

1.9.2023

TJÄNSTEVILLKOR FÖR LOTSNINGEN

De allmänna tjänstevillkoren för Finnpilot Pilotage Ab:s lotsningstjänster från och med 1.9.2023.

1 INLEDNING

Finnpilot Pilotage Ab (nedan Finnpilot) erbjuder sina kunder lotsningstjänster inom det lotspliktiga området i Finland. 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 TJÄNSTEVILLKOREN OCH DERAS GILTIGHET

Tjänstevillkoren tillämpas för de lotsningstjänster som Finnpilot erbjuder inom de lotspliktiga områdena som fastställs av Transport- och kommunikationsverket Traficom (nedan Traficom). Den gällande föreskriften om lotsleder och lotsplatser finns tillgänglig på justitieministeriets offentliga Finlex® internettjänst.

De gällande tjänstevillkoren publiceras på Finnpilots webbsida. Dessa villkor träder i kraft 1.9.2023. Finnpilot förbehåller sig rätten till att göra ändringar i tjänstevillkoren genom anmälan på sin webbplats senast en månad innan ändringarna träder i kraft.

3 TILLÄMPLIG LAG

Vid tolkning av dessa tjänstevillkor tillämpas gällande finsk lag.

4 TILLGÅNG TILL LOTSNINGSTJÄNSTER

4.1. Servicenivå och lotsförmedlingsområden

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

Finnpilot erbjuder lotsningstjänster för alla fartyg som ska lotsas. Lotsningsresurserna dimensioneras enligt den regelbundna trafiken.

Lotsningstjänster erbjuds inom det lotspliktiga området i Finland. I föreskriften *Skyldighet att anlita lots och förfaranden relaterade till detta i Finlands vattenområde*, som utgetts med stöd av Lotsningslagen (561/2023), finns tillagda de farleder där lots bör anlitas. Då en tillagd farled eller en del av denna är

1.9.2023

alternativ till tidigare lotsleder eller en del av denna, är det lotsen som gör beslutet om vilken farled eller del av denna som används.

Fartyg, där personen som är ansvarig för navigeringen och manövreringen har ett Pilot Exemption Certificate certifikat (PEC) som befriar från lotsplikt, kan vid behov erbjudas lotsningstjänster. Men om det förekommer fördröjningar i tillgången till tjänsterna har de inte rätt till nedsatt lotsningsavgift enligt punkt 4.2.4. De fartyg som kör med PEC-certifikat ska beställa lotsningstjänster i enlighet med villkoren i punkt 4.2.1–4.2.2.

Finnpilots lotsförmedlingsområden är geografiskt följande:

1. Bottenviken
2. Bottenhavet
3. Skärgårdshavet
4. Hangö och Helsingfors
5. Emsalö
6. Kotka
7. Saimen

Lotsförmedlingens kontaktuppgifter för givandet av förhandsanmälan och beställning, finns på Finnpilots webbsida.

All information i anknytning till lotsningstjänsten samt lotsförmedlingen, sparas i Finnpilots system för styrning av verksamheten.

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 isklassbestämmelser är att fartygen och dess besättning i Östersjön ska ha tillräcklig kapacitet 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 vid lotstagnings- och -lämningsarrangemangen

För att lotsen på ett säkert sätt ska kunna äntra och lämna fartyget måste fartygets arrangemang för lotstagningen och -lämningen följa de internationella bestämmelserna. Lotsen stiger inte ombord på ett fartyg som inte har ett säkert arrangemang för lotstagning och lämnar inte ett fartyg som inte har ett säkert arrangemang för lotslämning. Närmare information om situationer där arrangemangen för lotstagning och -lämning inte motsvarar kraven finns 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 sjöområde finns i bilaga 3.

1.9.2023

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 utlandsflaggade fartyg men Finnpiilot rekommenderar att Finnpilots personal inte utsätts för cigarettök när de arbetar ombord.

4.1.2 Fartygets säkra djupgående

Traficom har publicerat "Principerna för tillämpning av farledsdjup i Finland" -anvisningen som beaktar förutom de nuvarande djupens referensnivåer, även den nya referensnivån N2000. Anvisningen skall tillämpas oberoende av sjökortets referensnivå. I anvisningen ersätts begreppet leddjupgående med begreppet dimensionerat djupgående. Med dimensionerat djupgående avses det planerade djupgåendet som det dimensionerande fartyget i normala förhållanden kan använda på farleden, men som man kan avvika från om omständigheterna tillåter.

