

1.1.2021

VILLKOR FÖR LOTSNINGSTJÄNSTER

Allmänna villkor för Finnpilot Pilotage Ab:s lotsningstjänster för aktörerna inom fartygstrafiken fr.o.m. 1.1.2021

1 INLEDNING

Finnpilot Pilotage Ab (nedan Finnpilot) erbjuder sina kunder lotsningstjänster inom Finlands vattenområden i de farleder där lots ska anlitas. Tillhandahållandet av lotsningstjänster grundar sig på lotsningslagen som föreskriver om skyldigheten att anlita lots, lotsarnas uppgifter och ansvar samt lotsningsbolagets rättigheter och skyldigheter.

2 TILLÄMPANDE AV VILLKOREN OCH DERAS GILTIGHET

Villkoren tillämpas på de lotsningstjänster som Finnpilot tillhandahåller i de farleder där lots enligt Transport- och kommunikationsverket Traficoms (nedan Traficom) beslut ska anlitas. Den gällande bestämmelsen om lotsleder och lotsplatser finns på Traficoms webbplats.

De gällande villkoren för lotsningstjänster läggs ut på Finnpilots webbplats. Dessa villkor träder i kraft den 1 januari 2021. Finnpilot förbehåller sig rätten till ändringar i villkoren genom anmälan på sin webbplats senast en månad innan ändringarna träder i kraft.

3 TILLÄMPLIG LAG

Vid tolkning av dessa villkor för lotsningstjänster tillämpas gällande finsk lag.

4 TILLGÅNG TILL LOTSNINGSTJÄNSTER

4.1. Servicenivå

Lotsningstjänster tillhandahålls dygnet runt under årets alla dagar. Servicenivån mäts med längden på väntetiden i lotsningstjänsten. I havsområden är väntetiden högst tre (3) timmar och i Saimens område sex (6) timmar.

Finnpilot 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 har de inte rätt till nedsatt lotsningsavgift enligt punkt 4.2.4. Befälhavare som har dispens eller

1.1.2021

linjelotsbrev ska beställa lotsningstjänster i enlighet med villkoren 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 FinnpiLOTS elektroniska kundservicesystem. Telefonsamtal i samband med lotsbeställningar bandas för att säkerställa kundservicens kvalitet.

4.1.1 De lotsade fartygens kravöverensstämmelse och säkerhet

Tillgången till lotsningstjänster under assistansrestriktionernas giltighetstid

Fartygens egenskaper, till exempel belastningen på konstruktioner och maskineri i isförhållanden och fartygens isgångsförmåga, är viktiga för vintersjöfartens säkerhet. Målet med Traficoms isklassföreskrifter är att fartygen i Östersjön och deras besättningar ska ha tillräcklig egenskaper till självständig isgång så att vintertrafiken är så säker och smidig som möjligt. Närmare anvisningar om tillgången till lotsningstjänster under assistansrestriktionernas giltighetstid finns i bilaga 1.

Kravöverensstämmelse för lotstagnings- och lotslämningsarrangemangen

Lotsens på- eller avstigning från fartyget är tryggt endast om fartygets lotstagnings- och lotslämningsarrangemang uppfyller de internationella bestämmelserna. Lotsen stiger inte på eller av ett fartyg vars lotstagnings- och lotslämningsarrangemang inte är trygga. Närmare information om situationer där lotstagnings- och lotslämningsarrangemangen inte uppfyller kraven finns beskrivna i bilaga 2.

Användning av strålkastare i Saimen

Närmare information om användning av och tillgång till strålkastare på fartyg som rör sig i Saima kanal och Saimens vattenområde finns i bilaga 3.

Rökning på det lotsade fartygets kommandobrygga

Enligt Finlands lag är tobaksrökning förbjuden i sådana lokaler i byggnader, i kommunikationsmedel och på motsvarande platser som är tillgängliga för allmänheten eller anställda eller för kunder för tillhandahållande av tjänster som producerats i näringsverksamhet eller offentliga tjänster. Finlands lag gäller inte

1.1.2021

utlandsflaggade fartyg men Finnpilot rekommenderar att Finnpilots personal inte utsätts för cigarettrök när de arbetar ombord.

