

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till
lagar om ändring av lotsningslagen och upphävande av 3
kap. 7 § i skadeståndslagen**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att lotsningslagen ändras och att skadeståndslagens 3 kap. 7 §, där det föreskrivs om skadeståndsansvar inom lotsningsverksamheten, upphävs.

De föreslagna ändringarna hänför sig till bolagiseringen av Lotsverket, som avses genomföras fr.o.m. den 1 januari 2011. Bolagiseringen förutsätter att den skadeståndsrättsliga lagstiftningen om lotsningsverksamheten ändras. Det föreslås att ersättning för skada som orsakats vid lotsningen regleras i lotsningslagen. Samtidigt föreslås det att 3 kap. 7 § i skadeståndslagen upphävs. Paragrafen innehåller en specialbestämmelse om

statens och kommunens skadeståndsansvar i samband med lotsningsverksamheten. Avsikten med detta förslag är inte att utvidga den enskilda lotsens nuvarande skadeståndsansvar. Dessutom är syftet att precisera bestämmelserna om den dispens från skyldigheten att anlita lots som Trafiksäkerhetsverket beviljar, samt kraven för lotsutbildning och lotsbehörighet.

Propositionen har påverkan på budgetpropositionen för 2011.

Lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2011.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 INLEDNING.....	3
2 NULÄGE	4
2.1 Anteckning i utbildningsjournalen	4
2.2 Bestämmelser om skadeståndsansvar	4
2.3 Dispenser	4
2.4 Prissättning av lotsning	5
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	5
3.1 Anteckning i utbildningsjournalen	5
3.2 Bestämmelser om skadeståndsansvar	5
3.3 Dispenser	6
3.4 Prissättning av lotsning	6
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	7
4.1 Ekonomiska konsekvenser	7
4.2 Konsekvenser för myndigheterna	7
4.3 Konsekvenser för miljön och sjösäkerheten	7
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	8
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	9
DETALJMOTIVERING	9
1 LAGFÖRSLAG	9
1.1 Lotsningslagen	9
1.2 Lagen om upphävande av 3 kap. 7 § i skadeståndslagen	11
2 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	11
3 IKRAFTTRÄDANDE	12
4 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	12
LAGFÖRSLAG	14
om ändring av lotsningslagen	14
om upphävande av 3 kap. 7 § i skadeståndslagen	18
BILAGA	19
PARALLELLTEXT	19
om ändring av lotsningslagen	19

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Lotsningslagen från 2003 (940/2003) trädde i kraft den 1 januari 2004. Sjöfartsverkets uppgift att bedriva lotsningsverksamhet överfördes i samband med omorganiseringen av Sjöfartsverket på det nya Lotsverket fr.o.m. 2004. Skadeståndsansvaret för lotsningen ändrades inte.

Lotsverket ansvarar för hela Finlands lotsningstjänster på alla farleder där Trafiksäkerhetsverket har bestämt att lots ska anlitas.

Enligt lotsningslagen är syftet med lotsningen att främja säkerheten inom fartygstrafiken samt att förebygga miljöolägenheter som trafiken kan orsaka. Syftet med lotsningsverksamheten är således att öka sjöfartssäkerheten och förebygga miljöolägenheter. Det är i regel obligatoriskt med lotsning på Finlands territorialvatten. Vissa fartyg har enligt lagen skyldighet att anlita lots, men också andra fartyg ska vid behov kunna anlita lots.

Den 11 december 2007 fattade Europeiska gemenskapernas kommission ett beslut om statligt stöd som gällde Finland (C 7/2006) där kommissionen tog avstånd från statsbidraget till Vägaffärsverket (Destia Oy). Kommissionen betraktade konkursskyddet för affärsverket och den avvikande skattemässiga behandlingen som otillåtet statligt stöd. I sitt beslut ansåg kommissionen att det var fråga om otillåtet statligt stöd eftersom konkurrenslagstiftningen inte tillämpas på affärsverket och eftersom befrielsen från samfundsskatten utgör ett statligt stöd som snedvrider konkurrensen, vilket inte kan motiveras med skattesystemets karaktär eller konstruktion. Finansministeriet tillsatte den 18 mars 2008 ett projekt för att utreda hur affärsverksmodellen lämpar sig för den inre marknaden och för att kartlägga eventuella nya organisations- och styrmodeller för af-

färsverkens verksamhet. Enligt utredningen förutsätter den möjlighet att försättas i konkurs som konkurrensneutraliteten kräver att varje affärsverk bildar en separat juridisk person samt att den egendom som är i det statliga affärsverkets besittning blir den juridiska personens egendom. Statens affärsverksamhet bör således i regel utövas i aktiebolagsform.

På grund av beslutet från Europeiska gemenskapernas kommission är syftet att omvandla även lotsverket till ett lotsningsbolag och i samband med detta måste även bestämmelserna om skadeståndsansvar inom lotsningsverksamheten revideras.

På grund av bolagiseringen av Lotsverket är syftet att införa bestämmelserna om ersättning för skada som orsakats vid lotsningen i lotsningslagen, samt få dem att till sitt innehåll motsvara en situation där lotsningen organiseras av ett statsägt bolag istället för ett affärsverk. Genom de föreslagna ändringarna blir ett bolag som bedriver lotsningsverksamhet begränsat skadeståndsansvarigt för skada som orsakats vid lotsning om skadan har orsakats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. Vad gäller hamnförvaltningarna jämsätts s.k. hamnlotsning med normal lotsning i fråga om skadeståndsansvar om hamnlotsningen utförs av någon annan än en befälhavare eller styrman ombord på fartyget som ska lotsas i hamnområdet.

Samtidigt är syftet att förtydliga bestämmelserna om Trafiksäkerhetsverkets möjlighet att bevilja dispens från skyldigheten att anlita lots. Samtidigt är syftet att precisera Trafiksäkerhetsverkets befogenheter i frågor gällande utbildningen för personer som sökt dispens och beviljande av behörighetsbrev.

Under sin behandling av lagen om ändring av lotsningslagen (645/2010; RP 251/2010 rd) ansåg kommunikationsutskottet i sitt betänkande (KoUB 4/2010 rd) att bl.a. frågor

som hänför sig till skadeståndsansvaret samt hur lotsutbildningen arrangeras är viktiga.

2 Nuläge

2.1 Anteckning i utbildningsjournalen

Enligt 8 § 2 mom. i lotsningslagen ska lotsen 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. Fördelen med gällande praxis är att när lotsen ger uppgifter och anvisningar till fartygets befälhavare handleder han samtidigt befälhavaren att navigera i den aktuella farleden. Denna praxis förbättrar befälhavarens möjligheter att i fortsättningen bättre övervaka lotsens verksamhet samt att lära sig de uppgifter han behöver för att få linjelotsbrev.

För att kunna ansöka om linjelotsbrev studerar fartygens däcksbefäl aktivt farleder. Lotsar har antecknat i utbildningsjournaler eller motsvarande om däcksbefäl aktiva studerande. Trots att detta är en väsentlig del i ansökande av linjelotsbrev har detta inte stadgats genom lag.

2.2 Bestämmelser om skadeståndsansvar

De gällande ansvarsbestämmelserna för lotsar och lotsningsverksamheten finns i sjölagen och skadeståndslagen. I 7 kap. 1 § i sjölagen finns bestämmelser om redarens ansvar, som i princip baserar sig på vållande, om inte annat föreskrivs någon annanstans. Redaren är ansvarig för skada som genom fel eller försummelse i tjänsten har orsakats av fartygets befälhavare eller besättning, av en lots eller av någon annan som, utan att tillhöra besättningen, på uppdrag av redaren eller befälhavaren utför arbete i fartygets tjänst. Är även den som har orsakat skada utöver redaren ansvarig för denna, svarar han endast intill det belopp som inte kan fås ut av redaren.

Enligt 7 kap. 1 § 2 mom. i sjölagen har en redare som har betalt ersättning för skada på basis av det s.k. redaransvaret rätt att utkräva det betalda beloppet av den som har orsakat skadan, enligt de grunder som gäller för dennes skadeståndsansvar.

Enligt bestämmelserna i sjölagen ansvarar redaren för person-, sak- och miljöskador som uppkommit i samband med fartygets verksamhet. Detta gäller även situationer där skadan har uppkommit pga. lotsens misstag eller försummelse.