Finnpiilot har utgivit en noggrannare anvisning för bedömningen av säkert djupgående för lotsade fartyg, som vill röra sig på lotsleder med ett större statistiskt djupgående än farledens dimensionerade djupgående. Vid bedömningen av ett säkert statistiskt djupgående beaktas de rådande vattenståndet och förhållandena. Anvisningen inkluderar även överlåtandet av sådana uppgifter till Finnpiilot som krävs för fastställande av säkert djupgående. Förfaringssättet finns beskrivet i bilaga 4. Finnpilots beräkning utförs med Trafikledsverkets squaträknare, som finns på Trafikledsverkets webbsida (<https://vayla.fi/sv/tjansteproducent/yrkessjofart/att-fardas-i-farleder>).

4.2 Anmälan av förhandsuppgifter 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 anmäls på förhand ändras med mer än två (2 h) timmar, ska detta utan dröjsmål anmälas till lotsförmedlingen. Om det anmälda fartygsanlöpet annulleras, bör detta utan dröjsmål anmälas till lotsförmedlingen.

Förhandsanmälan och ändringar i förhandsanmälda uppgifter kan göras i Pilot Online, Port Activity App -applikationen, per e-post eller telefon.

1.9.2023

Uppgifter som bör ges i samband med förhandsanmälan	I samband med 24 h förhandsanmälan	I det skede som dessa uppgifter är kända (om dessa inte kunde ges vid 24 h förhandsanmälan)
Fartygets namn och anropssignal	X	
Destinationshamn	X	
Djupgående då lotsningen inleds	X	
ETA till lotsplatsen	X	
ETD från hamnen (uppskattning vid förhandsanmälan)	X	
Tekniska brister som påverkar lotsningen (Deficiencies)	X	
Övriga omständigheter som kan försämra lotsens säkerhet	X	
Information om behov av bogserbåt		X
Kajplats		X
Höjd över vattenytan		X

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 lotsförmedlingen. Finnpiilot Pilotage Ab 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, Port Activity App -applikationen, per e-post eller telefon.

Om det i samband med lotsbeställningen finns brister i förhandsanmälan's uppgifter, bör dessa ges vid beställningen så att lotsbeställningen kan tas emot.

En lotsbeställning till Saima kanal bör göras 14 dygn innan fartyget ankommer lotsplatsen eller innan tidpunkten för lotsningsbehovet. För trafik inom Saimen bör fartyget eller dess ombud göra en lotsbeställning 14 dygn innan lotsningsbehovet.

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 den avgångstid som anmäls på förhand ändras med mer än två timmar (2 h), ska detta utan dröjsmål anmälas till lotsförmedlingen. Om det anmälda fartygsanläppet annulleras, bör detta utan dröjsmål anmälas till lotsförmedlingen.

Uppgifterna kan lämnas i Pilot Online, Port Activity App -applikationen, per e-post eller telefon.

1.9.2023

Uppgifter som bör ges i samband med förhandsanmälan	I samband med 12 h förhandsanmälan	I det skede som dessa uppgifter är kända (om dessa inte kunde ges vid 12 h förhandsanmälan)
Fartygets namn och anropssignal	X	
Destinationshamn	X	
Lotsningens slutpunkt (t.ex. lotsplats, havet, ankarplats)	X	
Kajplats	X	
Beräknad avgångstid (ETD) från hamnen	X	
Tekniska brister som påverkar lotsningen (Deficiencies)	X	
Övriga omständigheter som kan försämra lotsens säkerhet	X	
Djupgående vid avgång		
Information om behov av bogserbåt		X
Höjd över vattenytan		X

Lotsbeställning

Fartyget eller fartygets ombud ska göra en bindande lotsbeställning till lotsförmedlingen två (2) timmar före fartygets avgång från hamnen i Pilot Online, Port Activity App -applikationen, per e-post eller telefon. Undantagsvis ska ett fartyg som avgår från Sköldviks hamn beställa lots tre (3) timmar före avgång och fartyg som avgår från Hangö hamn 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.

Om det i samband med lotsbeställningen finns brister i förhandsanmälan's uppgifter, bör dessa ges vid beställningen så att lotsbeställningen kan tas emot.

4.2.3 Konsekvenser för kunden vid underlåtelse att lämna uppgifter

Väl fungerande och flexibla lotsningstjänster bygger på tillräcklig förhandsinformation om kommande lotsningar i lotsningsområdet och för lotsstationerna. Utifrån förhandsuppgifterna anvisar 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 villkor eller inom den utsatta tiden, är Finnpiilot inte skyldig att erbjuda lotsningstjänster med den tidtabell som kunden begär. Då har kunden inte rätt till nedsatt lotsningsavgift i samband med förseningarna.

