

FINNPILOT PILOTAGE AB
Villkor för lotsningstjänster
1.1.2019



Allmänna villkor för lotsningstjänster för aktörerna inom fartygstrafiken.

Innehåll

1. Inledning	3
2. Tillämpande av servicevillkoren och deras giltighet.....	3
3. Tillämplig lag	3
4.1. Servicenivå.....	3
4.2. Anmälan av förhandsuppgifter och beställning	4
4.2.1. Fartyg som anlöper hamnar i Finland	4
4.2.2. Fartyg som avgår från hamnar i Finland	4
4.2.3. Konsekvenser för kunden vid underlåtenhet att lämna uppgifter	5
4.2.4. Nedsatt lotsningsavgift	5
5. Lotsningsavgifter	6
6. Finnpilots ansvar.....	6
7. Befrielsegrunder	6
8. Biläggande av tvister	6

BILAGAR:

Lotsning under en tidsperiod då assistansbegränsningar är i kraft

Embarkation and disembarkation of pilots

1. Inledning

Finnpilot Pilotage Ab (nedan Finnpilot) erbjuder sina kunder lotsningstjänster inom Finlands vattenområden i de farleder där lots ska anlitas. Finnpilot har delat in den operativa verksamheten i sex lotsningsområden med sammanlagt 21 lotsstationer. Finnpilot är en del av Finlands logistikkedja ut i världen. Totalt cirka 34 procent av alla fartyg som anlöper och avgår från finländska hamnar anlitar Finnpilots lotsningstjänster.

Finnpilot och dotterbolaget Ice Advisors Oy bildar en koncern. Villkoren gäller inte dotterbolagets tjänster. Kontaktinformationen till dotterbolaget finns på bolagets egen webbplats (www.iceadvisors.fi).

2. Tillämpande av servicevillkoren och deras giltighet

Servicevillkoren tillämpas på de lotsningstjänster som Finnpilot tillhandahåller i de farleder där lots enligt Trafiksäkerhetsverkets beslut ska anlitas. Den senaste listan över lotsleder finns i [Trafiksäkerhetsverkets föreskrift](#) (15.6.2011)

Servicevillkoren och eventuella senare ändringar i dessa läggs ut med [lotsbeställningsanvisningarna](#) på Finnpilots webbplats.

Servicevillkoren träder i kraft 1.1.2017. Finnpilot förbehåller sig rätten till ändringar i servicevillkoren.

3. Tillämplig lag

Vid tolkning av dessa servicevillkor tillämpas gällande finsk lag.

4. Tillgång till lotsningstjänster

4.1. Servicenivå

Lotsningstjänster tillhandahålls dygnet runt under årets alla dagar. Servicenivån mäts genom längden av väntetiden på lotsningstjänsten. Inom havsområdet är det högst tre timmar ja inom Saimen-området är det högst sex timmar.

Finnpilot Pilotage Ab tillhandahåller lotsningstjänster för alla fartyg som ska lotsas. Lotsningsresurserna dimensioneras enligt reguljärtrafiken.

Befälhavare som har dispens eller linjelotsbrev får lotsningstjänster vid behov, men om det förekommer fördröjningar i tillgången till tjänsterna betalas förseningersättning enligt punkt 4.2.4. inte.

För att tjänsten ska vara så smidig som möjligt ska befälhavare med dispens eller linjelotsbrev beställa lotsningstjänst i enlighet med servicevillkoren i punkt 4.2.1.–4.2.2.

Finnpilot har delat in lotsbeställningarna i tre geografiska områden: östra, södra och västra beställningsområdet. På Finnpilots webbplats finns närmare information om [lotsbeställningsområdena](#) samt kontaktuppgifter för beställning.

Allt som gäller lotsningstjänsterna och beställningarna lagras automatiskt i Finnpi-lots elektroniska kundtjänstsystem. För att säkerställa kundtjänstens kvalitet spelar vi in alla samtal som anknyter till lotsbeställning.

4.2. Anmälan av förhandsuppgifter och beställning

4.2.1. Fartyg som anlöper hamnar i Finland

Förhandsuppgifter

Fartygets agent förmedlar det anlöpande fartygets veckoschema och föränderliga förhandsuppgifter till lotsförmedlingen per e-post eller fax.