Bestämmelserna i sjölagen om redarens ansvar baserar sig i stor utsträckning på internationella konventioner. Enligt 9 kap. i sjölagen berörs redarens ansvar av en allmän rätt till ansvarsbegränsning om inget annat föreskrivs i sjölagen. Rätt till ansvarsbegränsning gäller emellertid inte för den som visas själv ha orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma. Sjölagen omfattar dessutom specialbestämmelser om ansvarets grund och ansvarsbeloppen vid t.ex. oljeskador.

I sjölagens 10 kap. föreskrivs om ersättningsansvar vid oljeskador. Ansvaret för en oljeskada kanaliseras i första hand till fartygets ägare. Bestämmelserna om kanalisering skyddar emellertid inte längre de personer som specificeras i 10 kap. 4 § 2 mom. i sjölagen, bl.a. lotsar, från ersättningskrav då de har orsakat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt om att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma. Enligt 10 kap. 4 § 3 mom. i sjölagen kan regressfordran riktas t.ex. till lotsar när skadan har orsakats uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma. Kriteriet för ersättningsansvaret för uppkomsten är detsamma som i moment 2.

Enligt 3 kap. 1 § i skadeståndslagen är en arbetsgivare skyldig att ersätta skada, som arbetstagare förorsakar genom fel eller försummelse i arbetet. Vad som föreskrivits om arbetsgivaren gäller på motsvarande sätt staten, kommun och annat offentligt samfund i verksamhet, som ej bör anses innefatta myndighetsutövning. I 3 kap. 7 § föreskrivs emellertid att staten och kommun ej svarar för skada som förorsakats vid lotsning.

2.3 Dispenser

Om dispens från skyldigheten att anlita lots samt förutsättningarna för beviljande av dispens föreskrivs i 16 § i lotsningslagen och

närmare i 10 § i statsrådets förordning om lotsning (982/2003).

Myndigheten kan på ansökan bevilja fartygsspecifik dispens i fråga om ett fartyg vars befälhavare har långvarig erfarenhet av trafik på finskt territorialvatten eller på Saimens vattenområde, antingen på det fartyg som ansökan gäller eller på ett motsvarande fartyg. Om styrmannen på grund av vakttjänsten ombord på fartyget ansvarar för vakthållningen på kommandobryggan kan dispens även beviljas fartygets styrman. Utöver dispens för en enskild farled kan dispens även beviljas för ett visst vattenområde.

Dispens från skyldigheten att anlita lots är vanligt på fartyg i inrikes trafik vars netto-dräktighet är ca 1 000. Bogserbåtar beviljas i allmänhet dispens från skyldigheten att anlita lots under deras bogseringar. Därutöver har isbrytare beviljats dispens om deras befälhavare har långvarig erfarenhet av isbrytarverksamhet i olika områden och trafikering på Finlands vattenområde.

Dispensen är i dagens läge bunden till ett fartyg. I den gällande lagen finns inga egentliga grunder för vilka slags fartyg som kan beviljas dispens. Syftet är att förtydliga situationen genom förslaget om att dispens beviljas fartygets befälhavare eller vakthavande befäl i stället för fartyget. Lagen föreslås omfatta paragrafer som begränsar beviljandet av dispens samt förtydligar grunderna för beviljandet.

I dagsläget förutsätts inte att en särskild examen har avlagts annat än styrsedel för lots eller linjelotsbrev för att beviljas dispens. När utbildningen av och examen för lotsningsverksamheten utvecklas är det tänkt att även beakta kraven för beviljandet av dispens för att trygga kompetensen. En ändring av lagen har föreslagits där den sökande måste genomgå utbildning och avlägga examen som godkänts av Trafiksäkerhetsverket.

2.4 Prissättning av lotsning

I nuläget föreskrivs om Lotsverkets prissättning genom statsrådets förordning om Lotsverkets lotsningsavgifter (1396/2006). Lotsverket tar av det lotsade fartyget ut en i 4 § 1 mom. i lagen om Lotsverket (938/2003) avsedd avgift motsvarande ett fast pris per

enhet för att täcka de kostnader som de lotsningstjänster som avses i lotsningslagen medför. Avgiften fastställs på basis av det lotsade fartygets nettodräktighet och lotsningssträckan. Prissättningen grundar sig på en enhetlig prissättning enligt den så kallade nätverksprincipen, som möjliggör likadan lotsningstaxa i olika hamnar. I Saima kanal och på Saimens vattenområde tillämpas en avgiftsnivå som baserar sig på ett nedsatt pris per enhet (ca 26 procent av havstaxan). Det inkomstbortfall som Lotsverket förorsakas av detta har ersatts ur ett anslag som reserverats för detta i statsbudgeten. Anslaget har årligen varit 4,2 miljoner euro.

Lotsningen som sker på Saimens område har definierats som tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (SGEI). Arrangemanget beträffande prissättningen av lotsningen i Saimen grundar sig på kommissionens beslut 2005/842/EG var man har specificerat vilka förutsättningar som ska uppfyllas för att en stödansmälning (notifiering) till kommissionen över den utbetalade ersättningen av en producerad tjänst inte behöver anmälas. Lotsningsverksamhet på Saimen området har ansetts uppfylla de nämnda kriterierna i kommissionens beslut. Subventioneringen har även rapporterats om i Finlands landrapport till kommissionen i december 2008.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Anteckning i utbildningsjournalen

Det föreslås att det på lagnivå ska föreskrivas om nuvarande praxis med lotsens handledning av medlemmar i däcksbefälet som avlägger linjelotsbrev och att praxisen ska dokumenteras i en utbildningsjournal eller motsvarande. Avsikten är inte att här frånga dagens praxis.

3.2 Bestämmelser om skadeståndsansvar

Specialbestämmelsen om skada som förorsakats vid lotsning i 3 kap. 7 § i skadeståndslagen gäller enligt sin formulering endast staten och kommun. I en situation där den som bedriver lotsningen är ett aktiebolag är utgångspunkten utan nya bestämmelser att

lotsningsbolaget enligt 3 kap. 1 § i skadeståndslagen har redaransvar för skada som lotsen genom fel eller försummelse förorsakar vid lotsningen.

Det kan emellertid inte anses skäligt att ge lotsningsbolaget ett så pass brett skadeståndsansvar för skador som förorsakats vid lotsningen, speciellt med tanke på lotsningens karaktär som en verksamhet som består den egentliga sjöfarten och storleken på de skaderisker som hänför sig till verksamheten i förhållande till avgifterna som tas ut för lotsningen. Därutöver kan anmärkas att ställningen för utomstående skadelidande i regel tryggas genom redarens primära redaransvar enligt bestämmelserna i sjölagen.

Eftersom redaren har ansvar för skador som genom fartygets verksamhet åsamkats passagerare, godsägare och utomstående skadelidande t.ex. vid oljeolyckor, är definitionen av lotsningsverksamhetens skadeståndsskyldighet i praktiken en fråga om framför allt bestämmelserna om redarens regressrätt i förhållande till lotsningsbolaget.

Mot bakgrund av vad som nämnts ovan föreslås att lotsningsbolaget ska vara skyldigt att ansvara för skada som uppstår vid lotsningen endast om skadan har orsakats uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Lotsningsbolagets ansvar föreslås även vara begränsat till sin definition. Enligt förslaget ska lotsningsbolagets skadeståndsansvar uppgå till maximalt 100 000 euro per skadefall. Ett begränsat ansvar är motiverat eftersom redaren enligt sjölagen primärt ansvarar för skador som på grund av fartygets verksamhet åsamkats passagerare och ägarna till det gods som transporteras samt utomstående skadelidande. Lotsningsbolagets ansvar är i regel endast av betydelse i den bemärkelsen att redaren på grundval av sin regressrätt kan rikta krav mot lotsningsbolaget. Om redaren drabbas av en större skada än det föreslagna maximibeloppet för ansvaret t.ex. på grund av att redaren inte har tecknat en tillräcklig försäkring för att täcka det ansvar denne har enligt sjölagen, har inte lotsningsbolaget kunnat påverka att en sådan tilläggs-skada uppstår och inte heller kunnat förhindra den. Därför är det orimligt att överföra

skadeståndsansvaret i detta avseende på lotsningsbolaget.