4.1.2 Fartygets säkra djupgående i HaminaKotka hamn och i 14,0 meters farleden i Karleby

Till följd av Traficoms farledsbeslut om HaminaKotka hamnområden har en del av navigeringslinjerna till HaminaKotka hamn och hamnens djupgåendemärkningar avlägsnats. Dessutom har hamnen slopat de interna anvisningarna om kajområdenas högsta tillåtna djupgående. Finnpilots närmare anvisningar om bedömningen av säkert djupgående till de lotsade fartygen i HaminaKotka hamn och utlämnandet av relaterad information till lotsförmedlingen finns i bilaga 4.

Närmare anvisningar om iakttagandet av Traficoms djupgåendep Praxis under lotsning i 14,0 meters farleden i Karleby och utlämnandet av nödvändig information till lotsförmedlingen finns i bilaga 5.

4.2 Förhandsanmälan och beställning

4.2.1 Fartyg som anlöper hamnar i Finland

Förhandsanmälan

Fartygets ombud eller fartyget ska göra en förhandsanmälan till lotsförmedlingen 24 h och 12 h före fartygets ankomst till lotsplatsen. I samband med förhandsanmälan är det bra att också meddela fartygets uppskattade avgångstid från hamnen.

Fartygets ombud skickar det anlöpande fartygets veckoschema och ändringar i förhandsanmälan till lotsförmedlingen. Om den ankomsttid som anmälts på förhand ändras med mer än en timme (1 h) ska detta utan dröjsmål anmälas till lotsförmedlingen.

Förhandsanmälan och ändringar i förhandsanmäldan kan göras i Pilot Online eller per e-post, fax eller telefon.

- Fartygets namn
- Destinationshamn
- Kajplats (om känd)
- ETA lotsplats
- ETD från hamnen (om uppskattad avgångstid är känd)
- Tekniska brister som påverkar lotsningen (Deficiencies)
- Djupgående (on arrival) *)

1.1.2021

- Air draught **)

*) Om fartyget anländer till HaminaKotka hamn eller Karleby och överskrider djupgåendena (gränsvärdena) i bilaga 4 och 5, ska det anmäla tilläggsuppgifter enligt dessa bilagor 24 h före ankomsten till lotsplatsen.

**) Om fartyget är på väg till Joensuu, Puhos eller Färjsundet på Åland.

I de fall där fartyget vill att lotsen embarkerar fartyget på 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 lotsförmedlingen. Finnpilot förbehåller sig rätten att förkasta eller godkänna den framlagda planen. Om planen genomförs, ska kunden på egen bekostnad arrangera säker transport för lotsen till och från fartyget.

Lotsbeställning

Fartyget eller fartygets ombud ska göra en bindande lotsbeställning hos lotsförmedlingen tre (3) timmar före fartygets ankomst till lotsplatsen i Pilot Online eller per e-post, fax eller telefon.

- Fartygets namn
- Destinationshamn
- Kajplats
- ETA lotsplats
- ETD från hamnen (om uppskattad avgångstid är känd)
- Tekniska brister som påverkar lotsningen (Deficiencies)
- Djupgående (on arrival)
- Höjd över vattenytan (Air draught*)

*) Anmäls om fartyget är på väg till Joensuu, Puhos eller Färjsundet på Åland.

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

4.2.2 Fartyg som avgår från hamnar i Finland

Förhandsanmälan

Fartygets ombud eller fartyget ska göra en förhandsanmälan till lotsförmedlingen 12 och 6 timmar före fartygets avgång från hamnen. Om anmälningar inte kan göras nattetid, ska de göras på kvällen och omedelbart uppdateras på morgonen. Om den avgångstid som anmäls på förhand ändras med mer än en timme, ska

1.1.2021

detta utan dröjsmål anmälas till lotsförmedlingen. Uppgifterna kan lämnas i Pilot Online eller per e-post, fax eller telefon.

- Fartygets namn
- Avgångshamn
- Ändplats för lotsningen (t.ex. lotsplats, hav, ankarplats)
- Kajplats
- Uppskattad avgångstid (ETD) från hamnen
- Tekniska brister som påverkar lotsningen (Deficiencies)
- Avgångsdjupgående*)
- Höjd över vattenytan (Air draught**)

*) Om fartyget avgår från HaminaKotka hamn eller Karleby och avgångsdjupgåendet överskrider djupgåendena (gränsvärdena) i bilaga 4 och 5, ska det anmäla tilläggsuppgifter enligt dessa bilagor 12 timmar före avgången från hamnen.

*) Anmäls om fartyget avgår från Joensuu, Puhos eller Färjsundet på Åland.

Lotsbeställning

Fartyget eller fartygets ombud ska göra en bindande lotsbeställning hos lotsförmedlingen två (2) timmar före fartygets avgång från hamnen i Pilot Online eller per e-post, fax eller telefon. Undantagsvis ska ett fartyg som avgår från Sköldviks hamn beställa lots tre (3) timmar före avgång och fartyg som avgår från hamnarna i Hangö, Koverhar, Skogby och Lappvik en (1) timme före avgång.

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 separat efter samtalet.

- Fartygets namn
- Avgångshamn
- Ändplats för lotsningen (t.ex. lotsplats, hav, ankarplats)
- Kajplats
- Avgångstid
- Tekniska brister som påverkar lotsningen (Deficiencies)
- Avgångsdjupgående
- Höjd över vattenytan (Air draught) *)

*) Om fartyget är på väg till Joensuu, Puhos eller Färjsundet på Åland.

1.1.2021

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 anvisar Finnpilot 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 villkor eller inom den utsatta tiden, kan Finnpilot inte nödvändigtvis tillhandahålla lotsningstjänster med den tidtabell som kunden begär. Då har kunden inte rätt till nedsatt lotsningsavgift i samband med förseningarna.

4.2.4 Nedsatt lotsningsavgift

Den som beställer lotsningstjänster ansvarar för att förhandsuppgifterna och beställningstiderna enligt punkt 4.2.1 och 4.2.2 realiserar korrekt.

Om lotsningstjänsten inte kan tillhandahållas trots att förhandsanmälan och beställning gjorts på korrekt sätt, har beställaren rätt till nedsatt lotsningsavgift. Nedsatt lotsningsavgift grundar sig på försening av lotsningstjänsten 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.

I 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.

Vid kedjelotsningar i Saimen nedsätts avgiften för alla lotsningar i kedjan.

Exempel:

Fartygets ombud har iakttagit tidsfristen för anmälan av förhandsuppgifter (12 och 6 timmar före fartygets avgång). Fartyget avgår på tisdag kl. 18.00, 12 h förhandsanmälan har gjorts på tisdag kl. 06.00 och 6 h förhandsanmälan på tisdag kl. 12.00. Ombudet beställer lots två timmar före fartygets avgång, dvs. kl. 16.00.

1.1.2021

Trots detta kan lotsen ta sig till fartyget först efter kl. 21.00. Kunden har då rätt att få lotsningsavgiften nedsatt med 8 procent.

5 LOTSNINGSAVGIFTER

Enligt lotsningslagen (940/2003, ändringar 18.1.2019/51) är det Finnpilots styrelse som beslutar om priset per enhet och det nedsatta priset per enhet för lotsning samt prissättningen av eventuella övriga prestationer. I Saima kanal och Saimens vattenområde grundar sig avgiften på ett nedsatt pris per enhet. Lotsningsavgifterna i Saimen utgör 26 procent av avgifterna i Finlands territorialvatten.

Avgiften bestäms enligt längden på den lotsade sträckan och fartygets nettodräktighet. Lotsningsavgifterna gäller t.o.m. 31.12.2021. Lotsningsavgifterna har lagts ut på Finnpilots webbplats.

5.1 Preciseringar i lotsningsavgifterna

Vänteavgift

Om lotsen anlät till fartyget eller lotsplatsen enligt beställningen, men lotsningen inte inleds inom en timme från beställningstiden, tas en vänteavgift ut av fartyget tills lotsningen börjar eller lotsen avlägsnar sig från fartyget eller lotsplatsen. Vänteavgiften inom Finlands territorialvatten är 500 euro för varje påbörjad timme som överstiger nämnda timme. I Saima kanal och Saimens vattenområde är vänteavgiften 250 euro för varje påbörjad timme.

Om lotsen på kundens begäran väntar ombord på fartyget, faktureras 250 euro per påbörjad timme.

Avgift för ändring av beställning

Om det inte gäller annullering av beställning och den bindande lotsbeställningen ändras efter den egentliga beställningen, kan Finnpilot ta ut en avgift för ändring av beställning på 500 euro inom Finlands territorialvatten. I Saima kanal och Saimens vattenområde är avgiften för ändring av beställning 250 euro.

Annulleringsavgift

Om beställaren eller beställarens representant annullerar beställningen när lotsen är på väg till eller anländer till fartyget eller under väntetiden, tas en vänteavgift för minst två timmar ut av fartyget. Inom Finlands territorialvatten är

1.1.2021

annulleringsavgiften minst 1 000 euro, i Saima kanal och Saimens vattenområde minst 500 euro.

Höjning av lotsningsavgiften

När lotsningen till följd av 10 § i lotsningslagen eller på begäran utförs av två lotsar tas lotsningsavgiften ut höjd med 50 procent.

Lotsningsavgift för fartygskombination och stockflotte

För bogserare, skjutbogserare och för fartyg eller anläggningar som ska bogseras eller skjutbogseras liksom även för skjutbogserenheter tas en lotsningsavgift ut enligt kombinationens sammanlagda nettodräktighet. Lotsningsavgiften för en stockflotte fastställs så att halva antalet kubikmeter fast mått räknas som dräktighet.

6 FINNPILOTS ANSVAR

Kunden godkänner Finnpilots villkor för lotsningstjänster genom att göra anmälningar enligt villkoren. Finnpilots ansvar i lotsningen anges separat i lotsningslagen. Enligt lagen är ersättningsansvaret för skador som uppstår vid lotsning 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 GRUNDER FÖR BEFRIELSE

Finnpilot befrias från sina förpliktelser och ansvar enligt dessa villkor om orsaken till brottet mot förpliktelserna eller underlåtelserna att fullgöra dem räknas som en befrielsegrund. Som befrielsegrund (Force Majeure) betraktas en exceptionell händelse som Finnpilot inte har kunnat beakta och som är oberoende av Finnpilot eller vars påverkan inte rimligen kan undvikas eller förhindras. Sådana händelser kan vara till exempel krig, lagbestämmelser och myndighetsföreskrifter, naturkatastrofer, väderlek och isförhållanden, avbrott i den allmänna trafiken, datakommunikationen 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.

1.1.2021

8 BILÄGGANDE AV TVISTER

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

1.1.2021

BILAGOR TILL SERVICEVILLKOREN

BILAGA 1

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 (Traficom) 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 av- bryta 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.

1.1.2021

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.

1.1.2021

BILAGA 2

Embarkation and disembarkation of pilots

To ensure safe embarkation and disembarkation of its pilots, Finnpilot 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.

1.1.2021

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 Finnpilot 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.

1.1.2021

BILAGA 3

SAIMAA CANAL AND LAKE SAIMAA - REQUIREMENTS FOR PILOTED VESSELS

To ensure safe navigation in Saimaa Canal and lake Saimaa area vessels are required to be fitted with two (2) fully operational searchlights OR one (1) fully operational searchlight and light projectors that show simultaneously both sides of the Canal banks during the whole transit.

Vessels lighting arrangements are inspected by the pilot in locks Juustila and Mälkiä. Inspection is made by comparing the vessels lighting arrangements to shore based reflectors. If pilot decides that vessels lighting arrangements are inefficient then the vessel is piloted by daylight only.

Vessels are also reminded that according to Finnish Pilotage Act pilot has always the right to request a helmsman. Saimaa area pilots strongly recommend that vessels should be fitted with riverpilot option to steer the vessel.

1.1.2021

BILAGA 4

Finnpilot Pilotage Guidance for piloted vessels on the application of Under Keel Clearance (UKC) in Port of HaminaKotka

Based on Traficom's fairway decision on May 29, 2020, the navigation lines of fairways in some of the HaminaKotka Port's port areas were deleted. With this change, the *Finnish channel depth practise* is no longer applied in Port of HaminaKotka water areas (harbour basins) defined in the decision. Only the swept depth of the harbour basins (and their entrances) will be informed and regularly updated. In the *Finnish channel depth practise* the *authorised draught* is defined as the maximum design draught at which a ship can use the channel. The *authorised draught* is determined from the reference level. With the Traficom's fairway decision there is no *authorised draught* in these port areas.

(https://www.haminakotka.com/sites/default/files/attachment/Sataman%20v%C3%A4yl%C3%A4ohje_en.pdf)

Requirements for piloted vessels

Finnpilot Pilotage Ltd (Finnpilot) Under Keel Clearance (UKC) policy aims to ensure safe navigation in Finnish waterways and port areas. To ensure safe navigation in Finnish piloted waters, company's UKC Policy is based on *authorized draught* information given by the Finnish Transport and Communication Agency (Traficom) or the Port Authority that owns the water area and stated in the ENCs. When calculating the maximum authorized draught of a vessel the water depth shall always be corrected with prevailing water level information.

(https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kulkusyvyyskaytanto_en.pdf)

If *authorised draught* information is not marked on official ENC chart material, Finnpiilot defines as a basis for the evaluation of safe draught (for the piloted vessels) a reference value from swept depth of water area and vessel's intended *static draught*.

$$\text{Safe draught} = \frac{\text{Swept depth of water area} + \text{Prevailing water level}}{110\%}$$

1.1.2021

If the vessel's arrival or departure draught exceeds the *authorised draught* or above described *safe draught*, the master of the vessel is required to deliver following information to Finnpilot 24 hours prior to pilot order time. If this is not possible e.g. due to change in loading/discharging plans, information must be delivered to Finnpilot immediately when the information is available. This may affect the availability of pilotage service.

Information to be submitted to Finnpilot:

1. **Calculation of vessels dynamic UKC to fairway part or port area when authorised draught is exceeded.** Calculation should clearly state vessels minimum dynamic UKC which takes note to water level, weather conditions, external forces caused by e.g. tugboats, and changes in draught of a vessel due to vessel motion and manoeuvring in the water, etc.
2. **Vessels route and manoeuvring plan.** Route plan should state vessels planned speed and turning radius enroute in the area where requirements for authorised draught or safe draught is not met by the vessel. Manoeuvring plan should state ordered amount of tug boats in harbour area.
3. **Vessels stability information.** Stability information should clearly state vessel's Centre of Buoyancy (KB), Centre of Gravity (KG), Metacentric Height (GM) and block coefficient.
4. **Company UKC Policy.** Up-to-date UKC Policy of the Shipping Company shall be submitted. If there is no UKC Policy, this should be stated.

Information is to be delivered Finnpilot pilot order centre via email and it will be verified by Chief Pilot on duty.

Contact information to pilot order for Hamina and Kotka area:
Pilotorder.east@finnpilot.fi, telephone: +358 400 907 978.

In cases where the requirements for a safe draught as defined by Finnpilot or the requirements for an authorized draught as defined by Traficom are not met, the pilot will prior to commencing pilotage request the master of the vessel to confirm that he/she is aware of this fact and considers the draught to be safe for the vessel. When the pilot considers that vessel's UKC causes an obvious risk of grounding the vessel will not be piloted.

1.1.2021

BILAGA 5

Under keel clearance (UKC) during pilotage in the Kokkola 14,0 meter fairway

Requirements for piloted vessels

Finnpilot Pilotage Ltd (Finnpilot) Under Keel Clearance (UKC) policy aims to ensure safe navigation in Finnish waterways and port areas. To ensure safe navigation in Finnish piloted waters, company's UKC Policy is based on authorized draught information given by the Finnish Transport and Communication Agency (Traficom) or the Port Authority that owns the water area and stated in the ENCs. When calculating the maximum authorized draught of a vessel the water depth shall always be corrected with prevailing water level information.

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kulkusyvyyskaytanto_en.pdf

These instructions apply to the port of Kokkola and the Kokkola 14,0 meter deep fairway. If the vessel's arrival or departure draught exceeds the authorised draught (14,0 m), the master of the vessel is required to deliver following information to Finnpiilot 24 hours prior to pilot order time. If this is not possible e.g. due to change in loading/discharging plans, information must be delivered to Finnpiilot immediately when the information is available. This may affect the availability of pilotage service.

Information to be submitted to Finnpiilot:

- 1. Calculation of vessels dynamic UKC to fairway part or port area when authorised draught is exceeded.** Planned departure draught, current prevailing water level and water level forecast, current weather conditions, changes in vessel draft caused by external forces, changes in vessel depth caused by vessel movements.
- 2. Vessels stability information.** Stability information should clearly state vessel's Centre of Buoyancy (KB), Centre of Gravity (KG), Metacentric Height (GM) and block coefficient.
- 3. Company UKC Policy.** Up-to-date UKC Policy of the Shipping Company shall be submitted. If there is no UKC Policy, this should be stated.

Information is to be delivered Finnpiilot pilot order centre via email and it will be verified by Chief Pilot on duty.

1.1.2021

Contact information to pilot order for Kokkola area: Pilotorder.west@finnpilot.fi,
telephone: +358 400 907 979.

In cases where the requirements for the authorized draught as defined by Traficom are not met, the pilot will prior to commencing pilotage request the master of the vessel to confirm that he/she is aware of this fact and considers the draught to be safe for the vessel. When the pilot considers that vessel's UKC causes an obvious risk of grounding the vessel will not be piloted.

1.1.2021

Appendix to Finnpilot Pilotage Ltd Service terms for pilotage Attachment 5 on under keel clearance (UKC) during pilotage in the Kokkola 14,0 m fairway

Finnpilot Pilotage Ltd has set additional reporting requirements for vessels whose draught exceeds the authorized draught (14,0 m) in the Kokkola fairway and for vessels whose draught exceeds the Safe Draught as defined by Finnpilot, in the HaminaKotka Port area. In addition to the documents mentioned in the related Attachments to Finnpilot Pilotage Ltd's Service Terms for Pilotage (<https://finnpilot.fi/en/for-customers/service-terms-for-pilotage/>), the master of the vessel is required to deliver following information to Finnpilot 24 hours prior to pilot order time unless the information is clearly stated in the calculation of vessel's dynamic UKC to fairway part or port area where authorized draught is exceeded.

Information to be submitted to Finnpilot

The following information items used calculation of vessels dynamic UKC and stability information must be submitted to Finnpilot Pilotage Ltd as defined in the Service terms for pilotage attachment <https://finnpilot.fi/wp-content/uploads/2020/07/Finnpilot-Under-Keel-Clearance-guidance-HaminaKotka-1.pdf> (HaminaKotka) and <https://finnpilot.fi/wp-content/uploads/2020/11/Finnpilot-Under-Keel-Clearance-Kokkola.pdf> (Kokkola).

1.1.2021

Information related to calculation of vessels dynamic UKC

Vessels maximum draught (on arrival/departure) [m]	
Minimum gross UKC (static UKC) alongside [m]	
Minimum net UKC (dynamic UKC) on piloted fairway [m]	
Water level used in the calculation (+/- cm from reference level) [cm]	

Vessel's stability information

Centre of Buoyancy (KB) [m]	
Centre of Gravity (KG) [m]	
Metacentric Height (GM) [m]	
Block coefficient	

I (master of the vessel in concern) declare that the above information is correct and valid during the pilotage _____ (date) to/from the port of _____ (name of the Port).

Signature