4.2.4 Nedsatt lotsningsavgift

1.9.2023

Den som beställer lotsningstjänster ansvarar för att förhandsuppgifterna och beställningstiderna enligt punkt 4.2.1 och 4.2.2 fullföljs 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 %.
- över sex timmars väntetid från den av kunden angivna avgångs-/ankomsttiden, lotsningsavgiften nedsätts med 16 %.

I Saimen:

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

Vid kedjelotsningar i Saimen nedsätts avgiften för alla lotsningarna 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. Trots detta kan lotsen ta sig till fartyget först efter kl. 21.00. Kunden har då rätt att få lotsningsavgiften nedsatt med 8 %.

4.3 Övriga tjänster i anknytning till lotsningen

PEC-inskolningsresor i enlighet med 43§ i lotsningslagen kan beställas från lotsförmedlingen. Finnpilot mottar i enlighet med lotsningslagen även lotsnings- och PEC-examen. Giltig information och mottagandet av examen och beställandet av dessa tjänster finns på Finnpilots webbsida.

5 LOTSNINGSAVGIFTER

Enligt lotsningslagen (561/2023) 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 % av avgifterna i Finlands territorialvatten.

1.9.2023

Avgiften bestäms enligt längden på den verkliga lotsade sträckan och fartygets nettodräktighet. Lotsningsavgifterna har lagts ut på Finnpilots webbsida.

5.1 Preciseringar i lotsningsavgifterna

Vänteavgift då lotsen anlät till fartyget eller lotsplatsen

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.

Vänteavgift på kundens begäran

Lotsen kan på kundens begäran bli kvar ombord och vänta på nästa lotsning eller möjlighet av att avlägsna sig från fartyget. Lotsens väntan ombord på fartyget avtalas alltid i förhand. Möjligheten för detta frågas av lotsförmedlingen. Finnpilot beslutar om lotsens väntan på fartyget från fall till fall. Om lotsen på kundens begäran väntar ombord på fartyget, faktureras 250 euro per påbörjad timme.

Exempel på väntan på kundens begäran: Man vet på förhand att lotsen, till exempel till följd av hård vind, inte kan lämna ett utgående fartyg vid lotsplatsen. I detta fall kan man separat avtala mellan Finnpilot och kunden att lotsen blir ombord på fartyget till nästa hamn och Finnpilot debiterar efter att lotsningen upphört 250 euro för varje påbörjad timme.

Avgift för ändring av beställning

Om det inte gäller annullering av beställning utan den bindande lotsbeställningen ändras efter den egentliga beställningstiden gått ut (inkommande fartyg 3 h och utgående fartyg 2 h, med undantag av Emsalö 3 h och Hangö 1 h), uppbär Finnpilot 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.

Annuleringsavgift

Om beställaren eller beställarens ombud annullerar lotsningen efter att beställningstiden (inkommande fartyg 3 h och utgående fartyg 2 h, med undantag av Emsalö 3 h och Hangö 1 h) gått ut, uppbärs en vänteavgift för minst två timmar av fartyget. Inom Finlands territorialvatten är annuleringsavgiften minst 1 000 euro, i Saima kanal och Saimens vattenområde minst 500 euro.

Höjning av lotsningsavgiften

När lotsningen till följd av 22 § i lotsningslagen eller på begäran utförs av två lotsar, uppbärs lotsningsavgiften upphöjt med 75 %.

Lotsningsavgift för fartygskombination och stockflotte

1.9.2023

För bogserare, skjutbogserare och för fartyg eller anläggningar som ska bogseras eller skjutbogseras, uppbärs en lotsningsavgift 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 tjänstevillkor för lotsningen då kunden ger sin första förhandsanmälan. 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 uppsåtligt 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 underlåtenheten 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.

8 BILÄGGANDE AV TVISTER

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

1.9.2023

BILAGOR TILL VILLKOR FÖR LOTSNINGSTJÄNSTER

BILAGA 1

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 23 § bör lotsen 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.

1.9.2023

BILAGA 2: Embarkation and disembarkation of pilots

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.

1.9.2023

BILAGA 3: Availability and use of floodlights in the Saimaa region**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.

BILAGA 4: Finnpilot Pilotage Guidance for piloted vessels on the application of Under Keel Clearance**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 *design 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 a safe draught for a piloted vessel, the water depth shall always be corrected with prevailing water level information.

If *design draught* information is not available on official ENC chart material, Finnpilot 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.

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

If the vessel's arrival or departure draught exceeds the *design 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.

1.9.2023

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. **Vessel's 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 number of tugboats in harbour area.
3. **Vessel's 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 to the relevant pilot dispatch area via email. Form 1 (attached) can be used for reporting the information above.

In cases where the requirements for design draught as defined by Traficom or the safe draught as defined by Finnpilot 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.

1.9.2023

FORMULÄR 1**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