Avsikten med detta förslag är inte att utvidga den enskilda lotsens nuvarande skadeståndsansvar. På lotsen tillämpas liksom nu i tillämplig utsträckning skadeståndslagen och sjölagen.

3.3 Dispenser

Vad gäller dispenser föreslås det att i synnerhet villkoren för dispens från att anlita lots förtydligas. Enligt 16 § 1 mom. i den nuvarande lotsningslagen kan på ansökan beviljas fartygsspecifik dispens från skyldigheten att anlita lots i fråga om fartyg vars befälhavare har långvarig erfarenhet av trafik på finskt territorialvatten eller på Saimens vattenområde, antingen på det fartyg som ansökan gäller eller på ett motsvarande fartyg. Enligt den nu föreslagna ändringen ska dispens i fortsättning beviljas till fartygets eller fartygs- eller bogseringskombinationens befälhavare eller styrman om fartygets eller fartygskombinationens bruttodräktighet är maximalt 3 700. Till exempel en pråm som bogseras skulle inte beaktas i bruttodräktigheten.

Det föreslås att det till lagens 16 § 2 mom. fogas en noggrant strukturerad förteckning över förutsättningar, som måste uppfyllas för att sökande ska kunna beviljas dispens från skyldigheten att anlita lots. Syftet med ändringen är också att samma utbildningskrav i tillämpliga delar ska gälla för befälhavare som med stöd av dispens framför fartyg som för lotsar och linjelotsar. Med ändringen eftersträvas en tryggad säkerhet inom fartygs-trafiken även då fartyget är befriat från skyldighet att anlita lots

3.4 Prissättning av lotsning

Som en del av bolagiseringen av Lotsverket föreslås det att prissättningen av lotsningen överförs till lotsningsbolagets styrelse. De avgifter som lotsningsbolaget uppbär ska enligt propositionen vara skäliga med beaktande av de separata kostnaderna som förorsakats och en skälig vinst. Lotsningsbolagets styrelse beslutar om de avgifter som tidigare reglerats genom statsrådets förordning om Lotsverkets lotsningsavgifter (1396/2006).

Avgiften ska emellertid basera sig på den verkliga sträckan eftersom den i dagsläget graderas enligt resans längd. Lotsningsbolagets styrelse avses, om den så vill, kunna skapa ett motsvarande graderat system t.ex. med hjälp av prissänkningar som hänför sig till resans längd.

Avsikten är att även i fortsättningen ta ut ett nedsatt enhetspris för lotsning på Saimens område. Det föreslås att det nedsatta enhetspriset ska vara högst två tredjedelar av det egentliga enhetspris som tillämpas på havsområdet. Det föreslås att lotsningsbolaget åläggs skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster inom lotsningen på Saimens område och liksom nu är det fråga om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (SGEI) enligt artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och som fyller de villkor som ställs i kommissionens beslut 2005/842/EG. Ett statligt stöd som beviljats i enlighet med kommissionens beslut lämpar sig för den gemensamma marknaden och är därmed befriat statligt stöd från den allmänna skyldigheten av förhandsanmälan till kommissionen.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

De föreslagna ändringarna av lotsningsverksamhetens skadeståndsansvar leder till att det lotsningsbolag som ska grundas ska se till att dess försäkringsskydd är på en fullgod nivå. Många faktorer påverkar försäkringspremierna, bl.a. de antagna skadefallens antal och slag. I samband med detta är det av denna anledning inte möjligt att ge en exakt uppskattning av höjningar av försäkringspremierna som orsakas av utökningen av försäkringsskyddet.

Den föreslagna lagstiftningen om lotsningsbolagets skadeståndsansvar gäller även den hamnlotsning som ordnas av hamnstyrelserna om hamnstyrelsen godkänner andra personer än befälhavare eller styrman på det fartyg som rör sig på hamnområdet.

För rederierna innebär den nya lagstiftningen en ändring i och med att rederierna har regressrätt i förhållande till lotsningsbolaget i den utsträckning skadan uppstått upp-

såtligen eller pga. grov vårdslöshet från lotsningsbolagets sida.

Enligt detta förslag bestämmer lotsningsbolagets styrelse om prissättningen av lotsningen inom ramarna för den begränsning som föreslås i denna lag.

Nivån på lotsningsavgiften på Saimen ska enligt propositionen hållas minst en tredjedel lägre än den allmänna lotsningsavgiften, varför man avser betala ett prisstöd för företagsekonomiskt olönsam verksamhet till lotsningsbolaget. På grund av prisstödet betalar trafiken på Saimen lika stora lotsningsavgifter som sjötrafiken i förhållande till den volym som transporteras. Lotsningssträckorna på Saimenområdet är anmärkningsvärt längre än i sjötrafik. Skillnaden mellan den allmänna lotsningsavgiften och lotsningsavgiften på Saimen ersätts enligt beslut som fattas separat av kommunikationsministeriet så att den maximalt är lika stor som underskottet på Saimenområdet (inkl. kanalen). Den årliga ersättningen till Lotsverket för det nedsatta enhetspriset på Saimen har varit 4,2 miljoner euro.

4.2 Konsekvenser för myndigheterna

Det föreslås att lagens 16 § ändras så att förutsättningarna för att bevilja dispens från skyldigheten att anlita lots förtydligas. Ändringen avses underlätta Trafiksäkerhetsverkets tillståndsprövning och bidra till enhetligare förfarande vid tillämpningen av förutsättningarna för att bevilja dispens.

I övrigt har förslaget inga konsekvenser för myndigheters verksamhet.

4.3 Konsekvenser för miljön och sjösäkerheten

Det föreslås att 16 § i lotsningslagen ändras så att samma utbildningskrav gäller i tillämpliga delar för befälhavare som framför fartyg med stöd av dispens som för lotsar och linjelotsar. Ändringen förväntas öka kompetensen hos befälhavare som med stöd av dispens framför fartyg och därmed minska risken för olyckor.

5 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet.

Utlåtanden om propositionsutkastet har begärts av följande organisationer: justitieministeriet, finansministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, Ålands landskapsregering, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Lotsverket Finnpilot, Finlands Näringsliv EK, Finansbranschens centralförbund, Företagarna i Finland, Finlands Kommunförbund, Lotsförbundet, Rederierna i Finland r.f., Finlands Sjömans-Union FSU rf, Finlands Hamnförbund rf, Finlands Skeppsbefälsförbund, Hamnoperatörerna rf, Finlands skeppsmäklareförbund rf, Passagerarfartygsföreningen i Finland, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT och Finlands maskinbefälsförbund.

Följande organisationer har lämnat in utlåtanden: justitieministeriet, finansministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriets gränsbevakningsavdelning, arbets- och näringsministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Villmanstrand stad, Lotsverket Finnpilot, Finlands Näringsliv EK, Finansbranschens centralförbund, Finlands Kommunförbund, Lotsförbundet, Rederierna i Finland r.f., Finlands Hamnförbund rf, Finlands Skeppsbefälsförbund, Finlands maskinbefälsförbund, Neste Shipping Oy och professor Petter Wetterstein.

I de givna utlåtandena understöddes allmänt regeringens proposition och det ansågs bland annat nödvändigt att ändra skadeståndsregleringen till att motsvara en situation, där ett statligt ägt aktiebolag istället för statens affärsverk ansvarar för lotsningsverksamheten. Även förtydligandet av de bestämmelser som gäller beviljande av dispens från användningen av lots ansågs i huvudsak som en positiv reform.

Beträffande det föreslagna skadeståndsansvaret motsatte sig en del av remissinstanserna en ändring från den nuvarande regleringen och ogillade att lotsningsbolaget blir, om än begränsat, ersättningsskyldigt för skador som uppstår vid lotsning. En stor del av de andra som tog ställning i saken ansåg att en ansvarsbegränsning i sig vara godkännbar, men

framförde endera att lotsens insikt om att en skada uppkommer skulle avlägsnas eller att gränsen för ansvarsbeloppet skulle höjas betydligt. Bland annat justitieministeriet ansåg i sitt utlåtande att den föreslagna ansvarsgränsen på 100 000 euro är för låg. En del av remissinstanserna ansåg att de föreslagna regleringarna var goda, även den i pengar fastställda begränsningen av ansvaret. Det ansågs nödvändigt att bevara tjänsteansvaret för lotsar i lotsningslagen eftersom lotsningsverksamheten även i fortsättningen kan definieras som skötsel av offentliga förvaltningsuppgifter.