Fartygets agent eller fartyget gör en förhandsanmälan till lotsförmedlingen 12 timmar före fartygets ankomst till lotsplatsen. Vid ankomst till Utö och Mariehamns lotsplatser görs förhandsanmälan 24 timmar före fartygets ankomst till lotsplatsen. Uppgifterna kan lämnas på en beställningsblankett eller per e-post, fax eller telefon. Om den ankomsttid som anmälts på förhand ändras med mer än en timme ska detta utan dröjsmål anmälas till lotsförmedlingen.

Om ett fartyg önskar lots till något annat ställe än en officiell lotsplats eller hamn (t.ex. till en ankarplats) ska fartygets ombud eller fartyget meddela sin plan per e-post en vecka i förväg till lotsningsdirektören (kari.kosonen@finnpilot.fi). Finnpilot Pilotage Ab förbehåller sig rätten att förkasta eller godkänna den framlagda planen. Om planen genomförs ska kunden på egen bekostnad arrangera transport för lotsen till och från fartyget.

Lotsbeställning

Fartyget eller fartygets agent gör en bindande lotsbeställning hos lotsförmedlingen tre (3) timmar före fartygets ankomst till lotsplatsen på en beställningsblankett eller per e-post, fax eller telefon.

Lotsen kontaktar vid behov fartyget via VHF när avståndet är mindre än en timme.

4.2.2. Fartyg som avgår från hamnar i Finland

Förhandsuppgifter

Fartygets agent eller fartyget gör en förhandsanmälan till lotsförmedlingen 12 timmar före fartygets avgång från hamnen. Uppgifterna kan lämnas på en beställningsblankett eller per e-post, fax eller telefon. Om den avgångstid som anmälts på förhand ändras med mer än en timme ska detta utan dröjsmål anmälas till lotsförmedlingen.

Lotsbeställning

Fartyget eller fartygets agent gör en bindande lotsbeställning hos lotsförmedlingen två (2) timmar före fartygets avgång från hamnen på en beställningsblankett eller per e-post, fax eller telefon.

Lotsförmedlingen skickar en bekräftelse på att uppdraget tagits emot till det medium med vilket förhandsanmälan eller den bindande lotsbeställningen gjorts. Beställningar per telefon bekräftas inte efter samtalet.

Om en bindande lotsbeställning ändras efter att den gjorts, kan Finnpiilot debitera kunden för de kostnader som uppkommer. Detta innebär minst 500 euro vid kusten och 250 euro på Saimen.

4.2.3. Konsekvenser för kunden vid underlåtelse att lämna uppgifter

Välfungerande och flexibla lotsningstjänster bygger på tillräcklig förhandsinformation om kommande lotsningar i området och för stationerna. Utifrån förhandsuppgifterna allokerar Finnpiilot personalresurser för olika lotsningar via lotsförmedlingen.

Om kunden underlåter att anmäla ovan nämnda uppgifter (punkt 4.2.1.–4.2.2.) på det sätt som föreskrivs i dessa servicevillkor eller inom den utsatta tiden kan Finnpiilot inte nödvändigtvis tillhandahålla lotsningstjänster med den tidtabell som kunden begär. I detta fall har kunden inte rätt att avkräva Finnpiilot ersättning för fördröjningar.

4.2.4. Nedsatt lotsningsavgift

Den som anlitar lotsningstjänster ansvarar för att förhandsuppgifterna och beställningstiderna enligt punkt 4.2.1. och 4.2.2. realiseras korrekt. Härvid strävar Finnpiilot efter att tillhandahålla lotsningstjänsterna med den tidtabell som kunden förutsätter.

Om det trots detta uppstår en situation där lotsningstjänsterna inte kan tillhandahållas förbinder sig Finnpiilot till nedsatt lotsningsavgift. Nedsatt lotsningsavgift kan beviljas utifrån fördröjningens längd enligt följande:

Vid kusten

- över tre timmars men under sex timmars väntetid från den av kunden angivna avgångs-/ankomsttiden: lotsningsavgiften nedsätts med 8 procent.
- över sex timmars väntetid från den av kunden angivna avgångs-/ankomsttiden: lotsningsavgiften nedsätts med 16 procent.

På Saimen

- över sex timmars men under nio timmars väntetid från den av kunden angivna avgångs-/ankomsttiden: lotsningsavgiften nedsätts med 8 procent.
- över nio timmars väntetid från den av kunden angivna avgångs-/ankomsttiden: lotsningsavgiften nedsätts med 16 procent.

