsförbindelser. I ansökan om tillstånd till fjärrlotsning samt i drifthandboken ska bedömas eventuella risker och hotbilder som är förenade med fjärrlotsningen samt hur de hanteras, backupsystemen och de handlingsmodeller som behövs i undantagssituationer och vid störningar. Lotsningsbolaget ska redan på förhand vara förberedd på eventuella störningar och andra undantagssituationer i samband med fjärrlotsning. De villkor som anges i tillståndet kan alltså också inverka på olika aktörers uppgifter och ansvar vid störningar.

Eftersom fjärrlotsningen i detta skede är småskalig och tillståndspliktig försöksverksamhet, är det inte möjligt att föreskriva en mer detaljerad eller exakt avgränsning i 4 mom. De tekniska system, förbindelser och andra arrangemang som används vid fjärrlotsning kan variera mellan olika försök. I ett tillstånd till fjärrlotsning och i en drifthandbok som avses i 4 d § ska dock handlingssätten för varje försök med fjärrlotsning definieras. Enligt 4 d § i lagen ska i drifthandboken beskrivas tillhandahållandet av lotsningstjänster, de förfaranden som säkerställer iakttagandet av de rättigheter och skyldigheter som i denna lag föreskrivs för lotsar, samarbetet och utbytet av information med leverantören av fartygstrafikservice när det gäller lotsning, och åtgärder vid olyckor och i undantagsförhållanden. Enligt föreslagna 16 b § ska i tillståndsansökan beskrivas de metoder, den teknik och de handlingsmodeller som används i fjärrlotsningen, metoderna för att säkerställa säkerheten för miljön och fartygstrafiken samt riskhanteringen, området och farlederna för fjärrlotsningen, personalstyrkan vid fjärrlotsning-

en samt anges de personer som ansvarar för fjärrlotsningen. Således kan också lotsens ansvar och skyldigheter variera vid lotsning i form av fjärrlotsning beroende på hur fjärrlotsningen utförs, dvs. vad som är tekniskt möjligt.

Lotsens ansvar och skyldigheter enligt 8 § kvarstår som lotsens ansvar och skyldigheter på samma sätt som vid traditionell lotsning, om det genom fjärrlotsningssätten och handlingsmodellen är tekniskt möjligt att fullgöra dem. Med tekniskt genomförande avses bl.a. den teknik och de hjälpmedel som lotsen använder vid fjärrlotsningen. Med handlingsmodell avses den handlingsmodell som definieras i tillståndet till fjärrlotsning. I detta skede är det svårt att bedöma med hjälp av vilka handlingsmodeller fjärrlotsning kan utföras. I handlingsmodellen ingår t.ex. det ställe där fjärrlotsningen utförs, som exempelvis kan vara rörligt, samt olika orderförhållanden, som det om lotsen har ett arbetspar och hur de för lotsen föreskriva uppgifterna och ansvaret i så fall fördelas mellan de olika aktörerna. I praktiken kan det framgå att det tekniska genomförandet av fjärrlotsningen och handlingsmodellen inte möjliggör att lotsen fullgör alla sina skyldigheter enligt 8 §. Det kan också hända att man medvetet valt att utföra fjärrlotsningen på ett sätt som inte möjliggör fullgörandet av alla i 8 § angivna skyldigheter för lotsen. Om detta är ett medvetet beslut, ska i ansökan om tillstånd till fjärrlotsning också ha beskrivits möjligheten att fullgöra lotsens uppgifter och ansvar samt eventuella avvikelser och eventuell kompensering av lotsens uppgifter på annat sätt. Detta kan också ha betydelse bl.a. med tanke på det tjänsteansvar som föreskrivs i följande moment och eventuellt skadeståndsansvar. Om lotsen exempelvis genom fjärrlotsningssätten tekniskt sett för fartygets befälhavare kan visa upp en ruttplan baserad på uppdaterade sjökort, är lotsen skyldig att göra det på samma sätt som vid traditionell lotsning. Om fjärrlotsningen däremot i fråga om handlingsmodellen eller annars tekniskt utförs så att lotsen inte har möjlighet fullgöra en skyldighet som föreskrivs i 8 §, kan skyldigheten inte anses höra till lotsen i samband med den aktuella formen av fjärrlotsning.

9 §. Inledande och avslutande av lotsning. I paragrafens 2 mom. föreslås en ny mening om när fjärrlotsningen inleds och avslutas. Utgångspunkten i 9 § är enligt 1 mom. att lotsningen börjar då fartyget lägger ut från kaj eller lättar ankar och också är slutförd när fartyget har ankrats eller förtöjts vid kaj. Detta är utgångspunkten även för lotsning som utförs som fjärrlotsning. I 2 mom. föreskrivs att lotsningen i övrigt kan börja, när lotsen stigit ombord på fartyget och inlett lotsningen, och lotsningen kan slutföras när lotsen har överlåtit lotsningen åt en annan lots eller avslutat lotsningen. Också för fjärrlotsningens del behöver det föreskrivas att fjärrlotsningen kan inledas och avslutas även annanstans än vid kaj eller ankarplats. Enligt föreslagna 16 c § ska det i tillståndet till fjärrlotsning bestämmas var fjärrlotsningen inleds och avslutas. Det föreslås att det föreskrivs att fjärrlotsningen också kan inledas och avslutas på det sätt som bestäms i tillståndet. Detta gäller främst situationer där fartyget ska anlända till en lotspliktig farled för att anlöpa en finsk hamn. Om fartyget avgår från hamn, ska man iaktta den i 1 mom. avsedda utgångspunkten att lotsning och därmed också fjärrlotsning inleds när fartyget lägger ut från kaj eller lättar ankar.

I paragrafen föreslås ett nytt 3 mom., varvid det nuvarande 3 mom. blir nytt 4 mom. I det nya 3 mom. föreskrivs om tillfällig lotsplats. Transport- och kommunikationsverket beviljar ett tidsbegränsat godkännande för en tillfällig lotsplats. För godkännande av en tillfällig lotsplats förutsätts att lotsningsbolaget efter samråd med leverantören av fartygstrafikservice ansöker om godkännande av den tillfälliga lotsplatsen och att förhållanden förutsätter att den tillfälliga lotsplatsen godkänns. Sådana förhållanden kan vara utmanande väderleks- eller isförhållanden som varar flera dagar eller andra förhållanden på grund av vilka lotsen behöver embarkera eller debarkera fartyget på annat ställe än vid lotsledens egentliga lotsplats. Transport- och kommunikationsverket ska också underrätta leverantören av fartygstrafikservice om tillfälliga lotsplatser.

Enligt det nya 4 mom. kan lotsen, efter att ha överenskommit om saken med det lotsade fartygets befälhavare, embarkera eller debarkera fartyget även på andra ställen än vid lotsledens lotsplats eller tillfälliga lotsplats. Fartygstrafikservicen ska dock alltid underrättas om detta. För tydlighetens skull ändras fartygstrafikservicen till VTS-centralen. Till följd av utmanande väderleks- eller isförhållanden som varar flera dagar eller rentav veckor får VTS-centralerna ett avsevärt antal meddelanden om att ett annat ställe upprepade gånger används i stället för den egentliga lotsplatsen. I fortsättningen ska det i en sådan situation räcka med en enda ansökan, om Transport- och kommunikationsverket godkänner stället som en tillfällig lotsplats. Den föreslagna ändringen minskar byråkratin och smidiggör lotsningsverksamheten.

12 §. Styrsedel för lots. I paragrafen föreslås ett nytt 3 mom., varvid det nuvarande 3 mom. blir nytt 4 mom. I nya 3 mom. föreskrivs att det i denna lag avsedda lotsningsbolaget ska säkerställa att dess anställda lotsar har en sådan gällande styrsedel för lots som de behöver i sina uppgifter.

Enligt definitionen i 2 § i lotsningslagen är en lots en person som Transport- och kommunikationsverket genom beviljande av styrsedel har godkänt för verksamhet som lots på finskt vattenområde samt på den i 21 punkten avsedda arrenderade delen av Saima kanal. Enligt 12 § 1 mom. i lotsningslagen har en lots rätt att utföra lotsningar i de farleder för vilka lotsen har fått lotsningsrätt med stöd av en styrsedel som utfärdats av Transport- och kommunikationsverket. En person ska alltså ha en gällande styrsedel för att operera som lots.