Förslaget att prissättningen av lotsningen flyttas till lotsningsbolagets styrelse har ansetts av en del av remissinstanserna som god, medan andra ansåg att bestämmelser om prissättningen även i fortsättningen borde utfärdas genom förordning av statsrådet. Största delen av remissinstanserna ansåg att lotsningsbolagets rätt till prissättning i sig som god och som en del av bolagsformens arbetsbeskrivning, men ansåg det nödvändigt att även i fortsättningen se till att prisen är skäliga då lotsningsbolagets monopolställning kommer att bevaras bevaras.

Förslaget om lotsens skyldighet att handla fartygets däcksbefäl i studierna av farleden där lots ska anlitas och på begäran göra en anteckning om studierna i en utbildningsjournal eller motsvarande ansåg remissinstanserna att motsvarade dagens praktik och inskrivningen i lagtext var därför nödvändig. I en del av utlåtanden framfördes att skyldigheten kunde störa den egentliga lotsningen och borde därför tas bort. I dessa utlåtanden ansågs den nuvarande lagstiftningen vara tillräcklig.

Inrikesministeriets gränsbevakningsavdelning har i sitt utlåtande konstaterat att förutom de föreslagna ändringarna borde även lotsningslagens 17 § om handräckning ändras så att det i stället för handräckning talas om samarbete. Enligt förslaget kunde lotsningsbolaget avtala med samarbetsmyndigheter om samarbete och stödets avgiftsfrihet eller ifall det är prissatt enligt nettopris. Eftersom lotsarna i bolaget även framöver kommer att handla under tjänsteansvar är det inte motiverat att ändra bestämmelserna om handräckning.

Remissinstanserna föreslog dessutom vissa detaljerade ändringar både till motiveringarna i regeringens proposition och till paragraf-texterna. De föreslagna ändringarna som framkommit i utlåtandena har beaktats i mån av möjlighet i den fortsatta förberedelsen av regeringens proposition. Nedan finns en noggrannare specifikation av innehållet i utlåtandena.

Föredragningstillstånd för lagförslaget om upphävandet av 3 kap. 7 § i skadeståndslagen har erhållits från justitieministeriet.

6 Samband med andra propositioner

Propositionen har påverkan på budgetpropositionen för 2011.

Propositionen hänför sig till regeringens proposition med förslag till lag om ombildning av Lotsverket till aktiebolag, och lagarna avses träda i kraft samtidigt den 1 januari 2011.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Lotsningslagen

Det föreslås att 2 § i lotsningslagen ändras så att en tredje punkt fogas till paragrafen. I 3 punkten definieras lotsningsbolag, vilket avser ett aktiebolag som grundats genom lagen om ombildning Lotsverket till aktiebolag (/2010). Samtidigt föreslås det att de nödvändiga tekniska ändringarna görs i paragrafens 1 och 2 punkt.

Det föreslås att 4 § i lotsningslagen ändras så att erbjudandet av lotsningstjänster fastställs med ensamrätt till lotsningsbolaget. I gällande lag har Lotsverket ensamrätt. Därutöver föreslås att 4 § inkluderar skyldigheten, som ska överföras från Lotsverket till lotsningsbolaget, i lagen om Lotsverket att ha beredskap att sköta sina uppgifter också i undantagsförhållanden i enlighet med vad kommunikationsministeriet bestämmer särskilt. Den föreslagna paragrafens 3 mom. motsvarar till innehållet den gällande lagens 4 § 1 mom. och det föreslagna 4 mom. i sin tur den gällande lagens 4 § 3 mom.

Det föreslås att 4 a § fogas till lotsningslagen. Det föreslås att lotsningsbolagets ansvar för skador som förorsakats vid lotsningen regleras i paragrafens 1 mom. Lotsningsbolaget är skyldigt att ersätta skada som förorsakats vid lotsningen om skadan har orsakats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med

insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Paragrafens 2 mom. innehåller en hänvisning till 4 b §, där det föreskrivs om lotsningsbolagets kvantitativa begränsning av skadeståndsansvaret som avses i 1 mom.

Enligt paragrafens 3 mom. tillämpas sjölagen och skadeståndslagen på lotsningsbolagets ansvar i övrigt.

Enligt sjölagen är lotsningsbolagets skadeståndsansvar för utomstående skadelidande sekundärt i förhållande till redarens ansvar. Enligt den sista meningen i 7 kap. 1 § 1 mom. ansvarar lotsningsbolaget för skador som orsakats utomstående endast intill det belopp som inte kan fås ut av redaren.

För skadeståndslagens del följer av detta bl.a. att lotsningsbolagets ersättningsansvar jämkas med stöd av 3 kap. 6 § och 6 kap. 1 § i skadeståndslagen. Även t.ex. bestämmelserna om skada som ska ersättas i 5 kap. i skadeståndslagen tillämpas på lotsningsbolagets ersättningsansvar.

Lotsningsbolagets ansvar för skada som uppstått i någon av dess övriga verksamhet än lotsning bestäms helt enligt skadeståndslagen. Om lotsningsbolaget t.ex. orsakar skada genom att uppsåtligen eller av vårdslöshet försumma dess skyldigheter att upprätthålla lotsningstjänster enligt 4 § 1 mom. i lotsningslagen, bestäms dess skadeståndsansvar enligt skadeståndslagen i stället för 1 mom. i denna paragraf. Detta över-

ensstämmer med det nuvarande rättsläget (HD 1995:61). Liksom hittills förutsätts i alla fall för skadeståndsskyldighet för en skada som uppstått i annan verksamhet än lotsning uppsåt eller vårdslöshet från lotsningsbolagets sida i enlighet med skadeståndslagen.

Avsikten med detta förslag är inte att utvidga den enskilda lotsens skadeståndsansvar från det nuvarande. På lotsen tillämpas liksom nu i tillämpliga delar skadeståndslagen och sjölagen.

Det föreslås att 4 b § fogas till lotsningslagen. Det föreslås att maximibeloppen för lotsningsbolagets ansvar per skadefall regleras i paragrafens 1 mom. I paragrafen föreslås ett avsevärt mindre ansvarsbelopp för lotsningsbolaget än vad som bestämts för redare i sjölagen. Ett begränsat ansvar är motiverat eftersom redaren enligt sjölagen ansvarar primärt för skadan avseende utomstående skadelidande. En begränsning av skadeståndsansvaret är även motiverat med tanke på lotsningens karaktär som en verksamhet som bistår den egentliga sjöfarten och storleken på de skaderisker som hänför sig till verksamheten i förhållande till de avgifter som tas ut för lotsning. Om ansvarsbeloppet var högre än det nu föreslagna är det sannolikt att priset på de försäkringar som lotsningsbolaget tecknar för eventuella skadehändelser, skulle höjas betydligt, vilket också avsevärt skulle öka pressen på att höja lotsningsavgifterna.

Eftersom redaren har ansvar för skador som genom fartygets verksamhet åsamkats passagerare, godsägare och utomstående skadelidande t.ex. vid oljeolyckor, är definitionen av lotsningsverksamhetens skadeståndsskyldighet i praktiken framför allt en fråga om reglering av redarens regressrätt i förhållande till lotsningsbolaget.

I paragrafens 2 mom. regleras fördelningen av det i 1 mom. avsedda ansvarsbeloppet mellan fordringsägarna när ansvarsbeloppet inte täcker alla fordringsägares ersättningsfordringar.

Det föreslås att 4 c § fogas till lotsningslagen. Det föreslås att hamnstyrelsens ansvar regleras i paragrafen. Lotsningen på hamnområdet är också möjlig med personer som godkänts av hamnstyrelsen. Hamnstyrelsen jämfställs med lotsningsbolaget i fråga om an-

svar. Dock med undantag av situationer där personen som godkänts av hamnstyrelsen är befälhavare eller styrman för det fartyg som rör sig på hamnområdet.

