

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lotsningslagen ändras. Avsikten är att i lotsningslagen möjliggöra försök där lotsen med Trafiksäkerhetsverkets tillstånd kan sköta sina uppgifter utanför det fartyg som lotsas. Trafiksäkerhetsverket ska på ansökan av lotsningsbolaget kunna bevilja tillstånd till försök med nya lotsningstjänster för viss tid.

Syftet med propositionen är att göra det möjligt att testa ny teknik och att i större utsträckning utnyttja tillgänglig information inom lotsningen. Propositionen stöder regeringsprogrammets mål om införande av en försökskultur och skapande av en tillväxtmiljö för digital affärsverksamhet.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2019.

MOTIVERING

1 Nuläge

Bestämmelser om lotsning på finskt vattenområde finns i lotsningslagen (940/2003). I 5 § 1 mom. i lotsningslagen fastställs en skyldighet att anlita lots i de lotspliktiga allmänna farlederna på finskt vattenområde och i den arrenderade delen av Saima kanal.

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.

Lotsningslagen förutsätter att lotsen är fysiskt närvarande på fartyget. Till exempel börjar lotsningen enligt 9 § i lagen 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 överlåtit lotsningen åt en annan lots eller avslutat lotsningen.

Lotsningslagen hindrar dock inte försök i anslutning till lotsning där lotsen befinner sig utanför fartyget, om försöken genomförs utanför lotspliktiga farleder. För närvarande har inga sådana försök genomförts i Finland.

I Finland finns 62 hamnar eller hamnplatser till vilka det lotsas via 42 lotsplatser. Det finns över 1 100 lotsningspliktiga 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 Finnpilot 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.

Sjöfartsmiljön digitaliseras. Exempelvis är elektroniska sjökort redan nu obligatorisk utrustning i en stor del av fartygen i internationell trafik. Det så kallade ECDIS-navigeringssystemet 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. Testningsarbete i Finland kan genomföras till exempel 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 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 till exempel kollisionsrisken minskas. I projektet tas det bland annat 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.

Lotsningen har redan digitaliserats i Finland till exempel 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.

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 EU-länder. Den finländska lagstiftningen om lotsning är till övervägande del likadan som lagstiftningen i Norge och Sverige.

Lotsning utanför fartyget har internationellt också kallats för fjärrlotsning (*remote pilotage*) och lotsning från land (*shore-based pilotage*). Dessa termer har dock inte definierats på ett tydligt sätt och termerna kan avse flera olika sätt att utföra lotsning utanför fartyget. Enligt en utredning (PEC Final Report V1,4 18Sept2012.doc (Amended)) som PwC år 2012 gjorde för Europeiska kommissionen avses med lotsning från land beroende på stat till exempel det att lotsen från land assisterar kaptenen eller en lots som befinner sig ombord på fartyget. Med lotsning från land kan också avses navigationsassistans som VTS erbjuder. På grund av att definitionerna varierar kan en internationell jämförelse vara utmanande. Försök med fjärrlotsning har tidigare gjorts bland annat i Norge, så att radaruppgifter och kommunikation över VHF-radio har utnyttjats vid lotsningen. Möjligheten till lotsning utanför fartyget har också utretts i flera länder. 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 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 utredning var lotsning från land tillåten i elva EU-medlemsstater år 2012. 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.

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 upprätthåller Trafikverket navigationsassistans.

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 Föreslagna ändringar

Det föreslås att lagen ändras så att Trafiksäkerhetsverket ska kunna bevilja tillstånd till försök med sådana lotsningstjänster där lotsen sköter sina uppgifter utanför fartyget. Utförandet av lotsning som ett försök enligt Trafiksäkerhetsverkets tillstånd påverkar inte de i lotsningslagen nämnda skyldigheterna eller ansvaren för lotsningsbolaget, befälhavaren eller lotsen, eller övriga bestämmelser i lotsningslagen. Tillstånd till försök med lotsningstjänster kan beviljas endast om det inte orsakar fara för fartygstrafikens säkerhet eller olägenhet för miljön eller annan fartygstrafik.