Det i lagen definierade lotsningsbolaget är ett statsägt specialuppgiftsbolag som ska tillhandahålla lotsningsverksamhet på det sätt som anges i 4 §. För att kunna tillhandahålla lotsningsverksamhet ska lotsningsbolaget säkerställa att dess personal har de styrsedlar och certifieringar som behövs för att operera som lots. Genom det nya momentet lyfts den skyldighet som lotsningsbolaget i praktiken redan fullgör, att försäkra sig om att bolagets lotsar har gällande styrsedlar, till lagnivå. För närvarande skickar lotsen själv sin styrsedel till lotsningsbolaget, vilket medför extra byråkrati och möda för lotsningsbolaget, verket och i synnerhet för lotsen själv. Således behöver det göras lättare att direkt lämna uppgifter från Transport- och kommunikationsverket till det i lagen avsedda lotsningsbolaget. Det är också väsentligt att styrsedeln för lots beviljas uttryckligen till en person som är anställd hos lotsningsbolaget och att förutgången för beviljande av styrsedel för lots är bl.a. sjökaptens behörighet. Lotsarna ansöker alltså om sin första styrsedel medan de är lotslärlingar hos lotsningsbolaget. Personer som anställs av lotsningsbolaget har inte färdigt en styrsedel, utan endast ett gällande sjökaptensbrev.

Vid behandling av personuppgifter ska EU:s allmänna dataskyddsförordning beaktas samt den nationella lagstiftningen på området. Enligt artikel 6.1 c i EU:s allmänna dataskyddsförordning är behandling av personuppgifter laglig när behandlingen hänför sig till fullgörandet av en rättslig förpliktelse. I artikel 6.3 i förordningen föreskrivs dock också att när den rättsliga grunden är artikel 6.1 c, ska syftet med behandlingen fastställas i lag. Den föreslagna regleringen ska dessutom uppfylla ett mål av allmänt intresse och vara proportionell mot det legitima mål som eftersträvas. Behandlingen av uppgifter i styrsedlar för lots behövs på grund av ovan beskrivna i 4 § i lotsningslagen föreskrivna förpliktelse för lotsningslaget att bedriva lotsningsverksamhet samt på grund av att lotsen har rätt att lotsa endast i de farleder som anges i styrsedeln (12 § 1 mom.). En tillbörlig lotsning tryggar säkerheten för fartygstrafiken och miljön såväl till sjöss som i hamn, vilket är ett mål av allmänt intresse. Den föreslagna regleringen är dessutom proportionell, eftersom där används endast nödvändigt nationellt handlingsutrymme. I övrigt tillämpas den allmänna dataskyddsförordningen och den nationella lagstiftning som kompletterar förordningen.

I avdelning V i lagen om transportservice (320/2017) finns bestämmelser om trafik- och transportregistret. Registret förs av myndigheten och innehåller uppgifter om tillstånd för

verksamhetsutövare och om anmälningspliktig verksamhet, fordon, luftfartyg, fartyg och farkoster, järnvägsmateriel samt anordningar som har samband med dem (trafikmedel) samt persontillstånd. I avdelning V i lagen om transportservice finns också bestämmelser om utlämnande av uppgifter. Den myndighet som för registret beslutar om utlämnande av uppgifter. Uppgifter kan lämnas ut via ett gränssnitt eller en elektronisk förbindelse för åtkomst till uppgifter eller annars elektroniskt. Enligt avd. V 3 kap. 3 § i avdelning V i den lagen har var och en rätt att i enskilda fall, på basis av för- och släktnamn, personbeteckning eller någon annan identifieringsuppgift, få uppgift om en persons rätt att framföra ett trafikmedel eller om något annat persontillstånds giltighetstid och omfattning. I detaljmotiveringen till 2 § i regeringens proposition med förslag till ändring av lagen om transportservice och vissa lagar som har samband med den (RP 145/2017 rd) konstateras att det i lagen om transportservice ingår bestämmelser om flera olika tillstånd, licenser, behörighetsbrev, certifikat över specialbehörighet, kompetensbevis, behörigheter, kompetenser och andra myndighetsgodkännanden som kan beviljas fysiska personer och att begreppet persontillstånd kan användas för dessa tillstånd. Som exempel nämns också en i lotsningslagen avsedd styrsedel för lots. Styrsedeln för lots är alltså ett persontillstånd som registrerats i trafik- och transportregistret. Således har var och en rätt att få uppgifter om styrsedlar för lots, om de känner till för- och efternamnet, personbeteckningen eller någon annan identifieringsuppgift.

Lotsningsbolaget är dock lotsens arbetsgivare, så lagen om integritetsskydd i arbetslivet (759/2004) ska beaktas. I den lagens 4 § finns bestämmelser om allmänna förutsättningar för insamling av arbetstagares personuppgifter och om arbetsgivares upplysningsplikt. Utgångspunkten är att arbetsgivaren i första hand ska samla in personuppgifter om en arbetstagar hos arbetstagar själv. Om arbetsgivaren samlar in personuppgifter någon annanstans än hos arbetstagar, ska arbetstagar samtycke till detta inhämtas. Lotsningsbolaget ska alltså inhämta arbetstagar samtycke till insamling av uppgifter om arbetstagar. Inhämtandet av samtycke skulle dock medföra extra byråkrati. Enligt 4 § 1 mom. i lagen om integritetsskydd i arbetslivet behövs arbetstagar samtycke dock inte, när en myndighet lämnar ut uppgifter till arbetsgivaren för att denna ska kunna utföra en uppgift som i lag ålagts arbetsgivaren eller när arbetsgivaren inhämtar personkreditupplysningar eller straffregisteruppgifter för utredning av en arbetstagar tillförlitlighet.

Den centrala huvudprincipen för behandling av personuppgifter är ändamålsbegränsning. Uppgifter ska behandlas för särskilda, uttryckligt angivna och berättigade ändamål. Uppgifter får användas endast för ändamål som är förenliga med detta syfte. Uppgifter lämnas ut av Transport- och kommunikationsverket som har uppgifterna i trafik och transportregistret. Enligt lagen om transportservice förs registret bl.a. i syfte att bevilja och utöva tillsyn över tillstånd och andra rättigheter som gäller transporter och för att förbättra trafiksäkerheten. Dessa syften är förenliga med mottagarens användningsändamål.

Enligt statsrådets förordning om lotsning (1385/2016) antecknas i en styrsedel för lots de farleder för vilka sökanden har lotsningsrätt samt styrsedelns giltighetstid. Personuppgifterna i fråga är inte särskilt riskfyllda med tanke på skyddet för privatlivet, dvs. att de inte inbegriper särskilda kategorier av personuppgifter i enlighet med artikel 9 i dataskyddsförordningen. Uppgifterna är även annars tillgängliga för alla i myndighetsregister. Arbetsgivaren har ett motiverat behov av att behandla uppgifter som finns i styrsedlar. Uppgifterna är också direkt nödvändiga för anställningsförhållandet i enlighet med 3 § i lagen om integritetsskydd i arbetslivet.

Det finns skäl att förtydliga situationen genom att i lotsningslagen föreskriva en lagstadgad uppgift för lotsningsbolaget att säkerställa att dess lotsar har sådana gällande styrsedlar för lots som de behöver i sina uppgifter. Då kan det i lagen avsedda lotsningsbolaget på begäran av

Transport- och kommunikationsverket få uppgifter om styrsedlar för lots även utan arbetstagarens samtycke.

Arbetsgivaren ska dock beakta 4 § 2 mom. i lagen om integritetsskydd i arbetslivet, där det föreskrivs att har uppgifter om arbetstagaren samlats in någon annanstans än hos arbetstagaren själv, ska arbetsgivaren informera arbetstagaren om de uppgifter som inhämtats innan de används för beslutsfattande som gäller arbetstagaren. Vidare omfattas enligt 4 § 3 mom. insamling av personuppgifter när någon anställs och under ett arbetsavtalsförhållande av samarbetsförfarandet enligt lagen om samarbete inom företag (334/2007). Arbetsgivaren ska också se till att dataskyddsförordningen iakttas, inbegripet informering av den registrerade.