Det föreslås att 5 § i lotsningslagen ändras så att den dispens, dvs. befrielse från skyldigheten att anlita lots, som Trafiksäkerhetsverket beviljat ett fartyg i fortsättningen beviljas fartygets befälhavare. Det föreslås att paragrafens 4 mom. 2 punkten ändras så att ett fartyg vars befälhavare har beviljats den dispens som avses i 16 § av Trafiksäkerhetsverket befrias från skyldigheten att anlita lots.

Det föreslås att 6 § i lotsningslagen ändras så att avgiftsskyldigheten i 1 mom. förblir hos redaren men grunden för avgiftsskyldigheten bestäms i den lag som nu föreslås att ska ändras eller i bestämmelser med stöd av den. Därutöver föreslås att 2 mom. och 3 mom. fogas till 6 § där prissättningen av lotsningen regleras. Rubriken för 6 § föreslås även ändras så att den motsvarar innehållet i paragrafen. Till rubriken ska tilläggas ett omnämnande av prissättningen. Det föreslås att man genom ändringen överför beslutanderätten om prissättningen till lotsningsbolagets styrelse. De avgifter som lotsningsbolaget uppbär ska vara skäliga med beaktande av de separata kostnaderna som förorsakats och en skälig vinst. Därutöver ska lotsningsbolagets prissättning vara offentlig och genomskådlig. Det föreslås att prishöjningar ska regleras så att näringen i god tid meddelas om eventuella prisändringar och kan beakta dem i eventuella årsavtal. På Saima kanal och på Saimens vattenområde uppbärs en avgift baserad på ett nedsatt enhetspris. Det nedsatta enhetspriset är två tredjedelar av ordinarie enhetspris. Inkomstförluster som drabbar lotsningsbolaget pga. det nedsatta enhetspriset ersätts delvis eller helt av de anslag som viks för ändamålet i statens budget enligt kommunikationsministeriets beslut.

Det föreslås att 8 § i lotsningslagen ändras så att paragrafens 3 mom. ändras och att paragrafens nuvarande 3 mom. om straffrättsligt tjänsteansvar flyttas och blir paragrafens nya 4 mom.. Syftet med den föreslagna ändringen är att införa den nuvarande praxisen på lagnivå, så att lotsar instruerar och leder fartygets däcksbefäl i studierna av far-

leden och på begäran gör en anteckning om studierna i en utbildningsjournal. Ändringen har inte som avsikt att frångå dagens praxis. Det är inte meningen att påföra lotsar en ny skyldighet till egentlig undervisning. Avsikten är att lotsen på begäran antecknar ner uppgiften om att personen har färdats hela farleden under lotsens handledning och på begäran gör en anteckning om detta i utbildningsjournalen eller motsvarande. Den föreslagna paragrafens 1 och 2 mom. motsvarar den gällande lagens 8 § 1 och 2 mom..

Det föreslås att villkoret om skriftlig examen stryks i 12 § 1 mom. 4 punkten i lotsningslagen. För att beviljas styrsedel räcker det i fortsättningen med att ha godkänts i en av Trafiksäkerhetsverket anordnad examen.

Samtidigt föreslås det att villkoret om skriftlig examen stryks i 14 § 2 mom. 2 punkten och 3 mom. 2 punkten i lotsningslagen. För att beviljas linjelotsbrev räcker det i fortsättningen med att ha godkänts i en av Trafiksäkerhetsverket anordnad examen.

Det föreslås att 16 § i lotsningslagen ändras så att en person och inte ett fartyg beviljas dispens. Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan bevilja dispens från skyldigheten att anlitats lots för fartygets befälhavare eller vakthavande befäl om fartygets bruttodräktighet är maximalt 3 700. Förslagets avsikt är att de nuvarande fartyg som beviljats dispens i huvudsak får behålla dispensen. Även den nuvarande praxisen att bevilja dispenser till bogserbåtar som utför bogsering avses bevaras oförändrad. Avsikten med ändringen är att klargöra avgränsningen av de fartyg för framförande av vilka dispens kan beviljas. Därutöver föreslås att samma utbildningskrav i tillämplig utsträckning ska gälla för befälhavare som med dispens framför fartyg som för lotsar och linjelotsar. Om utbildningskraven för dispens bestäms närmare genom statsrådets förordning och Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter. Den föreslagna paragrafens 3, 4 och 6 mom. motsvarar respektive moment i den gällande lagens 16 §.

Det föreslås att 21 § 2 mom. i lotsningslagen ändras så att Trafiksäkerhetsverket vid sidan av styrsedel och linjelotsbrev ska meddela lotsen närmare föreskrifter även om beviljandet av dispens. Samtidigt föreslås att Trafiksäkerhetsverkets bemyndigande att

meddela föreskrifter om utbildning fogas till samma moment. Ovannämnda ändringar och tillägg hänför sig till utvecklingen av lotsningsverksamhetens utbildnings- och examenskrav.

Det föreslås att 21 § 3 mom. i lotsningslagen ändras så att ett omnämnande om lotsplatser läggs till och samtidigt stryks bemyndigandet att meddela föreskrifter om lotsningssträckor. Bestämmandet av lotsplatser anses traditionellt höra till myndigheten eftersom både säkerhetsfaktorer och ekonomiska faktorer hör samman med detta. Bestämmandet av lotsningssträckor på uppdrag av myndigheten är inte nödvändigt eftersom den teknologi som behövs för att bestämma sträckan idag finns på alla fartyg som ska lotsas.

Hänvisningen till Lotsverket i paragrafens 4 mom. ändras till lotsningsbolaget. Innehållet i paragrafens 1 mom. motsvarar den gällande lagens 21 § 1 mom..

1.2 Lagen om upphävande av 3 kap. 7 § i skadeståndslagen

I lagens 1 § upphävs 3 kap. 7 § i skadeståndslagen (412/1974). I 3 kap. 7 § i skadeståndslagen befrias staten och kommun från ansvaret för skada som förorsakats vid lotsning. Till följd av bolagiseringen av Lotsverket överförs ansvaret för skador som förorsakats vid lotsning till lotsningsbolaget. Det föreslås att bestämmelserna om skadeståndsansvar vid lotsning enligt denna proposition läggs till i lotsningslagen.

Lagen avses träda i kraft samtidigt som lagen om ombildning av Lotsverket till aktiebolag samt tillsammans med ändringen av lotsningslagen den 1 januari 2011. Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

Den bestämmelse om bemyndigande i förslagets 16 § 6 mom. som avser statsrådets rätt att meddela närmare bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av dispens och om innehållet i beslut om dispens ingår redan i den nuvarande lagens 16 § 6 mom.

och bemyndigandet avses inte i detta sammanhang ändras.

I lotsningslagens 21 § 2 mom. föreslås det att Trafiksäkerhetsverket skulle meddela närmare föreskrifter förutom om styrsedel för lots och linjelotsbrev även om beviljandet av dispens. Samtidigt föreslås att det till samma moment tas in ett bemyndigande för Trafiksäkerhetsverkets att meddela föreskrifter om utbildning.

3 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2011. Lagarna avses träda i kraft samtidigt som lagen om ombildning av Lotsverket till aktiebolag den 1 januari 2011.

Åtgärder som krävs för verkställigheten av lagarna förutsätter får vidtas innan lagarna träder i kraft. Detta är motiverat för att lotsningsbolaget ska kunna planera prissättningen för 2011 och kunna skaffa tillräckligt försäkringsskydd med tanke på det skadeståndsansvar som uppstår till följd av de föreslagna ändringarna. Därutöver är det nödvändigt för Trafiksäkerhetsverket att enligt de föreslagna ändringarna i bestämmelserna om dispens börja förbereda anvisningar för läroanstalter i branschen om utbildning och examina för befälhavare på fartyg, så att det är möjligt att bevilja dispens i enlighet med de föreslagna bestämmelserna den 1 januari 2011.

4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Enligt 124 § i grundlagen (731/1999) kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtrös andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter. Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande GrUU12/2010 konstaterat att lotsning innefattar uppgifter och inslag som kan betraktas som handhavande av offentliga förvaltningsuppgifter. Därför måste frågan om hur lotsningsverksamheten ska ordnas bedömas utifrån 124 § i grundlagen

Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis innebär tryggnad av kraven på rättssäkerhet och god förvaltning på det sätt som avses i 124 § i grundlagen att det förutsätts bl.a. att de som handlägger ärenden handlar under tjänsteansvar (t.ex. GrUU 20/2006 rd).