Det har ansetts vara ändamålsenligt att lotsning utanför fartyget först möjliggörs i form av försök. Tillstånd till försök kan sökas hos Trafiksäkerhetsverket. Under beredningen bedömdes också ett sådant alternativ där alla hinder för lotsning utanför fartyget skulle ha undanröjts. Det står emellertid inte ännu klart hurdana tekniska verktyg, hurdan information eller hurdan infrastruktur genomförandet av trygg lotsning förutsätter i en sådan situation där lotsen inte sköter sina uppgifter ombord på fartyget. Med hjälp av försöket bör man utreda till exempel hurdana elektroniska kartor och andra uppgifter eller förbindelser lotsen behöver i kontakten med fartyget. Tillståndspliktiga försök är ett sätt att utreda hurdan teknik, hurdana handlingssätt, 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.

Utnyttjandet av ny teknik och information måste ersätta den information samt interaktion med besättningen som försvagas när lotsen börjar operera utanför fartyget. Vid lotsning utanför fartyget måste lotsen få minst lika goda uppgifter om omgivningen för lotsningen och det fartyg som lotsas 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 till exempel 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.

Försöken med lotsningstjänster möjliggör testning av flera olika tekniker i verkliga farledsförhållanden. Med hjälp av försöken kan man fastställa krav som möjliggör en trygg lotsning utan att lotsen fysiskt stiger ombord. I försöken kan man till exempel 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 försöken kan man dessutom bedöma vilka aktörer som ska delta i farledsnavigeringsprocessen i framtiden. Vid utvecklingen av de nya lotsningstjänsterna är det särskilt viktigt att man förutom tekniken också på ett övergripande sätt beaktar de risker förändringarna i verksamhetsrutinerna medför och identifierar och genomför kontrollmetoder för dessa. Framgångsrika försök åstadkoms genom samarbete mellan lotsningen, myndigheterna, de lotspliktiga fartygen och industrin.

Försöken med lotsning utanför fartyget innebär inte att lotsningen kombineras eller harmoniseras med fartygstrafikservicen. I denna regeringsproposition föreslås inga ändringar i fartygstrafikservicen.

Det föreslås att det till lotsningslagen fogas bestämmelser om beviljande, ändring och återkallande av tillstånd samt bestämmelser om villkor som ska ingå i tillståndsansökan och tillståndet. Därtill ska det finnas bestämmelser om sådan väsentlig information som gäller försöken med lotsningstjänster. Dessutom föreslås det att försöken med lotsningstjänster definieras i lagen.

2 § Definitioner. Till paragrafen ska fogas en ny definition enligt vilken det med försök med lotsningstjänster avses tillståndspliktig verksamhet där lotsen sköter sina uppgifter utanför det fartyg som lotsas. I beredningen har det inte ansetts vara ändamålsenligt att föreslå att det för försöken anges en alltför exakt avgränsad definition, eftersom de tekniska förutsättningarna för lotsning i situationer där lotsen opererar utanför fartyget klarläggs först genom försöken. Det finns inte heller internationella entydiga definitioner på lotsning där lotsen opererar utanför fartyget. Med tanke definitionen är det av större betydelse än den använda tekniken att det med försök med lotsningstjänster avses försök där en lots i enlighet med lotsningslagen, som Trafiksäkerhetsverket genom beviljande av styrsedel har godkänt som lots för farleden i fråga, lotsar fartyget utanför det.

Med definitionen avses inte automatisering av lotsningen. Även framöver svarar en ovan beskriven lots för lotsningen enligt bestämmelserna i lagen, även om lotsen inte stiger ombord. I denna proposition föreslås det

inte att lotsningen automatiseras. Paragrafens 23 punkt ska ändras endast tekniskt, eftersom en ny 24 punkt om försök med lotsningstjänster läggs till efter 23 punkten.

21 a § Beviljande av tillstånd till försök med nya lotsningstjänster. Det föreslås att det till lagen fogas en ny 21 a § enligt vilken försök med lotsningstjänster i de lotspliktiga allmänna farlederna på finskt vattenområde och på den arrenderade delen av Saima kanal kräver tillstånd som Trafiksäkerhetsverket beviljat. Trafiksäkerhetsverket ska på ansökan av lotsningsbolaget kunna bevilja tillstånd till försök med nya lotsningstjänster för viss tid. Försöken med lotsningstjänster ska vara allmänt tillståndspliktiga och det kommer inte att vara möjligt att utföra lotsningstjänster i lotspliktiga områden utan tillstånd som Trafiksäkerhetsverket beviljat.

Tillstånd kan beviljas för verksamhet som inte utgör hinder för uppnåendet av de mål som anges i 1 § i lotsningsslagen. Syftet med lotsningsslagen är att främja säkerheten inom fartygstrafiken samt att förebygga miljöolägenheter som trafiken kan orsaka. Försöken med lotsning får inte försvåra uppnåendet av lagens mål.