Om skyldigheten att lämna ut uppgifter binds endast till utlämnande via ett gränssnitt, blir det i strid med teknologineutraliteten mycket bindande för verkets handlingsätt och medför eventuellt betydliga extra kostnader, om det inte är möjligt att lämna ut de föreskrivna uppgifterna genom de nuvarande informations- och kommunikationstekniska systemen. Enligt bestämmelserna i lagen om transportservice ska Transport- och kommunikationsverket lämna ut uppgifter som gäller styrsedlar via ett gränssnitt eller annars i elektronisk form. Transport- och kommunikationsverket kan vid utlämnandet av uppgifter till lotsningsbolaget utnyttja t.ex. samma gränssnitt eller andra elektroniska metoder genom vilka verket lämnar ut enskilda uppgifter om dessa offentliga persontillstånd även till andra aktörer.

16 a §. Tillståndsplikt för fjärrlotsning. I lagen föreslås en ny 16 a §, enligt vilken fjärrlotsning i de lotspliktiga allmänna farlederna på finskt vattenområde och i den arrenderade delen av Saima kanal kräver tillstånd som Transport- och kommunikationsverket beviljat. Transport- och kommunikationsverket ska på ansökan av lotsningsbolaget kunna bevilja tillstånd till fjärrlotsning för viss tid. Tillståndet ska kunna gälla högst fem år i sänder och kan förnyas vid behov. En förutsättning för förnyande av tillståndet är att tillståndshavaren visar att förhållandena för fjärrlotsningen uppfyller kraven för beviljande av tillstånd. För tillståndens maximala giltighetstid på flera år talar det faktum att det behövs investeringar för fjärrlotsning och att man genom kontinuitet i fjärrlotsningen bättre kan uppnå nytta samt t.ex. testresultat.

Försöken med fjärrlotsningstjänster ska vara allmänt tillståndspliktiga och det kommer inte att vara möjligt att utföra lotsningstjänster i lotspliktiga områden utan tillstånd som Transport- och kommunikationsverket beviljat. Tillstånd till fjärrlotsning kan beviljas endast det lotsningsbolag som avses i denna lag, eftersom endast lotsningsbolaget enligt den föreslagna ändringen i 4 § får tillhandahålla fjärrlotsning.

Tillstånd till fjärrlotsning kan beviljas för verksamhet som inte utgör hinder för uppnåendet av de mål som anges i 1 § i lotsningslagen. Syftet med lotsningslagen är att främja säkerheten inom fartygstrafiken samt att förebygga miljöolägenheter som trafiken kan orsaka. Fjärrlotsningen får inte försvåra uppnåendet av lagens mål. I paragrafens 3 mom. föreskrivs därför att det för beviljande av tillstånd till fjärrlotsning förutsätts att fjärrlotsningen som sådan eller tillsammans med andra verksamheter inte medför fara för fartygstrafikens säkerhet, olägenhet för miljön eller olägenhet för övrig fartygstrafik. Även annan än säkerhetsrelaterad olägenhet för övrig fartygstrafik ska utgöra hinder för beviljande av tillstånd. I bedömningen av faran och olägenheten beaktas bl.a. de tillståndsvillkor som ställs och platsen för utförandet av fjärrlotsningen. Transport- och kommunikationsverket bedömer utifrån ansökan och tillståndsvillkoren om tillstånd kan beviljas.

16 b §. Tillstånd till fjärrlotsning. Enligt paragrafens 1 mom. ska i ansökan om tillstånd till fjärrlotsning bl.a. beskrivas de förfaranden, den teknik och de handlingsmodeller som används i fjärrlotsningen, metoderna för att säkerställa säkerheten för miljön och fartygstrafiken samt

riskhanteringen, de farleder eller delar av farleder där fjärrlotsning utförs, personalstyrkan vid fjärrlotsningen samt anges de personer som ansvarar för fjärrlotsningen.

Enligt 2 mom. ska i tillståndsansökan utöver dessa uttryckliga uppgifter dock lämnas alla andra behövliga uppgifter om verksamheten och dess konsekvenser samt andra betydelsefulla omständigheter för att tillståndsansökan ska kunna bedömas. Denna precisering behövs, eftersom förteckningen i 1 mom. inte är uttömmande. I bedömningen av olika fjärrlotsningsansökningar kan det vara nödvändigt att beakta olika uppgifter, eftersom fjärrlotsning kan utföras på olika sätt och på olika ställen. Den som ansöker om tillstånd ska svara för att det lämnas tillräckliga uppgifter och utredningar för att ansökan ska kunna bedömas.

I tidigare nämnda internationella undersökningar och utredningar har det konstaterats att lotsning utan att lotsen stiger ombord medför nya slags risker i och med att lotsens tillgång till information ändras. Dessutom krävs ändringar i handlingsätten. Lotsningsbolaget, som ansöker om tillstånd till fjärrlotsning, svarar för att en tillräcklig utredning lämnas för att visa att verksamheten enligt tillståndet till fjärrlotsning inte medför fara eller olägenhet för miljön, säkerheten eller annan fartygstrafik.

Transport- och kommunikationsverket ska kunna begära eller inhämta utredningar i ärendet, om det är nyttigt med tanke på tillståndsprövningen. Utredningar kan begäras exempelvis av följande aktörer: leverantören av fartygstrafikservice, lotsningsbolaget, ett annat ministerium eller ämbetsverk. Det är inte ändamålsenligt att på ett uttömmande sätt ange dessa aktörer i lagen, eftersom det inte finns kännedom om vilka utredningar som kommer att behövas för fjärrlotsningen. Transport- och kommunikationsverket ska redan på tjänstens vägnar inhämta nödvändiga tilläggsutredningar, så bestämmelsen är närmast informativ. Bestämmelsen behövs dock för tydlighetens skull, eftersom inhämtandet av utredningar kan ha inverkan t.ex. på tidtabellen för handläggningen av tillståndsansökningar.

Enligt 3 mom. ska Transport- och kommunikationsverket bevilja tillstånd till fjärrlotsning, om verksamheten uppfyller kraven enligt denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Transport och kommunikationsverket ska inte kunna bevilja försökstillstånd exempelvis när miljöaspekterna inte har beaktats tillräckligt, de använda tekniska arrangemangen anses vara otillräckliga, farleden är tättrafikerad och det i ansökan inte tillräckligt väl kan påvisas att säkerheten för annan trafik säkerställts eller när det inte finns tillräckliga tidigare belegg för den utrustning och programvara som används. Transport och kommunikationsverket kan inte heller bevilja försökstillstånd, om ansökan är bristfällig och inte har kompletterats tillräckligt trots begäran om komplettering. De situationer som beskrivs i propositionen är exempel och är inte avsedda som en uttömmande förteckning över alla sådana situationer där tillstånd inte kan beviljas. Eftersom sådan lotsning där lotsen inte stiger ombord inte har prövats i Finland, kan alla situationer där ansökan avslås inte fastställas på förhand.

När Transport- och kommunikationsverket bedömer tillståndsansökan, ska verket bl.a. bedöma om det föreslagna fartyget eller den föreslagna leden är trygga i fråga om den handlingsmodell som föreslås i försöket med fjärrlotsning ur både miljöns och fartygstrafikens synvinkel. Fartygets storlek och andra egenskaper kan ha betydelse för om tillstånd fås eller för villkoren i tillståndet på samma sätt som de leder eller delar av leder fartyget använder. Exempelvis fartyg som transporterar farliga ämnen, stora kryssningsfartyg och tankfartyg kan ha egenskaper som bör beaktas. Det bör också fästas vikt vid huruvida den föreslagna leden är tättrafikerad eller om den används av någon av ovan angivna fartygstyper eller av andra fartyg som eventuellt kräver särskild uppmärksamhet.

Transport- och kommunikationsverket kan meddela närmare tekniska föreskrifter om ansökan om tillstånd, innehållet i ansökan samt om riskbedömningar, riskhantering och andra utred-

ningar som krävs som en del av ansökan. Föreskrifterna ska grunda sig på bestämmelserna i lagen och förordningen och närmast gälla förfaranden.