Utskottet har särskilt i fråga om skadeståndsansvaret konstaterat i sitt utlåtande om sjöräddningsverksamhet GrUU 24/2001 ”Men det är inte lämpligt att ansvaret i detta sammanhang begränsas enbart till straffrättsligt tjänsteansvar bland annat därför att verksamheten kan ge upphov till betydande skador. De personer som här avses bör därför handla under fullt tjänsteansvar”. Beträffande skadeståndsansvar kan det också hänvisas till grundlagsutskottets utlåtande GrUU 2/2002 rd, var det har ansetts ”väsentligt” att den privata aktör som tillhandahåller kvalificerade certifikat, vilket kan anses vara en offentlig förvaltningsuppgift, svarar för eventuella skador till följd av verksamheten. Enligt grundlagens 124 § kan regleringen alltså inte anses vara ändamålsenlig ifall ett organ som sköter offentliga förvaltningsuppgifter, t.ex. ett lotsningsbolag, inte har skadeståndsansvar för sådana skador som uppstår vid skötsel av uppgifterna. I detta avseende kan den nuvarande skadeståndslagens 3 kap. 7 § ifrågasättas med avseende på grundlagen. Däremot kan grundlagens 124 § inte anses kräva en till innehållet specifik reglering av ansvaret, utan grunderna och omfattningen av skadeståndsansvaret kan genom vanlig lag regleras på ett i respektive fall ändamålsenligt sätt och vid behov på olika sätt begränsas, förutsatt att t.ex. en begränsning av skadeståndsansvaret kan rationellt motiveras och kravet på nödvändighet och proportionalitet uppfylls. Med stöd av ovan nämnda orsaker borde alltid en viss ”kärna” av skadeståndsansvaret bevaras, t.ex. med att begränsa ansvaret till skador orsakade uppsåtligt eller av grov vårdslöshet.

I de föreslagna bestämmelserna om lotsningsbolagets skadeståndsansvar är lotsningsbolagets ansvar att ersätta skador som förorsakats vid lotsning avgränsat till sådana skador som har orsakats uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt uppkommer. Därutöver är lotsningsbolagets skadeståndsansvar begränsat till 100 000 euro per skadefall. De före-

slagna begränsningarna av skadeståndsansvaret kan dock anses överensstämma med bestämmelserna i grundlagen, med tanke på lotsningens allmänna karaktär som en verksamhet som bistår den egentliga sjöfarten och storleken på de skaderisker som hänför sig till verksamheten i förhållande till avgifterna som tas ut för lotsningen. Dessutom kan utomstående skadelidandes ställning anses vara tillräckligt tryggad med stöd av bestämmelserna i sjölagen om redarens skadeståndsansvar. Om ansvarsbeloppet var högre än dt nu föreslagna är det sannolikt att priset på de försäkringar som lotsningsbolaget tecknar för eventuella skadehändelser, skulle höjas betydligt, vilket också avsevärt skulle öka pressen på att höja lotsningsavgifterna.

I övrigt ska på lotsningsbolagets skadeståndsansvar enligt förslaget tillämpas sjölagen och skadeståndslagen. Därmed ska lotsningsbolaget ansvara för andra skador än de som uppkommit vid lotsning enligt ska-

deståndslagen, vilket enligt förslaget förutsätter att skadan uppkommit på grund av uppsåt eller grov vårdslöshet. Ersättbara skador föreslås i första hand vara person- och saksador samt i vissa avgränsade fall även ekonomiska skador som inte har samband med en person- eller sakskada. Med samma motivering kan den föreslagna regleringen anses överensstämma med skyddet för egendom i grundlagens 15 §.

Den lotsningslag (940/2003) som föreslås bli ändrad har stiftats i vanlig lagstiftningsordning medan den nuvarande grundlagen var i kraft. På ovan nämnda grunder anser regeringen att inte heller de nu föreslagna lagarna innehåller bestämmelser som strider mot bestämmelserna i grundlagen och att lagarna således kan godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

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

1.

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

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lotsningslagen (940/2003) 2 och 4 §, 5 § 4 mom. 2 punkten, 6 och 8 §, 12 § 1 mom. 4 punkten, 14 § 2 mom. 2 punkten och 3 mom. 2 punkten samt 16 och 21 §, av dem 2, 8 och 16 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 645/2010 samt 4 §, 12 § 1 mom. 4 punkten, 14 § 2 mom. 2 punkten och 3 mom. 2 punkten och 21 § sådana de lyder i lag 645/2010 samt
fogas till lagen nya 4 a–4 c §, som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

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

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

3) *lotsningsbolag* ett aktiebolag som grundats genom lagen om ombildning av Lotsverket till aktiebolag (/).

4 §

Lotsningsverksamheten

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

Lotsningsbolaget ska ha beredskap att sköta sina uppgifter också i undantagsförhållanden i enlighet med vad kommunikationsministeriet bestämmer särskilt.

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

Utan hinder av vad som bestäms om lotsning i denna lag får på hamnområde även personer som hamnförvaltningen godkänt för uppdraget bedriva sådan verksamhet i anslutning till manövrering av fartyg i vilken personen i fråga verkar som befälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfarten.

4 a §

Lotsningsbolagets skadeståndsansvar

Lotsningsbolaget är skyldigt att ersätta skada som förorsakats vid lotsningen, om skadan har orsakats uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Maximibeloppet för lotsningsbolagets i 1 mom. avsedda skadeståndsansvar anges i 4 b §.

På lotsningsbolagets skadeståndsansvar i övrigt tillämpas sjölagen (674/1994) och skadeståndslagen (412/1974).

4 b §

Högsta skadeståndsbelopp

Lotsningsbolagets ansvar för skada som uppstår vid lotsningen är högst 100 000 euro per skadefall.

Om det ansvarsbelopp som avses i 1 mom. inte räcker för att kompensera dem som är berättigade till skadestånd, fördelas ansvarsbeloppet i förhållande till storleken av deras fordringar.

4 c §

Hamnstyrelsens ansvar

På den hamnstyrelse som avses i 4 § 4 mom. tillämpas vad som föreskrivs om lotsningsbolaget i 4 a och 4 b §, om den hamnstyrelse som avses i 4 § 4 mom. för uppgiften har godkänt en annan person än befälhavaren för eller styrmannen på det fartyg som rör sig på hamnområdet.

5 §

Skyldighet att anlita lots

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

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

6 §

Avgiftsskyldighet och prissättning

Redaren för ett fartyg som anlitar lots är skyldig att betala lotsningsavgift i enlighet med vad som föreskrivs i denna lag.

För att täcka kostnaderna för de lotsningstjänster som avses i denna lag tar lotsningsbolaget ut en fast avgift som grundar sig på ett enhetspris av det fartyg som ska lotsas. Avgiften bestäms enligt det lotsade fartygets

nettodräktighet och den verkliga lotsningssträckan.

På Saima kanal och på Saimens vattenområde tas det ut en avgift som grundar sig på ett nedsatt enhetspris. Det nedsatta enhetspriset är maximalt två tredjedelar av ordinarie enhetspris.

Lotsningsbolagets styrelse beslutar om enhetspriset, det nedsatta enhetspriset och prissättningen av eventuella övriga prestationer. De avgifter som lotsningsbolaget tar ut ska vara skäliga med beaktande av de kostnader som orsakats och en skälig vinst.

Inkomstförluster som drabbar lotsningsbolaget på grund av det nedsatta enhetspriset ersätts delvis eller helt av de anslag som reserverats för ändamålet i statens budget i enlighet med kommunikationsministeriets beslut.

Lotsningsbolaget ska hålla de enhetspriser och de nedsatta enhetspriser som tas ut samt de priser som tas ut för övriga prestationer och principerna för hur dessa fastställs offentligt tillgängliga. Dessutom ska eventuella prisnedsättningar och principerna för dem finnas till offentligt påseende. Prisändringar ska meddelas minst sex månader innan ändringarna träder i kraft. Nya priser kan träda i kraft tidigast vid ingången av följande kalenderår efter ändringsmeddelandet.

8 §

Lotsens ansvar och skyldigheter

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

Lotsen är skyldig att meddela fartygstrafikservicen alla observationer av betydelse med tanke på sjöfarten, fartygets och de ombordvarandes säkerhet, miljöskyddet eller sjöövervakningen och tullkontrollen. Lotsen ska dessutom rapportera alla skador på det fartyg som lotsas eller skador som fartyget förorsakar.

kat samt om så krävs lämna tilläggsuppgifter om dem till myndigheterna.