Den som ansöker om tillstånd ska svara för att det lämnas tillräckliga uppgifter och utredningar för att ansökan ska kunna bedömas. I tillståndsansökan ska beskrivas bland annat de metoder, den information och den teknik som används i försöket, metoderna för att säkerställa säkerheten och riskhanteringen, försöksområdet, personalstyrkan samt anges de personer som ansvarar för försöken. I tillståndsansökan ska utöver dessa uttryckliga uppgifter dock lämnas alla behövliga uppgifter om verksamheten och dess konsekvenser samt andra betydelsefulla omständigheter för att tillståndsansökan 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 handlingssätten. Ett lotsbolag som ansöker om tillstånd svarar för att en tillräcklig utredning lämnas för att visa att verksamheten enligt tillståndet inte medför fara eller olägenhet för miljön, säkerheten eller annan fartygstrafik.

Trafiksäkerhetsverket ska kunna meddela närmare tekniska föreskrifter om ansökan om försökstillstånd, innehållet i ansökan samt om riskbedömningar och andra utredningar som eventuellt 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 till exempel beroende på försöksverksamhetens karaktär eller förhållanden. I Trafiksäkerhetsverkets föreskrift kan bestämmas att ansökan ska innehålla till exempel följande uppgifter:

- 1) förfaranden för ansökan om tillstånd till försök med lotsningstjänster och för inledande av försöket samt förfaranden i en situation där försöket måste ändras på ett så betydande sätt att det förutsätts ett nytt tillstånd,
- 2) en beskrivning av lotsningsförsöket
 - a) de förfaranden och den utrustning som används för att inleda, genomföra och avsluta försöket med lotsningstjänster,
 - b) den information som används i försöket med lotsningstjänster och en bedömning av dess tillräcklighet, tillförlitlighet och aktualitet,
 - c) den plats där försöken med lotsningstjänster genomförs samt kommunikationsförbindelserna mellan den platsen och det fartyg som lotsas och förbindelsernas egenskaper,

- d) kompetensen, erfarenheten och kvalifikationerna hos dem som deltar i försöket med lotsningstjänster,
- e) platsen för utförandet av lotsningstjänsten,
- f) den teknik som används i försöket med lotsningstjänster,
- g) uppgifter om det fartyg som lotsas,
- 4) genomförandeplan för den riskanalys som bedömer försökets säkerhet samt andra behövliga uppgifter om riskhanteringen,
- 5) miljöförhållanden under vilka försök med lotsningstjänster kan genomföras,
- 6) kommunikation om försöket med lotsningstjänster för annan trafik,
- 7) förfaranden och kommunikation i störningssituationer och vid olyckor samt
- 8) samarbete med myndigheter.

Försökstillståndet ska kunna gälla högst 5 år i sänder, men kan förnyas vid behov. En förutsättning för förnyande av försökstillståndet är att tillståndshavaren visar att förhållandena för försöket uppfyller kraven för beviljande av tillstånd.

Trafiksäkerhetsverket ska kunna begära eller inhämta utredningar i ärendet, om det är nyttigt med tanke på tillståndsprovningen.

Trafiksäkerhetsverket ska undersöka om det finns förutsättningar för beviljande av tillstånd. Tillstånd till försök med lotsningstjänster ska beviljas, om verksamheten uppfyller kraven i denna lag samt i bestämmelser som utfärdas med stöd av den. Situationer där Trafiksäkerhetsverket inte kan bevilja tillstånd är till exempel sådana situationer där 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 att det inte finns tillräckliga tidigare belägg för den utrustning och programvara som används. Trafiksäkerhetsverket kan inte heller bevilja tillstånd, 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 lista 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.

För beviljande av tillstånd till lotsningsförsök förutsätts att verksamheten, med beaktande av de tillståndsvillkor som ställs och platsen för genomförandet av försöken, som sådan eller tillsammans med andra aktörer, inte medför

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

21 b § Villkor för försökstillstånd. I paragrafen fastställs villkor för tillståndet. I tillståndet ska fastställas de farleder eller delar av farleder där försök med nya lotsningstjänster är tillåtna samt de fartyg som deltar i försöket.