De uppgifter som krävs i tillståndsansökan kan variera t.ex. beroende på fjärrlotsningens karaktär eller förhållanden. I Transport- och kommunikationsverkets föreskrift kan bestämmas att ansökan ska innehålla t.ex. följande uppgifter:

- 1) förfaranden för ansökan om tillstånd till fjärrlotsning och för inledande av fjärrlotsningen samt förfaranden i en situation där fjärrlotsningen måste ändras på ett så betydande sätt att det förutsätts ett nytt tillstånd,
- 2) en beskrivning av fjärrlotsningen
 - a) förfaranden och utrustning som används för att inleda, utföra och avsluta fjärrlotsningen,
 - b) den information som används i fjärrlotsningen och en bedömning av dess tillräcklighet, tillförlitlighet och aktualitet,
 - c) platsen för utförandet av fjärrlotsningen,
 - d) kommunikationsförbindelserna mellan platsen för utförandet av fjärrlotsningen och det lotsade fartyget och förbindelsernas egenskaper,
 - e) kompetensen, erfarenheten och kvalifikationerna hos dem som deltar i fjärrlotsningen,
 - f) den teknik som används i fjärrlotsningen,
 - g) uppgifter om det lotsade fartyget,
- 4) genomförandeplan för den riskanalys som bedömer fjärrlotsningens säkerhet samt andra behövliga uppgifter om riskhanteringen,
- 5) miljöförhållanden under vilka fjärrlotsning kan utföras,
- 6) kommunikation om fjärrlotsningen för annan trafik,
- 7) förfaranden och kommunikation i störningssituationer och vid olyckor samt
- 8) samarbete med myndigheter.

I samband med ovannämnda 7 punkten ska i tillståndsansökan fastställas bl.a. backupsystem och andra rutiner med tanke på undantagssituationer.

Exempelvis kompetensen, erfarenheten och kvalifikationerna hos dem som deltar i fjärrlotsningen utgör personuppgifter. På behandling av personuppgifter tillämpas EU:s allmänna dataskyddsförordning. Det är nödvändigt att behandla uppgifterna, för att Transport- och kommunikationsverket ska kunna fullgöra sin lagstadgade uppgift i samband med bedömningen av tillstånd till fjärrlotsning.

16 c §. Villkor för tillstånd till fjärrlotsning. I paragrafen fastställs villkor som ska fastställas i ett tillstånd till fjärrlotsning och villkor som kan ställas i tillståndet. Enligt paragrafens *1 mom.* ska i tillståndet fastställas de farleder eller delar av farleder där fjärrlotsning är tillåten samt de fartyg som deltar i fjärrlotsningen. I tillståndet ska dessutom bestämmas var fjärrlotsningen in-

leds och avslutas. Traditionell lotsning börjar då fartyget lägger ut från kaj eller lättar ankar, när lotsen stigit ombord på fartyget och inlett lotsningen och är slutförd vid ankomsten till hamn då fartyget har anktrat eller förtöjts vid kaj eller när lotsen har överlätit lotsningen åt en annan lots eller avslutat lotsningen. Vid fjärrlotsning lotsar lotsen fartyget på annat ställe än ombord på fartyget, så de platser där lotsningen börjar och avslutas ska fastställas separat. Detta gäller främst situationer där fartyget ska anlända till en lotspliktig farled för att anlöpa en finsk hamn. Om fartyget avgår från hamn, ska man iaktta den i 9 § 1 mom. avsedda utgångspunkten att lotsning och därmed också fjärrlotsning inleds när fartyget lägger ut från kaj eller lättar ankar.

Enligt 2 mom. kan det i tillståndet ställas

- 1) krav som främjar uppnåendet av de mål som anges i 1 §,
- 2) villkor som gäller de förfaranden, den information och den teknik som används vid fjärrlotsningen,
- 3) villkor för att säkerställa säkerheten vid fjärrlotsningen,
- 4) villkor som gäller skyldighet att rapportera till myndigheter och andra aktörer,
- 5) villkor som gäller tillsyn över och inspektioner av fjärrlotsningen,
- 6) upp geografiska begränsningar (som främst gäller den farled eller delar av den farled där lotsningen utförs) samt
- 7) upp begränsningar som anknyter till väderleks- och isförhållanden.

Med de villkor som ställs i tillståndet säkerställs att fjärrlotsningen inte äventyrar säkerheten i lotsningsverksamheten. I tillståndet ska Transport- och kommunikationsverket kunna ålägga tillståndshavaren skyldighet att lämna mellanrapporter. Det är viktigt att följa genomförandet av fjärrlotsningen, eftersom motsvarande försök ännu inte gjorts. Transport- och kommunikationsverket övervakar att villkoren i tillståndet iakttas. Redan i tillståndsvillkoren kan det ställas närmare villkor som gäller tillsyn och inspektioner av försöksverksamheten. Isförhållanden i sin tur kan innebära samarbete med bl.a. isbrytare.

Enligt 3 mom. ska verksamheterna enligt försökstillståndet inkluderas i lotsningsbolagets drifthandbok. I drifthandboken ska enligt 4 d § i lagen beskrivas 1) tillhandahållandet av lotsningstjänster, 2) de förfaranden som säkerställer iakttagandet av de rättigheter och skyldigheter som i denna lag föreskrivs för lotsar, 3) samarbetet och utbytet av information med leverantören av fartygstrafikservice när det gäller lotsning, och 4) åtgärder vid olyckor och i undantagsförhållanden. Innan lotsning utförs som fjärrlotsning behöver de väsentliga uppgifterna om fjärrlotsningen, handlingsmodellerna samt andra uppgifter som avses i 4 d § införas i drifthandboken. Då finns det även för fjärrlotsningens del tydliga anvisningar om hur man ska gå till väga i olika situationer, när lotsningen utförs som fjärrlotsning.

Enligt 4 mom. kan Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om villkor som ställs i ett tillstånd till fjärrlotsning. Föreskrifterna ska basera sig på bestämmelser som utfärdats genom lag och förordning.

16 d §. Ändring av tillstånd till fjärrlotsning. I paragrafen finns bestämmelser om ändring av tillstånd till fjärrlotsning. I Finland har lotsning hittills inte utförts så att lotsen sköter sina uppgifter utanför fartyget. Eftersom sådan fjärrlotsning som möjliggörs förutsätter teknik, information och handlingsmodeller av helt ny typ, kan det i takt med att fjärrlotsningen framskrider framkomma behov av att ändra ett tillstånd.

Transport- och kommunikationsverket kan av grundad anledning på eget initiativ ändra ett tillstånd till fjärrlotsning eller dess villkor efter att ha hört lotsningsbolaget. Dessutom kan verket ändra tillståndet till fjärrlotsning på ansökan av lotsningsbolaget. Tillståndet ska kunna ändras, om det är nödvändigt av ett skäl som hänför sig till en förändring av verksamhetsförutsättningarna för den tillståndspliktiga verksamheten, ny information eller en annan motsvarande väsentlig förändring. En grundad anledning kan också vara t.ex. verksamhet som strider mot tillståndsvillkoren som ändå inte är så graverande att tillståndet måste återkallas i enlighet med 16 e §.

Eftersom avsikten med lotsning är att säkerställa fartygstrafikens och miljöns säkerhet, är det ändamålsenligt att genom lagen göra det möjligt att ändra ett tillstånd som beviljats för fjärrlotsning även utan lotsningsbolagets samtycke. För detta förutsätts dock att ändringen anses vara nödvändig. En väsentlig ändring kan exempelvis anses vara en ändring som borde ha beaktats i villkoren för tillståndet, eller som skulle kunna ha påverkat förutsättningarna för beviljandet av tillståndet. En väsentlig förändring i fjärrlotsningen förutsätter Transport- och kommunikationsverkets tillstånd, som tillståndshavaren ska ansöka om hos verket.

16 e §. Återkallande av tillstånd till fjärrlotsning. Det är också ändamålsenligt att i lagen föreskriva om möjlighet att återkalla tillstånd som beviljats för fjärrlotsning. Tillståndet bör återkallas i det fall att förutsättningarna för säker fjärrlotsning inte längre uppfylls eller att lotsningsbolaget upphört med fjärrlotsningen.

I paragrafen föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket kan återkalla ett tillstånd till fjärrlotsning helt eller delvis, om

- 1) lotsningsbolaget upprepade gånger bryter mot bestämmelserna i denna lag eller mot de tillståndsvillkor som avses i 16 c §,
- 2) fjärrlotsningen äventyrar säkerheten eller miljön eller medför olägenhet för sjötrafiken, eller
- 3) lotsningsbolaget upphör med fjärrlotsningen.

Eftersom det i Finland hittills inte har gjorts försök med lotsning på det sätt att lotsen sköter sina uppgifter utanför det lotsade fartyget, föreslås i lagen flera alternativa situationer där tillståndet till fjärrlotsning kan återkallas. Det är möjligt att återkalla ett tillstånd t.ex. om kriterierna för beviljande av tillstånd inte längre uppfylls. En förutsättning för tillstånd är att fjärrlotsningen inte medför fara för säkerheten i fartygstrafiken, olägenhet för miljön eller olägenhet för övrig fartygstrafik. Om dessa kriterier inte uppfylls vid fjärrlotsningen eller om lotsningsbolaget upprepade gånger bryter mot lagen eller tillståndsvillkoren, är det ändamålsenligt att återkalla tillståndet för att säkerställa att lagens syfte uppnås.

16 f §. Väsentliga uppgifter om fjärrlotsning. I 1 mom. föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, Meteorologiska institutet och leverantören av fartygstrafikservice trots sekretessbestämmelserna på begäran får lämna ut sådana uppgifter om fjärrlotsning till lotsningsbolaget eller andra aktörer som deltar i fjärrlotsning som är nödvändiga för skötseln av deras lagstadgade uppgifter. Andra aktörer som deltar i fjärrlotsning kan utöver de aktörer som nämns i paragrafen vara t.ex. företag och sammanslutningar som kan delta i fjärrlotsningen t.ex. genom testning av anordningar. Om myndigheten beslutar att inte lämna ut uppgifter som avses i detta moment till lotsningsbolaget på dess begäran, är det fråga om ett förvaltningsbeslut i vilket kan sökas omprövning eller som kan överklagas hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Leverantören av fartygstrafikservice är i sin tur ett bolag och om lotsningsbolaget inte på begäran får uppgifter

från leverantören av fartygstrafikservice, behandlas ärendet som ett tvistemål i den behöriga tingsrätten. I det sammanhanget lämnas det inte ut personuppgifter.

Enligt paragrafen ska uppgifterna lämnas i realtid via ett gränssnitt eller på något annat sätt i elektronisk form. Med utlämnande av uppgifter via ett gränssnitt avses en anslutning som skapas i datasystemet för utlämnande av uppgifter i maskinläsbar form och i ett sådant filformat som är lätt att behandla med dataprogram.

I de nödvändiga uppgifterna om fjärrlotsning kan ingå åtminstone följande uppgifter:

- 1) uppgifter om störningar och incidenter som gäller fartygstrafik och fartyg samt skyddsanordningar och farleder,
- 2) lägesrapporter och varningar om väderleks- och isförhållanden,
- 3) fartygsregisteruppgifter,
- 4) radar- och AIS-uppgifter om fartygstrafik och
- 5) farledsuppgifter.

I fortsättningen producerar och distribuerar trafikledningsbolaget, dvs. leverantören av fartygstrafikservice, uppgifter om störningar och avvikelser i fråga om fartygstrafiken och fartygen samt säkerhetsanordningarna och farlederna. Transport- och kommunikationsverket ansvarar dock för det inhemska fartygsregistret, som innehåller uppgifter om fartyg. Även registren över säkerhetsanordningar och farleder förs i fortsättningen av myndigheten. De avvikelser och sjövarningar som påverkar trafiken hör till trafikledningsbolaget. Övriga lägesrapporter och varningar om väderleks- och isförhållanden ges även fortsättningsvis av Meteorologiska institutet. Leverantören av fartygstrafikservice ansvarar för radar- och AIS-uppgifterna inom fartygstrafiken. Farledsinformation förmedlas också av myndigheten.

Information ska lämnas ut endast om sådana saker som är nödvändiga för att lotsningsbolaget eller andra aktörer som deltar i försöket ska kunna utföra sina uppgifter. Med stöd av den föreslagna bestämmelsen kan det vara nödvändigt att lämna ut t.ex. information om en pågående olycka och räddningsåtgärder i samband med den. Sådana nödvändiga uppgifter är dock inte historik eller statistik som anknyter exempelvis till sådan information om tillbud eller olyckor som Transport- och kommunikationsverket har fått med stöd av 18 kap. i sjölagen som inte längre är aktuella och som meddelas Transport- och kommunikationsverket först efter tillbudet eller olyckan och som används för att främja säkerhetsarbetet. Bestämmelser om sekretess för sådana uppgifter finns i 24 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999). Enligt 1 mom. 15 punkten i den paragrafen är sådana handlingar sekretessbelagda som innehåller uppgifter om inspektion som ankommer på en myndighet eller någon annan omständighet som har samband med en övervakningsåtgärd, om utlämnandet av uppgifter ur en sådan handling skulle äventyra övervakningen eller dess syfte eller utan vägande skäl skulle vara ägnat att åsamka den som har del i saken skada. Med tanke på förutsättningarna att fullgöra Transport- och kommunikationsverkets lagfästa tillsynsuppgifter i samband med säkerheten i sjötrafiken är det nödvändigt att uppgifter om olyckstillbud i regel hålls konfidentiella.

I ovannämnda uppgifter som kan lämnas ut ingår inte sådana sekretessbelagda myndighetshandlingar som avses i 24 § 1 mom. 10 punkten i offentlighetslagen. Begränsningen av utlämnandet av uppgifter grundar sig på en begränsning av offentligheten för sådana i 10 punkten nämnda objekt som är av betydelse för försvaret, såsom sjömättningsuppgifter. Det är motiverat att begränsa utlämnandet av uppgifter, eftersom utlämnandet av uppgifter i realtid kan skada eller äventyra försvarets intressen.

En del av de uppgifter som behövs för försök med lotsningstjänster kan redan i nuläget fås via gränssnitt. Delvis på grund av detta anges de uppgifter som behövs för fjärrlotsning inte på ett uttömmande sätt i paragrafen. Avsikten är att informationsbehovet preciseras under de faktiska försöken. Lagen om transportservice innehåller bestämmelser om väsentlig information om transportservice, men uppgiften att lämna ut informationen har, med avvikelse från propositionen om fjärrlotsning, ålagts leverantörer av transportservice i stället för myndigheten.

I 2 mom. föreskrivs om lämnande av sådana uppgifter om fjärrlotsning till Transport- och kommunikationsverket som är nödvändiga för fullgörandet av verkets i lotsningslagen föreskrivna uppgifter. I lotsningslagen föreskrivs för Transport- och kommunikationsverket bl.a. olika tillstånds- och tillsynsuppgifter i samband med fjärrlotsning. Lotsningsbolaget, som utför fjärrlotsning, eller andra aktörer som deltar i fjärrlotsningen ska lämna uppgifter avgiftsfritt oberoende av företagshemligheter. De uppgifter som lämnas gäller i första hand säkerhetsrelaterad information som observerats under fjärrlotsningen.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs om användning och radering av samt sekretess i fråga om utlämnade uppgifter. Regleringen kompletterar 23 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999).

16 g §. Särskilda bestämmelser om fjärrlotsning. I paragrafen föreskrivs att fartygets befälhavare får vägra anlita fjärrlotsning. Vägran att anlita fjärrlotsning får inte ha konsekvenser för att en lots fås för fartyget. I 2 mom. föreskrivs att på fjärrlotsning tillämpas vad som i 11 § föreskrivs om lotsens rätt att vägra utföra lotsning eller att avbryta lotsning. Genom dessa bestämmelser säkerställs möjligheten till traditionell lotsning i situationer där antingen befälhavaren eller lotsen själv inte vill att fartyget lotsas någon annanstans än ombord på fartyget. I inledningsfasen för fjärrlotsningen är det nödvändigt att förutsättningarna för när lotsning som utförs som fjärrlotsning får vägras inte begränsas.

Dessutom föreskrivs i 3 mom. att på fjärrlotsning tillämpas vad som i 4 a—c och 7 och 8 § föreskrivs om lotsningsbolagets, hamnförvaltningens, lotsens och befälhavarens ansvar. Det att lotsen opererar utanför fartyget påverkar således i princip inte de skyldigheter eller det ansvar för lotsningsbolaget, befälhavaren eller lotsen som nämns i lotsningslagen. I denna proposition föreslås dock att det till 8 § fogas ett nytt moment om lotsens ansvar och skyldigheter inom ramen för de tekniska möjligheterna.

18 §. Tillsyn. I paragrafen ändras formuleringen med hjälp av en teknisk anslutning till formen via ett gränssnitt eller på något annat sätt i elektronisk form. Formuleringen ändras så att den motsvarar nuläget i den tekniska utvecklingen. Den nya formuleringen har använts bl.a. i lagen om transportservice.

19 §. Lotsningsförseelse. Det föreslås att fjärrlotsning fogas till 1 mom. 1 punkten i paragrafen. I och med ändringen ska för lotsningsförseelse dömas även den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bedriver fjärrlotsning i strid med 4 §. I 4 § föreskrivs om bedrivande av lotsningsverksamhet. I och med den ändring som genom denna proposition föreslås i den aktuella paragrafen får ingen annan än det lotsningsbolag som avses i denna lag bedriva fjärrlotsning. I 4 § föreskrivs bl.a. om lotsningsbolagets skyldighet att ha beredskap att sköta sina uppgifter också under undantagsförhållanden samt att tillhandahålla lotsningstjänster på de områden där lots ska anlitas. Det straffrättsliga ansvaret för lotsningsförseelse behöver utsträckas även till sådana situationer i samband med fjärrlotsning där det förfärs i strid med 4 §, eftersom det inte är ändamålsenligt att den nya fjärrlotsningen avviker från den traditionella lotsningen för det straffrättsliga ansvarets del. I fråga om fjärrlotsning är också fjärrlotsning utan tillstånd som Transport- och kommunikationsverket beviljat eller i strid med villkoren i tillståndet en eventuell lotsningsförseelse.

Enligt 4 punkten i paragrafen ska också den som lotsar utan lagfäst rätt dömas för lotsningsföreseelse. Enligt 2 § 1 punkten i lotsningslagen avses med lotsning verksamhet i anslutning till manövrering av fartyg, varvid lotsen är befälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfart. Enligt föreslagna nya 2 § 24 punkten avses med fjärrlotsning verksamhet där lotsen lotsar fartyget annanstans än ombord på det lotsade fartyget. Vad som i denna lag föreskrivs om lotsning gäller därmed också fjärrlotsning, inklusive 19 § 4 punkten.

20 §. Domstol. Det föreslås att 16 a—16 e och 16 g § fogas till paragrafen. I och med ändringen ska även i fråga om ärenden som behandlas i enlighet de nya paragraferna om fjärrlotsning den behöriga domstolen bestämmas enligt 21 kap. i sjölagen (674/1994). Genom ändringen avgörs rättstvister som hänför sig till de nya paragraferna om fjärrlotsning i en domstol som fastställs enligt bestämmelserna i 21 kap. i sjölagen. I 21 kap. i sjölagen finns bestämmelser om behöriga domstolar, sjörättsdomstolar och deras sammansättningar. Bestämmelser om domstolar som behandlar allmänna tviste- eller brottmål finns i sin tur i rättegångsbalken (4/1734). Parterna kan inte avtala om behörig domstol, om det inte föreskrivits i lag. I sjörättsdomstolen finns en mer omfattande substanskunskap om frågor som anknyter till sjöfart än i vanliga tingsrätter. Det är naturligt att koncentrera ärenden som gäller fjärrlotsning till en behörig domstol som bestäms enligt sjölagen, eftersom det är fråga om ett synnerligen smalt område av speciell karaktär som kräver specialkunskaper och sakkännedom.

20 a §. Ändringsökande. I 1 mom. föreslås ett tillägg att beviljande, ändring eller återkallande av tillstånd till fjärrlotsning från Transport- och kommunikationsverket får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen. Beslut om beviljande, ändring och återkallande av tillstånd till fjärrlotsning fattas efter Transport- och kommunikationsverkets grundliga utredning och prövning, så det finns inte något behov att föreskriva att det först framställs en begäran om omprövning hos den myndighet som avgjort ärendet före överklagan hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i paragrafens 2 mom. Med tanke på den som ansöker om eller innehar ett tillstånd kan ärendet jämföras med näringslivetstillstånd. Därmed finns det inte skäl att förlänga behandlingen av överklagan genom att föreskriva om skyldigheten att först framställa begäran om omprövning.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

I lagen föreslås nya bemyndiganden att utfärda föreskrifter för Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket ska kunna meddela närmare tekniska föreskrifter om ansökan om tillstånd, innehållet i ansökan samt om riskbedömningar och andra utredningar som eventuellt krävs som en del av ansökan. Dessutom kan Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om villkor som ställs i tillståndet.

3 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt.

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

I propositionen beviljas Transport- och kommunikationsverket bemyndiganden att utfärda föreskrifter. Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Dessutom ska tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande enligt grundlagen vara exakt avgränsat. Ett särskilt skäl att föreskriva om myndighets rätt att meddela föreskrifter föreligger bland annat när det är fråga om en sådan teknisk reglering av smärre detaljer (GrUU

RP 225/2018 rd

52/2001 rd, GrUU 46/2001 rd) som inte inbegriper prövningsrätt i någon större utsträckning (GrUU 43/2000 rd). De ärenden som ett bemyndigande omfattar ska noggrant definieras i lagen. Bemyndigandet ska dessutom vara exakt avgränsat till sitt tillämpningsområde (RP 1/1998 rd).

Bestämmelserna om bemyndigande stämmer överens med 80 § 2 mom. i grundlagen. Bestämmelsernas betydelse i sak förutsätter inte att frågan ska regleras i lag. Bestämmelserna om bemyndigande är tillräckligt noggrant avgränsade och deras tillämpningsområden exakt avgränsade. I sak är det fråga om smärre detaljer och regleringen inbegriper inte utövning av betydande prövningsrätt.

På grundval av det ovanstående anses att lagförslaget stämmer överens med grundlagens bestämmelser om delegering av lagstiftningsbehörighet. Lagförslaget kan följaktligen behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

Lag

om ändring av lotsningslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lotsningslagen (940/2003) 2 § 23 punkten, 4 § 1 mom., 5 § 5 mom., 9 §, 18 § 4 mom., 19 och 20 § samt 20 a § 1 mom.,
av dem 2 § 23 punkten och 18 § 4 mom. sådana de lyder i lag 580/2018, 4 § 1 mom. sådant det lyder i lag 1050/2010, 5 § 5 mom. sådant det lyder i lag 1312/2016, 19 § sådan den lyder i lag 645/2010 och 20 § och 20 a § 1 mom. sådana de lyder i lag 998/2015, samt
fogas till 2 §, sådan den lyder i lag 580/2018, nya 4 a, 24 och 25 punkter, till 5 §, sådan den lyder i lag 1312/2016, ett nytt 4 mom., varvid det nuvarande 4 mom. och det ändrade 5 mom. blir 5 och 6 mom., till 8 §, sådan den lyder i lag 1050/2010, ett nytt 4 mom., varvid det nuvarande 4 mom. blir 5 mom., till 12 §, sådan den lyder i lag 1312/2016, ett nytt 3 mom., varvid det nuvarande 3 mom. blir 4 mom., samt till lagen nya 16 a—16 g § som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

4 a) *tillfällig lotsplats* ett sådant ställe i en lotspliktig farled som inte är en lotsplats där lotsen ska embarkera eller debarkera fartyget eller lotsbyte ska äga rum och som Transport- och kommunikationsverket godkänt som tillfällig lotsplats,

23) *Saimens vattenområde* det sjöområde bestående av flera sjöar vilket omfattar de farleder i Saimen, med undantag av Saima kanal, där det råder skyldighet att anlita lots,

24) *fjärrlotsning* verksamhet där lotsen lotsar fartyget annanstans än ombord på det lotsade fartyget,

25) *VTS-central* en i 2 § 7 punkten i lagen om fartygstrafikservice avsedd central där leverantören av fartygstrafikservice upprätthåller fartygstrafikservice.

4 §

Lotsningsverksamheten

Ingen annan än lotsningsbolaget får tillhandahålla lotsningstjänster eller bedriva lotsningsverksamhet eller fjärrlotsning.

5 §

Skyldighet att anlita lots

Försvarmakten kan befria ett sådant utländskt statsfartyg som deltar i utbildning, övning eller annat försvarssamarbete som Försvarmakten är värd för eller som Försvarmakten annars är värd för och som befinner sig i en lotspliktig allmän farled på finskt vattenområde från skyldigheten att anlita lots. Ett sådant utländskt statsfartyg ska använda ett automatiskt identi-

fieringssystem (AIS) i klass A avsett för professionellt bruk, om inte Försvarmakten beviljar tillstånd att inte använda systemet. Försvarmakten ska omedelbart underrätta Transport- och kommunikationsverket samt VTS-centralen för det i lagen om fartygstrafikservice avsedda VTS-området om befrielsen.