Lotsen är skyldig att handleda fartygets däcksbefäl i studierna av farleden där lots ska anlitas och på begäran göra en anteckning om studierna i en utbildningsjournal eller motsvarande.

På lotsen tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar.

12 §

Styrsedel för lots

Lotsen har rätt att utföra lotsningar i de farleder för vilka lotsen har fått lotsningsrätt med stöd av en styrsedel som utfärdats av Trafiksäkerhetsverket. För beviljande av styrsedel förutsätts att sökanden

4) har godkänts i en av Trafiksäkerhetsverket anordnad examen,

14 §

Linjelotsbrev

För beviljande av linjelotsbrev förutsätts att sökanden

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

I farleder som avses i 5 § i denna lag och som befinner sig inom en sådan VTS-centrals område som tillhandahåller rapporter enligt 5 § och navigationsassistans enligt 6 § samt fartygstrafikregleringstjänster enligt 7 § i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) kan linjelotsbrev fås också under förutsättning att sökanden

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

16 §

Dispens

Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan bevilja ett fartygs eller en fartygs- eller bogserenhets befälhavare eller styrman fartygs-specifik dispens från skyldigheten att anlita lots för fartyget, om fartygets bruttodräktighet är maximalt 3 700. Dispens kan även beviljas befälhavare eller styrman för isbrytare oavsett fartygets storlek. Dispens kan beviljas för antingen enskilda eller flera av de farleder som avses i 5 § 1 mom. i denna lag.

För beviljande av dispens förutsätts att sökanden

1) har långvarig erfarenhet av trafik på finskt territorialvatten eller på Saimens vattenområde, antingen på det fartyg som ansökan gäller eller på ett motsvarande fartyg,

2) har det behörighetsbrev för däcksbefäl som krävs för att arbeta som befälhavare eller styrman,

3) har sådan hälsa och kondition som krävs av den som är i däckstjänstgöring på ett handelsfartyg,

4) har en av Trafiksäkerhetsverket godkänd examen,

5) har godkänts i en av Trafiksäkerhetsverket anordnad examen, och

6) i behövlig utsträckning behärskar finska och svenska.

En förutsättning för beviljande av dispens är att varken fartygssäkerheten eller miljön äventyras. Dispensen kan förenas med villkor om vakttjänsten på fartyget eller det övriga befälets erfarenhet av fartygsnavigering.

Dispens beviljas för viss tid, högst fem år, och kan förnyas på ansökan under samma förutsättningar som det kan beviljas.

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

Närmare bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av dispens och om innehåll-

let i beslut om dispens utfärdas genom förordning av statsrådet.

21 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter samt allmänna undantag

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

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

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om de farleder där lots ska anlitas och lotsplatserna samt publicerar en förteckning över dessa.

Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan bevilja fartyg undantag från skyldigheten att anlita lots på grund av särskilda väderleks- eller isförhållanden eller för att inom ett begränsat område genomföra övningar eller räddningsverksamhet som hänför sig till internationellt samarbete eller för att förflytta

sig till ett övningsområde eller område där räddningsåtgärder ska vidtas, om iakttagandet av bestämmelserna om skyldighet att anlita lots skulle vara uppenbart oändamålsenligt eller oskäligt komplicerat och förutsatt att fartygssäkerheten och miljön inte äventyras. På samma villkor kan Trafiksäkerhetsverket bevilja lotsningsbolaget undantag från skyldigheten att tillhandahålla lotsningstjänster.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Styrelsen för det aktiebolag som avses i lagen om ombildning av Lotsverket till aktiebolag (/) kan med avvikelse från 6 § 6 mom. besluta om prissättningen för 2011 innan denna lag träder i kraft. Med avvikelse från 6 § 2 och 3 mom. ska prissättningens struktur under hela 2011 vara likadan som under 2010.

Dispens som före ikraftträdandet av denna lag beviljats från skyldigheten att använda lots gäller den tid som dispens beviljats för, om inte beslutet ändras eller upphävs med stöd av lag.

Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.

2.**Lag****om upphävande av 3 kap. 7 § i skadeståndslagen**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §
Genom denna lag upphävs 3 kap. 7 § i skadeståndslagen (412/1974).

2 §
Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.

Helsingfors den 22 oktober 2010

Republikens President

TARJA HALONEN

Trafikminister Anu Vehviläinen

1.

*Bilaga
Parallelltext*

Lag

om ändring av lotsningslagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lotsningslagen (940/2003) 2 och 4 §, 5 § 4 mom. 2 punkten, 6 och 8 §, 12 § 1 mom. 4 punkten, 14 § 2 mom. 2 punkten och 3 mom. 2 punkten samt 16 och 21 §, av dem 2, 8 och 16 § sådana de lyder delvis ändrade i lag 645/2010 samt 4 §, 12 § 1 mom. 4 punkten, 14 § 2 mom. 2 punkten och 3 mom. 2 punkten och 21 § sådana de lyder i lag 645/2010 samt fogas till lagen nya 4 a–4 c §, som följer:

Gällande lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med
1) *lotsning* verksamhet i anslutning till manövrering av fartyg, varvid lotsen är befälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfarten, och
2) *lots* en person som Trafiksäkerhetsverket genom beviljande av styrsedel har godkänt för verksamhet som lots på finskt vattenområde samt på den arrenderade delen av Saima kanal.

4 §

Lotsningsverksamheten

Lotsverket ska tillhandahålla sådana lotsningstjänster som avses i denna lag på de områden där lots enligt 5 § ska anlitas.
Ingen annan än det affärsverk som nämns i

Föreslagen lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med
1) *lotsning* verksamhet i anslutning till manövrering av fartyg, varvid lotsen är befälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfarten,
2) *lots* en person som Trafiksäkerhetsverket genom beviljande av styrsedel har godkänt för verksamhet som lots på finskt vattenområde samt på den arrenderade delen av Saima kanal, samt
3) *lotsningsbolag* ett aktiebolag som grundats genom lagen om ombildning av Lotsverket till aktiebolag (/).

4 §

Lotsningsverksamheten

Ingen annan än det lotsningsbolag som avses i denna lag får tillhandahålla lotsningstjänster eller bedriva lotsningsverksamhet.
Lotsningsbolaget ska ha beredskap att skö-

1 mom. får tillhandahålla lotsningstjänster eller bedriva lotsningsverksamhet.

Utan hinder av vad som bestäms om lotsning i denna lag får på hamnområde även personer som hamnförvaltningen godkänt för uppdraget bedriva sådan verksamhet i anslutning till manövrering av fartyg i vilken personen i fråga verkar som befälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfarten.

ta sina uppgifter också i undantagsförhållanden i enlighet med vad kommunikationsministeriet bestämmer särskilt.

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

Utan hinder av vad som bestäms om lotsning i denna lag får på hamnområde även personer som hamnförvaltningen godkänt för uppdraget bedriva sådan verksamhet i anslutning till manövrering av fartyg i vilken personen i fråga verkar som befälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfarten.

4 a §

Lotsningsbolagets skadeståndsansvar

Lotsningsbolaget är skyldigt att ersätta skada som förorsakats vid lotsningen, om skadan har orsakats uppsåtligt eller av grov vårdslöshet och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Maximibeloppet för lotsningsbolagets i 1 mom. avsedda skadeståndsansvar anges i 4 b §.

På lotsningsbolagets skadeståndsansvar i övrigt tillämpas sjölagen (674/1994) och skadeståndslagen (412/1974).

4 b §

Högsta skadeståndsbelopp

Lotsningsbolagets ansvar för skada som uppstår vid lotsningen är högst 100 000 euro per skadefall.

Om det ansvarsbelopp som avses i 1 mom. inte räcker för att kompensera dem som är berättigade till skadestånd, fördelas ansvarsbeloppet i förhållande till storleken av deras fordringar.