Exempel:

Fartygets agent har iakttagit tidsfristen för anmälan av förhandsuppgifter (12 timmar före fartygets avgång). Fartyget ska avgå på tisdag kl. 18.00 och den första förhandsanmälan har gjorts på tisdag kl. 06.00. Agenten beställer lots två timmar före fartygets avgång, dvs. kl. 16.00. Trots detta kan lotsen ta sig till fartyget först kl. 21.00. Kunden har då rätt att få lotsningsavgiften nedsatt med 8 procent.

5. Lotsningsavgifter

Enligt lotsningslagen (940/2003, ändringar 1050/2010) är det Finnpilots styrelse som beslutar om priset per enhet och det nedsatta priset per enhet för lotsning samt prissättningen av eventuella övriga prestationer. På Saima kanal och på Saimens vattenområde grundar sig avgiften på ett nedsatt pris per enhet. På Saimen är avgiften 26 procent av avgiften vid Finska territorialvattnen.

Avgiften bestäms enligt det lotsade fartygets nettodräktighet och verkliga lotsningssträckan.

Lotsningsavgifterna gäller ända till 31.12.2017. [Avgifterna](#) finns på Finnpilots webbplats.

6. Finnpilots ansvar

Genom lotsbeställningen godkänner beställaren och beställarens uppdragsgivare dessa Finnpilots servicevillkor.

Finnpilots ansvar i lotsningen anges separat i lotsningslagen. Enligt lagen är ansvaret för skador som uppstår vid lotsningen högst 100 000 euro per skadefall.

Uppkomsten av skadeståndsansvar förutsätter att skadan har orsakats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet och med insikt om att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

Finnpilot ansvarar inte för direkta eller indirekta skador som orsakas av tillhandahållandet av sådana lotsningstjänster som avses i dessa villkor.

7. Befrielsegrunder

Finnpilot befrias från sina förpliktelser och ansvar enligt dessa servicevillkor om orsaken till brottet mot förpliktelserna eller underlåtelsen att fullgöra dem räknas som en befrielsegrund. Som befrielsegrund (force majeure) betraktas en exceptionell eller bidragande händelse som Finnpilot inte har kunnat beakta och som är oberoende av Finnpilot eller vars påverkan inte rimligen kan undvikas eller övervinnas.

Sådana händelser kan vara till exempel krig, lagbestämmelser och myndighetsföreskrifter, naturkatastrofer, väderlek och isförhållanden, avbrott i den allmänna trafiken, teleförbindelserna eller energidistributionen, att transportmateriel går sönder under transporter som anknyter till lotsningsuppdrag, arbetskonflikter, bränder eller någon annan exceptionell och av Finnpilot oberoende orsak med motsvarande konsekvenser.

8. Biläggande av tvister

Meningsskiljaktigheter om tillhandahållandet av sådana lotsningstjänster som avses i dessa villkor avgörs vid Helsingfors tingsrätt.

Lotsning under en tidsperiod då assistansbegränsningar är i kraft

Isklassföreskrifterna tryggar en smidig och säker vintertrafik

Fartygens egenskaper, som t.ex. belastningar på skrovkonstruktioner och maskineriet i isförhållanden samt fartygens förmåga att gå i is är viktiga faktorer i syfte att trygga en säker vintersjöfart. Med Transport- och kommunikationsverkets utgivna isklassföreskrifter strävar man efter att fartyg inklusive manskap som trafikerar inom Östersjön har tillräckliga förmåga att på egen hand framföra fartyget i is så att vintertrafiken är trygg och möjligast smidig.

Trafikledsverket har utarbetat anvisningar för vintersjöfarten i samarbete med industrin, rederierna, befraktarna, sjöfararna, isbrytarna, lotsarna och sjötrafikledningen. Intressentgrupperna bär sitt ansvar över Finlands vintersjöfart och strävar efter att ordna import- och exporttransporterna med fartyg som är moderna, har tillräcklig maskineffekt, som går bra i is och vars manskap är behöriga för dessa isförhållanden. Då issituationen försvåras, begränsar Trafikledsverket isbrytarassistansen ifall funktionaliteten för säkerheten och trafiksystemet så kräver.

Lotsning under en tidsperiod då assistansbegränsningar är i kraft

I enlighet med lotsningslagens 11 § har lotsen rätt att vägra utföra en lotsning eller att avbryta en lotsning, om han eller hon anser att inledandet av resan eller att en fortsatt resa äventyrar säkerheten för fartyget, de ombordvarande, den övriga sjötrafiken eller miljön. Lotsen kan med hänvisning till ovannämnda orsaker vägra att lotsa fartyget ifall fartyget i vinterförhållanden inte har en isklass som uppfyller kraven i assistansbegränsningarna eller om fartyget inte uppfyller dessa till följd av t.ex. sitt djupgående eller om fartyget inte har ett av Trafikledsverket beviljad dispens för assistans.

För att få en lotsningstjänst bör ett fartyg, som inte är berättigat till isbrytarassistans, framföra till lotsningsbolaget en assistansplan med vilken en trygg isgång kan säkras. Assistansplanen bör innehålla en plan för framförandet av fartyget i den rådande issituationen inom området (med assistansbegränsningar) och egenskaperna för den bogserbåt som används till assistans samt dess eventuella trafikområdesbegränsningar. Vid värderandet av assistansplanen förutsätter Finnpilot att den utrustning som är nödvändig för fartygets manövrering och energiproduktion fungerar vid påbörjandet av lotsningen och att fartygets skrov, maskineffekt, utrustning och manskap är sådan att säkerheten inte äventyras i de rådande isförhållandena. Baserat på alla ovannämnda faktorer bedömer Finnpilot assistansplanen och gör herefter ett beslut om huruvida lotsningen kan förverkligas i enlighet med lotsningslagen.

Embarkation and disembarkation of pilots

To ensure safe embarkation and disembarkation of its pilots, Finnpiilot Pilotage Ltd gives an amendment to the company Service terms and conditions. The purpose of this amendment is to provide the basic safety requirements for the pilots, pilot boats and the shipmasters to be followed. If the described safe practice in the boarding and landing of pilots by pilot boat is not followed, the pilotage service cannot be provided. However, these requirements on safe operating procedures can be adapted to suit particular locations or circumstances.

In adverse or difficult conditions where there is significant risk to personnel or the pilot boat, the pilot boat operator will make the eventual decision whether to place the pilot boat alongside the ship or to abort the transfer. If conditions during the pilot embarkation are such that they create any risk of injury the attempt shall be abandoned. If the pilot considers the embarkation unsafe for any reason, he or she will not embark the ship until the risk factors have ceased to exist.

If the pilot ladder rigged on the vessel appears to be or is, clearly damaged, unsafe or rigged incorrectly, the pilot shall request the ship to replace or re-rig the ladder; or if necessary, refuse to board or disembark the vessel until a safe means of embarkation/disembarkation is provided. The pilot shall report formally all cases of pilot ladder nonconformity according to the company procedure and the report is further submitted to the Finnish Transport and Communications Agency Traficom (Port State Control authority in Finland).

Ships have a duty to rig their pilot ladders in accordance with The International Convention for Safety of Life at Sea (SOLAS) regulation / 23 and IMO resolution A 1045(27) as amended. A copy of the poster showing IMO requirements and IMPA recommendations - "Required Boarding Arrangements for PILOT" is included as an annex to this document.

Pilot transfer operations are not undertaken on ships that do not fully comply with transfer arrangements described above.

The Pilot shall not embark if there is nobody at the top of the ladder. The ladder should be rigged and secured at the ship's side or side door as near midships as practical, and on the parallel body of the ship, clear of all overboard discharges. The ladder has to be located so that the pilot boat can lean against the parallel mid-body of the ship from the whole of its length. All steps of the ladder must rest firmly against the ship's side. If a list is unavoidable, the ladder should be rigged on the side opposite to the list, whilst always taking into account the need to make a sufficient lee.

During winter months in conditions where icing occurs special caution must be taken to ensure that the pilot ladders are maintained free of ice and the deck area is not slippery.

Pilot operations are not undertaken with ships that do not comply with the requirements described in this document. This amendment to Finnpiilot Pilotage Service terms and conditions cannot prescribe the safe pilot transfer arrangements for every configuration or type of vessel construction. Hence, the safety of the pilot transfer in ships other than merchant ships e.g. naval ships and large yachts may be evaluated case-by-case.