Enligt paragrafen kan till försökstillståndet fogas

- 1) krav som främjar de mål som anges i 1 §,

- 2) villkor som gäller metoder, information och teknik som används i försöket med lotsningstjänster,
- 3) villkor som gäller säkerställande av säkerheten vid försöken med lotsningstjänster,
- 4) villkor om skyldighet att rapportera till olika aktörer,
- 5) geografiska begränsningar som främst gäller den farled eller delar av den farled där lotsningen utförs samt
- 6) begränsningar som anknyter till väderleks- och isförhållanden.

Med de villkor som tas in i försökstillståndet säkerställs att försöken med lotsningstjänster inte äventyrar säkerheten i lotsningsverksamheten. I försökstillståndet ska Trafiksäkerhetsverket kunna ålägga tillståndshavaren skyldighet att lämna mellanrapporter.

I försökstillståndet ska dessutom fastställas de platser där lotsningen börjar och avslutas, om lotsen inte befinner sig på det fartyg som lotsas.

Funktionerna enligt försökstillståndet ska ingå i lotsningsbolagets drifthandbok.

Trafiksäkerhetsverket ska kunna meddela närmare föreskrifter om villkor som tas in i försökstillståndet.

21 c § Ändring av tillstånd som beviljats för försök med lotsningstjänster. I paragrafen föreskrivs att ett tillstånd som Trafiksäkerhetsverket beviljat kan ändras antingen på ansökan av lotsningsbolaget eller med lotsningsbolagets samtycke. I Finland har lotsning hittills inte utförts så att lotsen sköter sina uppgifter utanför fartyget. Eftersom de försök som möjliggörs förutsätter teknik, information och handlingsmodeller av helt ny typ, kan det i takt med att försöken framskrider framkomma behov av att ändra ett tillstånd som beviljats för försök med lotsningstjänster.

Tillståndet ska dessutom kunna ändras, om det är nödvändigt av en orsak som hänför sig till verksamhetsförutsättningarna för den tillståndspliktiga verksamheten eller en annan motsvarande väsentlig förändring.

En väsentlig förändring i verksamheten förutsätter Trafiksäkerhetsverkets tillstånd.

21 d § Återkallande av tillstånd som beviljats för försök med lotsningstjänster. Det är också ändamålsenligt att i lagen föreskriva om möjlighet att återkalla tillstånd som beviljats för försök med lotsningstjänster. Tillståndet ska kunna återkallas i det fall att förutsättningarna för att försöket är tryggt inte längre uppfylls eller att lotsningsbolaget upphört med försöken.

I paragrafen föreskrivs att Trafiksäkerhetsverket kan återkalla ett tillstånd helt eller delvis, om

- 1) lotsningsbolaget upprepade gånger har brutit mot bestämmelserna i denna lag eller mot de tillståndsvillkor som avses i 21 b §,
- 2) försöket äventyrar säkerheten eller medför annan olägenhet för sjötrafiken, eller
- 3) lotsningsbolaget upphör med försöket.

Eftersom det i Finland hittills inte har gjorts försök med lotsning på det sätt att lotsen sköter sina uppgifter utanför det fartyg som lotsas, föreslås i lagen flera alternativa situationer där tillståndet för försöket med lotsningstjänster kan återkallas.

21 e §. Väsentliga uppgifter om försök med lotsningstjänster. I paragrafen finns bestämmelser om Trafiksäkerhetsverkets, Trafikverkets och Meteorologiska institutets möjlighet att lämna ut väsentliga och

nödvändiga uppgifter som gäller försök med lotsningstjänster till lotsningsbolag och andra aktörer som deltar i försöket. Enligt paragrafen ska uppgifterna lämnas i realtid via ett gränssnitt eller annars på elektronisk väg. I de väsentliga och nödvändiga uppgifterna om försök kan ingå åtminstone följande uppgifter:

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

I ovanstående uppgifter som kan lämnas ut ingår inte sådana sekretessbelagda myndighetshandlingar som avses i 24 § 1 mom. 10 punkten i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999). 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 sjömätningssuppgifter. 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 försök inte på ett uttömmande sätt i paragrafen. Avsikten är också att informationsbehovet preciseras under de faktiska försöken. Lagen om transportservice (320/2017) innehåller bestämmelser om väsentlig information om transportservice, men uppgiften att tillhandahålla informationen har ålagts leverantörer av transportservice i stället för myndigheten.