4 c §

Hamnstyrelsens ansvar

På den hamnstyrelse som avses i 4 § 4 mom. tillämpas vad som föreskrivs om lotsningsbolaget i 4 a och 4 b §, om den hamnstyrelse som avses i 4 § 4 mom. för uppgiften

5 §

Skyldighet att anlita lots

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

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

6 §

Avgiftsskyldighet

Redaren för ett fartyg som anlitar lots är
skyldig att betala lotsningsavgift i enlighet
med vad som föreskrivs i lagen om Lotsver-
ket (938/2003) och i bestämmelser som utfär-
dats med stöd av den.

5 §

Skyldighet att anlita lots

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

2) fartyg vars befälhavare Trafiksäkerhets-
verket beviljat en sådan dispens som avses i
16 §,

6 §

Avgiftsskyldighet och prissättning

Redaren för ett fartyg som anlitar lots är
skyldig att betala lotsningsavgift i enlighet
med vad som föreskrivs i denna lag.

*För att täcka kostnaderna för de lotsnings-
tjänster som avses i denna lag tar lotsnings-
bolaget ut en fast avgift som grundar sig på
ett enhetspris av det fartyg som ska lotsas.
Avgiften bestäms enligt det lotsade fartygets
nettodräktighet och den verkliga lotsnings-
sträckan.*

*På Saima kanal och på Saimens vattenom-
råde tas det ut en avgift som grundar sig på
ett nedsatt enhetspris. Det nedsatta enhets-
priset är maximalt två tredjedelar av ordina-
rie enhetspris.*

*Lotsningsbolagets styrelse beslutar om en-
hetspriset, det nedsatta enhetspriset och pris-
sättningen av eventuella övriga prestationer.
De avgifter som lotsningsbolaget tar ut ska
vara skäliga med beaktande av de kostnader
som orsakats och en skälig vinst.*

*Inkomstförluster som drabbar lotsningsbo-
laget på grund av det nedsatta enhetspriset
ersätts delvis eller helt av de anslag som re-
serverats för ändamålet i statens budget i en-
lighet med kommunikationsministeriets be-
slut.*

*Lotsningsbolaget ska hålla de enhetspriser
och de nedsatta enhetspriser som tas ut samt
de priser som tas ut för övriga prestationer*

och principerna för hur dessa fastställs offentligt tillgängliga. Dessutom ska eventuella prisnedsättningar och principerna för dem finnas till offentligt påseende. Prisändringar ska meddelas minst sex månader innan ändringarna träder i kraft. Nya priser kan träda i kraft tidigast vid ingången av följande kalenderår efter ändringsmeddelandet.

8 §

Lotsens ansvar och skyldigheter

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

Lotsen är skyldig att meddela fartygstrafikservicen om alla observationer av betydelse med tanke på sjöfarten, fartygets och de ombordvarandes säkerhet, miljöskyddet eller sjöövervakningen och tullkontrollen. Lotsen skall dessutom rapportera alla skador på det fartyg som lotsas eller skador som fartyget förorsakat samt då så krävs lämna tilläggsuppgifter om dem till myndigheterna. På lotsen tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar.

12 §

Styrsedel för lots

Lotsen är berättigad att utföra lotsningar i de farleder för vilka lotsen har fått lotsningsrätt med stöd av en styrsedel som utfärdats av Trafiksäkerhetsverket. För beviljande av styrsedel förutsätts att sökanden

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

8 §

Lotsens ansvar och skyldigheter

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

Lotsen är skyldig att meddela fartygstrafikservicen alla observationer av betydelse med tanke på sjöfarten, fartygets och de ombordvarandes säkerhet, miljöskyddet eller sjöövervakningen och tullkontrollen. Lotsen ska dessutom rapportera alla skador på det fartyg som lotsas eller skador som fartyget förorsakat samt om så krävs lämna tilläggsuppgifter om dem till myndigheterna.

Lotsen är skyldig att handleda fartygets däcksbefäl i studierna av farleden där lots ska anlitas och på begäran göra en anteckning om studierna i en utbildningsjournal eller motsvarande.

På lotsen tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar.

12 §

Styrsedel för lots

Lotsen *har rätt* att utföra lotsningar i de farleder för vilka lotsen har fått lotsningsrätt med stöd av en styrsedel som utfärdats av Trafiksäkerhetsverket. För beviljande av styrsedel förutsätts att sökanden

4) har godkänts i en av Trafiksäkerhetsverket anordnad examen,

14 §

Linjelotsbrev

För beviljande av linjelotsbrev förutsätts att sökanden

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

I farleder som avses i 5 § i denna lag och som befinner sig inom en sådan VTS-centrals område som tillhandahåller rapporter enligt 5 § och navigationsassistans enligt 6 § samt fartygstrafikregleringstjänster enligt 7 § i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) kan linjelotsbrev fås också under förutsättning att sökanden

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

16 §

Dispens

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

Befälhavaren och styrmannen skall dessutom i behövlig mån behärska antingen finska eller svenska.

14 §

Linjelotsbrev

För beviljande av linjelotsbrev förutsätts att sökanden

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

I farleder som avses i 5 § i denna lag och som befinner sig inom en sådan VTS-centrals område som tillhandahåller rapporter enligt 5 § och navigationsassistans enligt 6 § samt fartygstrafikregleringstjänster enligt 7 § i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) kan linjelotsbrev fås också under förutsättning att sökanden

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

16 §

Dispens

Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan bevilja ett fartygs eller en fartygs- eller bogserenhets befälhavare eller styrman fartygsspecifik dispens från skyldigheten att anlita lots för fartyget, om fartygets bruttodräktighet är maximalt 3 700. Dispens kan även beviljas befälhavare eller styrman för isbrytare oavsett fartygets storlek. Dispens kan beviljas för antingen enskilda eller flera av de farleder som avses i 5 § 1 mom. i denna lag.

För beviljande av dispens förutsätts att sökanden

1) har långvarig erfarenhet av trafik på finskt territorialvatten eller på Saimens vattenområde, antingen på det fartyg som ansökan gäller eller på ett motsvarande fartyg,

2) har det behörighetsbrev för däcksbefäl som krävs för att arbeta som befälhavare eller styrman,

3) har sådan hälsa och kondition som krävs av den som är i däckstjänstgöring på ett

En förutsättning för beviljande av dispens är att varken fartygssäkerheten eller miljön äventyras. Dispensen kan förenas med villkor om vakttjänsten på fartyget eller det övriga befälets erfarenhet av fartygsnavigering.

Dispens beviljas för viss tid, högst fem år, och kan förnyas på ansökan under samma förutsättningar som gäller i fråga om dess beviljande.

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

Närmare bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av dispens och om innehållet i beslut om dispens utfärdas genom förordning av statsrådet.

21 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter samt allmänna undantag

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

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

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om de farleder där lots ska anlitas och lotsningssträckorna samt publicerar en förteckning över dessa.

Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan bevilja fartyg undantag från skyldigheten att an-

handelsfartyg,

4) har en av Trafiksäkerhetsverket godkänd examen,

5) har godkänts i en av Trafiksäkerhetsverket anordnad examen, och

6) i behövlig utsträckning behärskar finska och svenska.

En förutsättning för beviljande av dispens är att varken fartygssäkerheten eller miljön äventyras. Dispensen kan förenas med villkor om vakttjänsten på fartyget eller det övriga befälets erfarenhet av fartygsnavigering.

Dispens beviljas för viss tid, högst fem år, och kan förnyas på ansökan under samma förutsättningar som det kan beviljas.

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

Närmare bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av dispens och om innehållet i beslut om dispens utfärdas genom förordning av statsrådet.

21 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter samt allmänna undantag

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

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

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om de farleder där lots ska anlitas och *lotsplatserna* samt publicerar en förteckning över dessa.

Trafiksäkerhetsverket kan på ansökan bevilja fartyg undantag från skyldigheten att

Gällande lydelse

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

Föreslagen lydelse

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

Denna lag träder i kraft den 20 .

Styrelsen för det aktiebolag som avses i lagen om ombildning av Lotsverket till aktiebolag (/) kan med avvikelse från 6 § 6 mom. besluta om prissättningen för 2011 innan denna lag träder i kraft. Med avvikelse från 6 § 2 och 3 mom. ska prissättningens struktur under hela 2011 vara likadan som under 2010.

Dispens som före ikraftträdandet av denna lag beviljats från skyldigheten att använda lots gäller den tid som dispens beviljats för, om inte beslutet ändras eller upphävs med stöd av lag.

Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.