När ett fartyg anländer till ett VTS-område som avses i lagen om fartygstrafikservice ska fartygets befälhavare meddela VTS-centralen om fartyget utnyttjar dispens som avses i 3 eller 4 mom., och i så fall uppge dispensens nummer.

8 §

Lotsens ansvar och skyldigheter

Lotsen ansvarar för fjärrlotsningen, om inte det tekniska genomförandet av fjärrlotsningen, handlingsmodellen eller en störning i kommunikationsförbindelserna hindrar lotsen från att agera enligt sitt uppdrag.

9 §

Inledande och avslutande av lotsning

Lotsning 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.

I övrigt börjar lotsningen när lotsen stigit ombord på fartyget och inlett lotsningen och är slutförd när lotsen har överlåtit lotsningen åt en annan lots eller avslutat lotsningen. Fjärrlotsning kan dock inledas och avslutas också på det sätt som bestäms i ett tillstånd till fjärrlotsning.

Transport- och kommunikationsverket godkänner en tillfällig lotsplats för viss tid på ansökan av lotsningsbolaget, om förhållandena förutsätter det. Innan ansökan skickas ska lotsningsbolaget höra leverantören av fartygstrafikservice. Transport- och kommunikationsverket ska underrätta leverantören av fartygstrafikservice om tillfälliga lotsplatser.

Lotsen kan, efter att ha överenskommit om saken med det lotsade fartygets befälhavare, embarkera eller debarkera fartyget även på andra ställen än vid lotsledens lotsplats eller tillfälliga lotsplats, om väderleks- eller isförhållandena förutsätter det. VTS-centralen ska underrättas om detta.

12 §

Styrsedel för lots

Lotsningsbolaget ska säkerställa att lotsarna i anställning hos bolaget har en sådan gällande styrsedel för lots som de behöver i sina uppgifter.

16 a §

Tillståndsplikt för fjärrlotsning

Fjärrlotsning i de lotspliktiga allmänna farlederna på finskt vattenområde och i den arrenderade delen av Saima kanal kräver tillstånd av Transport- och kommunikationsverket.

RP 225/2018 rd

Tillstånd till fjärrlotsning beviljas av Transport- och kommunikationsverket för viss tid. Tillståndet beviljas på ansökan av lotsningsbolaget för högst fem år och tillståndet kan förnyas vid behov.

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

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

16 b §

Tillstånd till fjärrlotsning

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

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

Transport- och kommunikationsverket beviljar tillstånd till fjärrlotsning, om verksamheten uppfyller kraven enligt denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den.

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

16 c §

Villkor för tillstånd till fjärrlotsning

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

I tillståndet kan det ställas

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

Verksamheterna enligt tillståndet ska ingå i lotsningsbolagets drifthandbok.

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

RP 225/2018 rd

16 d §

Ändring av tillstånd till fjärrlotsning

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

16 e §

Återkallande av tillstånd till fjärrlotsning

Transport- och kommunikationsverket ska återkalla ett tillstånd till fjärrlotsning helt eller delvis, om

- 1) lotsningsbolaget upprepade gånger bryter mot bestämmelserna i denna lag eller mot de tillståndsvillkor som avses i 16 c §,
- 2) fjärrlotsningen äventyrar säkerheten eller miljön eller medför olägenhet för sjötrafiken, eller
- 3) lotsningsbolaget upphör med fjärrlotsningen.

16 f §

Väsentliga uppgifter om fjärrlotsning

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

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

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

16 g §

Särskilda bestämmelser om fjärrlotsning

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

På fjärrlotsning tillämpas vad som i 11 § föreskrivs om lotsens rätt att vägra utföra lotsning eller att avbryta lotsning.

På fjärrlotsning tillämpas vad som i 4 a—4 c, 7 och 8 § föreskrivs om lotsningsbolagets, hamnförvaltningens, lotsens och befälhavarens ansvar.

18 §

Tillsyn

Transport- och kommunikationsverket ska via ett gränssnitt eller på något annat sätt i elektronisk form lämna leverantören av fartygstrafikservice uppdaterade uppgifter om styrsedlar för lots, linjelotsbrev, dispens och undantag från skyldigheten att anlita lots. Transport- och kommunikationsverket kan underrätta leverantören av fartygstrafikservice om undantag också på något annat sätt än via ett gränssnitt eller på något annat sätt i elektronisk form.

19 §

Lotsningsförseelse

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet

- 1) tillhandahåller lotsningstjänster eller bedriver lotsningsverksamhet eller fjärlotsning i strid med 4 §,
- 2) försummar skyldigheten att anlita lots enligt 5 §,
- 3) försummar skyldigheten att lämna uppgifter enligt 7 § 2 mom., eller
- 4) lotsar utan lagfäst rätt,

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *lotsningsförseelse* dömas till böter.

20 §

Domstol

Den behöriga domstolen i ärenden som ska behandlas enligt 4—11, 16 a—16 e och 16 g § bestäms enligt 21 kap. i sjölagen.

20 a §

Ändringsökande

Beslut som gäller återkallande av styrsedel för lots, återkallande av linjelotsbrev och återkallande av dispens från skyldigheten att anlita lots för fartyg samt beslut av Transport- och kommunikationsverket som gäller beviljande, ändring eller återkallande av tillstånd till fjärlotsning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 8 november 2018

Pääministeri

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

Lag

om ändring av lotsningslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lotsningslagen (940/2003) 2 § 23 punkten, 4 § 1 mom., 5 § 5 mom., 9 §, 18 § 4 mom., 19 och 20 § samt 20 a § 1 mom.,
av dem 2 § 23 punkten och 18 § 4 mom. sådana de lyder i lag 580/2018, 4 § 1 mom. sådant det lyder i lag 1050/2010, 5 § 5 mom. sådant det lyder i lag 1312/2016, 19 § sådan den lyder i lag 645/2010 och 20 § och 20 a § 1 mom. sådana de lyder i lag 998/2015, samt
fogas till 2 §, sådan den lyder i lag 580/2018, nya 4 a, 24 och 25 punkter, till 5 §, sådan den lyder i lag 1312/2016, ett nytt 4 mom., varvid det nuvarande 4 mom. och det ändrade 5 mom. blir 5 och 6 mom., till 8 §, sådan den lyder i lag 1050/2010, ett nytt 4 mom., varvid det nuvarande 4 mom. blir 5 mom., till 12 §, sådan den lyder i lag 1312/2016, ett nytt 3 mom., varvid det nuvarande 3 mom. blir 4 mom., samt till lagen nya 16 a—16 g § som följer:

Gällande lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

(ny 4 a punkt)

23) *Saimens vattenområde* det sjöområde bestående av flera sjöar vilket omfattar de farleder i Saimen, med undantag av Saima kanal, där det råder skyldighet att anlita lots.

(ny 24 punkt)

(ny 25 punkt)

4 §

Förslagen lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

4 a) **tillfällig lotsplats** ett sådant ställe i en lotspliktig farled som inte är en lotsplats där lotsen ska embarkera eller debarkera fartyget eller lotsbyte ska äga rum och som Transport- och kommunikationsverket godkänt som tillfällig lotsplats,

23) *Saimens vattenområde* det sjöområde bestående av flera sjöar vilket omfattar de farleder i Saimen, med undantag av Saima kanal, där det råder skyldighet att anlita lots,

24) **fjärrlotsning** verksamhet där lotsen lotsar fartyget annanstans än ombord på det lotsade fartyget,

25) **VTS-central** en i 2 § 7 punkten i lagen om fartygstrafikservice avsedd central där leverantören av fartygstrafikservice upprätthåller fartygstrafikservice.

4 §

Lotsningsverksamheten

Ingen annan än det lotsningsbolag som avses i denna lag får tillhandahålla lotsningstjänster eller bedriva lotsningsverksamhet.

5 §

Skyldighet att anlita lots

(nytt 4 mom.)

När ett fartyg anländer till ett VTS-område som avses i lagen om fartygstrafikservice ska fartygets befälhavare meddela VTS-centralen om han eller hon utnyttjar dispens som avses i 3 mom., och i så fall uppge dispensens nummer.

8 §

Lotsens ansvar och skyldigheter

Lotsningsverksamheten

Ingen annan än *lotsningsbolaget* får tillhandahålla lotsningstjänster eller bedriva lotsningsverksamhet *eller fjärrlotsning*.

5 §

Skyldighet att anlita lots

Försvarmakten kan befria ett sådant utländskt statsfartyg som deltar i utbildning, övning eller annat försvarssamarbete som Försvarmakten är värd för eller som Försvarmakten annars är värd för och som befinner sig i en lotspliktig allmän farled på finskt vattenområde från skyldigheten att anlita lots. Ett sådant utländskt statsfartyg ska använda ett automatiskt identifierings-system (AIS) i klass A avsett för professionellt bruk, om inte Försvarmakten beviljar tillstånd att inte använda systemet. Försvarmakten ska omedelbart underrätta Transport- och kommunikationsverket samt VTS-centralen för det i lagen om fartygstrafikservice avsedda VTS-området om befrielsen.

När ett fartyg anländer till ett VTS-område som avses i lagen om fartygstrafikservice ska fartygets befälhavare meddela VTS-centralen om *fartyget* utnyttjar dispens som avses i 3 *eller 4 mom.*, och i så fall uppge dispensens nummer.

8 §

Lotsens ansvar och skyldigheter

(nytt 4 mom.)

Lotsen ansvarar för fjärrlotsningen, om inte det tekniska genomförandet av fjärrlotsningen, handlingsmodellen eller en störning i kommunikationsförbindelserna hindrar lotsen från att agera enligt sitt uppdrag.

9 §

Inledande och avslutande av lotsning

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.

I övrigt börjar lotsningen när lotsen stigit ombord på fartyget och inlett lotsningen och är slutförd när lotsen har överlåtit lotsningen åt en annan lots eller avslutat lotsningen.

(nytt 3 mom.)

Lotsen kan, efter att ha överenskommit om saken med det lotsade fartygets befälhavare och om väderleks- eller isförhållandena det förutsätter, stiga ombord på och avlägsna sig från fartyget även på andra ställen än vid lotsledens lotsplats. Fartygstrafikservice ska underrättas härom.

12 §

Styrsedel för lots

(nytt 3 mom.)

9 §

Inledande och avslutande av lotsning

Lotsning 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.

I övrigt börjar lotsningen när lotsen stigit ombord på fartyget och inlett lotsningen och är slutförd när lotsen har överlåtit lotsningen åt en annan lots eller avslutat lotsningen. Fjärrlotsning kan dock inledas och avslutas också på det sätt som bestäms i ett tillstånd till fjärrlotsning.

Transport- och kommunikationsverket godkänner en tillfällig lotsplats för viss tid på ansökan av lotsningsbolaget, om förhållandena förutsätter det. Innan ansökan skickas ska lotsningsbolaget höra leverantören av fartygstrafikservice. Transport- och kommunikationsverket ska underrätta leverantören av fartygstrafikservice om tillfälliga lotsplatser.

Lotsen kan, efter att ha överenskommit om saken med det lotsade fartygets befälhavare, embarkera eller debarkera fartyget även på andra ställen än vid lotsledens lotsplats eller tillfälliga lotsplats, om väderleks- eller isförhållandena förutsätter det. VTS-centralen ska underrättas om detta.

12 §

Styrsedel för lots

Lotsningsbolaget ska säkerställa att lotsarna i anställning hos bolaget har en sådan gällande styrsedel för lots som de behöver i sina uppgif-

ter.

(ny 16 a §)

16 a §

Tillståndsplikt för fjärrlotsning

Fjärrlotsning i de lotspliktiga allmänna farlederna på finskt vattenområde och i den arrenderade delen av Saima kanal kräver tillstånd av Transport- och kommunikationsverket.

Tillstånd till fjärrlotsning beviljas av Transport- och kommunikationsverket för viss tid. Tillståndet beviljas på ansökan av lotsningsbolaget för högst fem år och tillståndet kan förnyas vid behov.

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

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

(ny 16 b §)

16 b §

Tillstånd till fjärrlotsning

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

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

Transport- och kommunikationsverket beviljar tillstånd till fjärrlotsning, om verksamheten uppfyller kraven enligt denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den.

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

(ny 16 c §)

16 c §

Villkor för tillstånd till fjärrlotsning

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

I tillståndet kan det ställas

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

Verksamheterna enligt tillståndet ska ingå i lotsningsbolagets drifhandbok.

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

(ny 16 d §)

16 d §

Ändring av tillstånd till fjärrlotsning

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

(ny 16 e §)

16 e §

Återkallande av tillstånd till fjärrlotsning

Transport- och kommunikationsverket ska återkalla ett tillstånd till fjärrlotsning helt eller delvis, om

1) lotsningsbolaget upprepade gånger bryter mot bestämmelserna i denna lag eller mot de tillståndsvillkor som avses i 16 c §,

2) fjärrlotsningen äventyrar säkerheten eller miljön eller medför olägenhet för sjötrafiken, eller

3) lotsningsbolaget upphör med fjärrlotsningen.

(ny 16 f §)

16 f §

Väsentliga uppgifter om fjärrlotsning

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

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

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

(ny 16 g §)

16 g §

Särskilda bestämmelser om fjärrlotsning

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

På fjärrlotsning tillämpas vad som i 11 § föreskrivs om lotsens rätt att vägra utföra lotsning eller att avbryta lotsning.

På fjärrlotsning tillämpas vad som i 4 a—4 c, 7 och 8 § föreskrivs om lotsningsbolagets, hamnförvaltningens, lotsens och befälhavarens ansvar.

18 §

18 §

Tillsyn

Tillsyn

Transport- och kommunikationsverket ska med hjälp av en teknisk anslutning lämna leverantören av fartygstrafikservice uppdaterade uppgifter om styrbrev för lots, linjelotsbrev, dispens och undantag från skyldigheten att anlita lots. Transport- och kommunikationsverket kan meddela leverantören av fartygstrafikservice undantag också på annat sätt än med hjälp av en teknisk anslutning.

Transport- och kommunikationsverket ska via ett gränssnitt eller på något annat sätt i elektronisk form lämna leverantören av fartygstrafikservice uppdaterade uppgifter om styrsedlar för lots, linjelotsbrev, dispens och undantag från skyldigheten att anlita lots. Transport- och kommunikationsverket kan underrätta leverantören av fartygstrafikservice om undantag också på något annat sätt än via ett gränssnitt eller på något annat sätt i elektronisk form.

19 §

Lotsningsförseelse

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet
1) tillhandahåller lotsningstjänster eller bedriver lotsningsverksamhet i strid med 4 §,

2) försummar skyldigheten att anlita lots enligt 5 §,

3) försummar skyldigheten att lämna uppgifter enligt 7 § 2 mom., eller

4) lotsar utan lagfäst rätt, ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *lotsningsförseelse* dömas till böter.

19 §

Lotsningsförseelse

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet
1) tillhandahåller lotsningstjänster eller bedriver lotsningsverksamhet *eller fjärrlotsning* i strid med 4 §,

2) försummar skyldigheten att anlita lots enligt 5 §,

3) försummar skyldigheten att lämna uppgifter enligt 7 § 2 mom., eller

4) lotsar utan lagfäst rätt, ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *lotsningsförseelse* dömas till böter.

20 §

Domstol

Den behöriga domstolen i ärenden som ska behandlas enligt 4—11 § bestäms enligt 21 kap. i sjölagen.

20 §

Domstol

Den behöriga domstolen i ärenden som ska behandlas enligt 4—11, *16 a—16 e och 16 g* § bestäms enligt 21 kap. i sjölagen.

20 a §

Ändringssökande

Beslut som gäller återkallande av styrsedel för lots, återkallande av linjelotsbrev och återkallande av dispens från skyldigheten att anlita lots för fartyg får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

20 a §

Ändringssökande

Beslut som gäller återkallande av styrsedel för lots, återkallande av linjelotsbrev och återkallande av dispens från skyldigheten att anlita lots för fartyg *samt beslut av Transport- och kommunikationsverket som gäller beviljande, ändring eller återkallande av tillstånd till fjärrlotsning* får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

Denna lag träder i kraft den 20 .