På samma sätt som Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket och Meteorologiska institutet kan lämna ut väsentliga och nödvändiga uppgifter till dem som deltar i försöket, kan Trafikverket erbjuda aktörer som utför försök möjlighet att använda VHF-radiokontakt som backupsystem under försöket. I 3 mom. i paragrafen föreskrivs om lämnande av uppgifter som anknyter till försöket till Trafiksäkerhetsverket. Det lotsningsbolag som utför försök eller aktörer som annars deltar i försöken ska lämna uppgifter avgiftsfritt oberoende av företags- eller yrkeshemligheter. De uppgifter som lämnas gäller i första hand säkerhetsrelaterad information som observerats under försöken.

21 f § Särskilda bestämmelser om försöket med lotsningstjänster. I paragrafen föreskrivs att befälhavaren kan vägra anlita lotsning enligt försökstillstånd. Vägran att anlita lotsning enligt försökstillstånd får inte ha konsekvenser för att en lots fås till fartyget.

I paragrafen föreskrivs också att en lots som har en gällande styrsedel för lots för farleden i fråga ansvarar för lotsning enligt försökstillstånd. Det att lotsen opererar utanför fartyget påverkar inte de i lotsningslagen nämnda skyldigheterna eller ansvaren för lotsningsbolaget, befälhavaren eller lotsen.

3 Propositionens konsekvenser

Konsekvenser för miljön

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 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, i synnerhet i början.

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. Eftersom försöken inte får leda till att säkerheten eller miljöskyddet försämras, har lagändringen inte negativa effekter i detta hänseende. Syftet med försöken med nya lotsningstjänster bör vara att försöka förbättra säkerheten. Eftersom de föreslagna ändringarna gäller försöksverksamhet i liten skala, anses de säkerhetsförbättrande effekterna inte på ett betydande sätt påverka lotsningsverksamheten som helhet, i synnerhet i början.

Ekonomiska konsekvenser

För närvarande medförs ungefär en tredjedel av kostnaderna för lotsning av transporter av lotsar till de fartyg som ska lotsas. Om lotsning i fortsättningen utförs så att lotsen inte stiger ombord, elimineras kostnaderna för transporter. Eftersom det föreslås att lotsning utanför fartyg möjliggörs endast i form av 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 båtar, farleder och landstationer där lotsningen utförs.

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 fartyg som lotsas. Genom de försök som möjliggörs genom denna lag utreds konsekvenserna av lotsning utanför fartyg i större skala.

4 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet som tjänsteuppdrag. Över bedömningspromemorian, som uppgjordes som en del av den preliminära beredningen, begärdes utlåtanden av viktiga 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 kom det in 20 utlåtanden om bedömningspromemorian till kommunikationsministeriet. 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. Finnipilot 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, Suomen Satamaliitto ry, Suomen Varustamot ry, Suomen Vesitiehdistys ry. 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 Maskinbefälsförbund 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 i lotsens ansvar eller skyldigheter, fastän lotsen i fortsättningen vid genomförandet av försök också kan operera utanför det fartyg som lotsas. Dessutom konstaterade Ålands landskapsregering att lagändringen inte bör påverka svenskans ställning vid lotsning.

(kompletteras)

5 Ikraftträdande

Enligt regeringens åsikt har propositionen inte några betydande konsekvenser med tanke på grundlagen. Lagförslaget kan följaktligen behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2019.

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 och

fogas till 2 § en ny 24 punkt samt till lagen nya 21 a–21 f § som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

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) *försök med lotsningstjänster* tillståndspliktig verksamhet där lotsen sköter sina uppgifter utanför det fartyg som lotsas.

21 a §

Beviljande av tillstånd till försök med nya lotsningstjänster

Försök med lotsningstjänster i de lotspliktiga allmänna farlederna på finskt vattenområde och på den arrederade delen av Saima kanal kräver tillstånd som Trafiksäkerhetsverket beviljat. Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan av lotsningsbolaget bevilja tillstånd till försök med nya lotsningstjänster för viss tid.

Tillstånd till försök kan beviljas för verksamhet som inte utgör hinder för uppnåendet av de mål som anges i 1 §.

I tillståndsansökan ska beskrivas de metoder, den information och den teknik som används i försöket, metoderna för att säkerställa säkerheten och riskhanteringen, försöksområdet, personalstyrkan samt anges de personer som ansvarar för försöket. I ansökan ska lämnas behövliga uppgifter om verksamheten och dess konsekvenser samt andra betydelsefulla omständigheter för att ansökan ska kunna bedömas.

Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare tekniska föreskrifter om ansökan om försökstillstånd, innehållet i ansökan samt om riskbedömningar och andra utredningar som eventuellt krävs som en del av ansökan.

Trafiksäkerhetsverket kan begära eller inhämta utredningar i ärendet.

Trafiksäkerhetsverket ska undersöka om det finns förutsättningar för beviljande av tillstånd. Tillstånd till försök med lotsningstjänster ska beviljas, om verksamheten uppfyller kraven i denna lag samt i bestämmelser som utfärdas med stöd av den.

För beviljande av tillstånd till lotsningsförsök förutsätts att verksamheten, med beaktande av de tillståndsvillkor som ställs och platsen för genomförandet av försöken, som sådan eller tillsammans med andra aktörer, inte medför

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

Trafiksäkerhetsverket kan bevilja tillstånd till försök med lotsningstjänster för viss tid, högst 5 år. Tillståndet till försöket med lotsningstjänster kan förnyas vid behov.

21 b §

Villkor för försökstillstånd

I tillståndet ska fastställas de farleder eller delar av farleder där försök med nya lotsningstjänster är tillåtna samt de fartyg som deltar i försöket.

Till försökstillståndet kan fogas

- 1) krav som främjar de mål som anges i 1 §,
- 2) villkor som gäller metoder, information och teknik som används i försöket med lotsningstjänster,
- 3) villkor som gäller säkerställande av säkerheten vid försöken med lotsningstjänster,
- 4) villkor som gäller skyldighet att rapportera till myndigheter och andra aktörer,
- 5) geografiska begränsningar,
- 6) begränsningar som anknyter till väderleks- och isförhållanden.

I försökstillståndet ska dessutom fastställas de platser där lotsningen börjar och avslutas, om lotsen inte befinner sig ombord på det fartyg som lotsas.

Funktionerna enligt försökstillståndet ska ingå i lotsningsbolagets drifthandbok.

Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om villkor som tas in i försökstillståndet.

21 c §

Ändring av tillstånd som beviljats för försök med lotsningstjänster

Ett tillstånd som Trafiksäkerhetsverket beviljat kan ändras antingen på ansökan av lotsningsbolaget eller med lotsningsbolagets samtycke.

Tillståndet kan dessutom ändras om det är nödvändigt av en orsak som hänför sig till verksamhetsförutsättningarna för den tillståndspliktiga verksamheten eller en annan motsvarande väsentlig förändring.

Det ska finnas tillstånd till en väsentlig ändring av verksamheten.

21 d §

Återkallande av tillstånd som beviljats för försök med lotsningstjänster

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla ett tillstånd helt eller delvis, om

- 1) lotsningsbolaget upprepade gånger har brutit mot bestämmelserna i denna lag eller mot de tillståndsvillkor som avses i 21 b §,
- 2) försöket äventyrar säkerheten eller miljön eller medför annan olägenhet för sjötrafiken, eller
- 3) lotsningsbolaget upphör med försöket.

21 e §

Väsentliga uppgifter om försök med lotsningstjänster

Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket och Meteorologiska institutet kan oberoende av sekretessbestämmelserna lämna ut väsentliga och nödvändiga uppgifter om försök med lotsningstjänster till lotsningsbolag eller andra aktörer som deltar i försök. Uppgifterna lämnas ut i realtid via ett gränssnitt eller annars på elektronisk väg. Det ovan sagda gäller inte uppgifter som avses i 24 § 1 mom. 10 punkten i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999).

Trafikverket kan erbjuda lotsningsbolaget och andra aktörer som deltar i ett försök möjlighet att använda Trafikverkets VHF-radiokontakt som backupsystem under försöket.

Det lotsningsbolag som utför försök med lotsningstjänster eller aktörer som annars deltar i försöket ska avgiftsfritt lämna uppgifter till Trafiksäkerhetsverket, oberoende av företags- och yrkeshemligheter.

21 f §

Särskilda bestämmelser om försöket med lotsningstjänster

Befälhavaren kan vägra anlita lotsning enligt försökstillstånd. Vägran att anlita lotsning enligt försökstillstånd får inte ha konsekvenser för att en lots fås för fartyget.

För lotsning enligt försökstillstånd ansvarar en lots som har en gällande styrsedel för lots för farleden i fråga. Det att lotsen opererar utanför fartyget påverkar inte de skyldigheter eller det ansvar för lotsningsbolaget, befälhavaren eller lotsen som nämns i denna lag.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner