



MERENKUKUHALLITUKSEN TIEDOTUSLEHTI

1.1.1982

Helsinki

No 3/82

ITÄMERENLUOTSAUS

Merenkukuhallitus on antanut asetuksen nro 1105/81 perusteella päätöksen itämerenluotseista.

Asetus ja päätös julkaistaan oheisena, samoinkuin Itämerenvaltioiden luotsiviranomaisten yhteisesti laatimat "Rules for Minimum Qualification Requirements and Working Conditions for Deep Sea Pilots in the Baltic".

Luotsi- ja majakkaosaston päällikkö,
merenkulkuneuvos

Jaakko Manninen

Toimistopäällikkö

Atso Jokivartio

MERENKULKUHALLITUKSEN PÄÄTÖS
itämerenluotseista

Annettu Helsingissä 11 päivänä tammikuuta 1982.

Merenkulkuhallitus on 30 päivänä joulukuuta 1981 itämerenluotseista annetun asetuksen (1105/81) 2,3,4 ja 7 §:n nojalla päättänyt:

1 §

Merikapteenilta, joka hakee itämerenluotsin ohjauskirjaa, vaaditaan:

- 1) alle 55 vuoden ikä;
- 2) vähintään kuuden vuoden kokemus aluksen päällikkönä, yliperämiehenä tai rannikon luotsina merikapteeninkirjan saatuaan;
- 3) kelpoisuus kansipalvelukseen, mikä osoitetaan merimieslääkärin antamalla lääkärintodistuksella;
- 4) riittävä teoreettinen Itämeren alueen tuntemus;
- 5) merenkulkuhallituksen hyväksymä itämerenluotsin käsikirja;
- 6) perehtyneisyys tutkan käyttöön;
- 7) riittävä kokemus merenkulusta jääolosuhteissa, joksi katsotaan palvelu toimikauden ajan kansipäällystössä jäänmurtaajalla tai edellä 2 kohdassa mainittu palvelu aluksessa, joka on liikennöinyt talviolosuhteissa Pohjois-Itämerellä viimeksi kuluneen kymmenvuotiskauden aikana; sekä
- 8) tyydyttävä englannin kielen taito.

Itämerenluotsin tulee toimittaa merenkulkuhallitukselle merimieslääkärin antama lääkärintodistus kelpoisuudestaan kansipalvelukseen joka toinen vuosi.

2 §

Itämerenluotsin tutkinnon järjestää merenkulkuhallitus. Tutkitavalta vaaditaan, että hän tuntee:

- 1) kansainväliset säännöt yhteentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä;

- 2) Itämerellä käytössä olevan viitoitusjärjestelmän;
- 3) tärkeimmät loistot;
- 4) merenkulkukaistat ja liikennejakojärjestelmät;
- 5) Itämerellä käytettävät pääsuunnat ja -matkat;
- 6) poijujen, majakoiden, majakka-alusten ja muiden risteyskohdissa olevien merenkulun turvalaitteiden nimet ja tunnukset;
- 7) eri maiden kansallisten luotsausalueiden ulkorajat, luotsaus-toiminnan kutsu- ja yhteydenpitotaajuudet, kansallisten luotsien tilausajat ja kohtaupaikat;
- 8) kansainvälisen radiopuhelinkäytännön, merenkulun tiedotusjärjestelmät, ETA-sanomien lähettämisen määräsatamiin, jääraporttien vastaanoton;
- 9) suurimmat sallitut kulkusyvytydet Juutinraumassa ja Tanskan salmissa, muissa kapeikoissa ja satamien tuloväylillä, sekä vallitsevat merivirrat;
- 10) yleistiedot ankkuripaikoista ja määräsatamien mahdollisista rajoituksista;
- 11) Itämeren alueen rannikkoviivan yleispiirteet;
- 12) käyttäytymisen jääoloissa, ottaen huomioon jäänmurtaja-avustusta koskevat säännökset; tutkittavan tulee tuntea kaikki jäänmurtaja-avustusta koskevat säännöt sekä erityisesti ne, joista ilmenee, milloin, kenelle ja missä aluksen saapumisesta rajoitusten alaiselle alueelle tulee ilmoittaa. Hänen on myös tunnettava jääluokkasäännöt sekä jäänmurtajan ja avustettavan aluksen välisessä yhteydenpidossa käytettävät merkit. Tutkittavan tulee erityisesti olla perillä seuraavista asioista:
 - (a) millä alueilla annetaan jäänmurtaja-avustusta;
 - (b) milloin ja millä taajuuksilla annetaan radio- ja muita tiedoituksia vallitsevista ja odotettavissa olevista jääoloista sekä vallitsevista liikenne rajoituksista jääluokan, aluksen koon (dwt) ja lastin osalta; sekä
 - (c) jäänmuodostuksen alukselle ja sen kansilastille aiheuttamat vaarat sekä sen vaikutus aluksen vakavuuteen, tarve suojata ankkurikoneisto ja kiinnitys vaijerit erityisesti keulakannella, tarve pitää vintturit, pumput, kannella olevat vesiputkistot ja muut vastaavat laitteet jäätymättöminä sekä jäänmurtajainauksen vaatimat järjestelyt;
- 13) nykyaikaiset komentositavarusteet ja navigointivälineet;
- 14) merenkulkua estävät rakenteet (porauslautat ja -tornit jne.);
sekä
- 15) Itämeren koskevat ympäristönsuojelumääräykset.

3 §

Itämerenluotsin käsikirjan tulee sisältää seuraavat tiedot:

- 1) Itämeren alueen deccamerikartat nrot 901 - 904, 907, 944, 945, 5 ja 3;
- 2) IMCO:n Standard Marine Vocabulary;
- 3) Barep-järjestelmät (julkaistu Tiedonantoja merenkulkijoille, 881 vihko 18/81);
- 4) Itämeren alueen merivaroitusjärjestelmä (julkaistu Tiedonantoja merenkulkijoille, tiedotus 980/75);
- 5) Itämeren alueen luotsintilaus- ja luotsipaikkatiedot;
- 6) Itämeren alueen radiopalvelu (Suomen rannikon loistot sivut 486 - 524); sekä
- 7) merivaurioilmoitus- ja luotsauslaskukaavakkeita.

Itämerenluotsin käsikirja tarkastetaan tutkintotilaisuuden yhteydessä.

4 §

Suoritettuaan hyväksyttävästi itämerenluotsin tutkinnon merikapteeni voi hakea itämerenluotsin ohjauskirjaa. Ohjauskirjahakemukseen, joka tulee laatia kirjallisena, tulee liittää seuraavat selvitykset ja todistukset:

- 1) selvitys itämerenluotsin ohjauskirjan saamiseksi vaadittavasta meripalvelusta (6 vuoden kokemus ja jääkokemus);
- 2) merimieslääkärin antama lääkärintodistus kelpoisuudesta kansipalveluun;
- 3) selvitys englannin kielen tyydyttävästä taidosta, joka osoitetaan merikapteeniluokan päästötodistuksella; sekä
- 4) tutkankäyttäjätodistus.

5 §

Itämerenluotsin ohjauskirja, joka laaditaan päätökseen liitetyn mallin mukaan suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi, sisältää seuraavat tiedot:

- 1) ohjauskirjan sarjanumero;
- 2) ohjauskirjan haltijan nimi ja henkilötiedot; sekä
- 3) maininta, että ohjauskirjan haltija on oikeutettu toimimaan itämerenluotsina.

Ohjauskirja on varustettava sen haltijan valokuvalla.

6 §

Normaalioloissa itämerenluotsi ei saa työskennellä yhtäjaksoisesti enempää kuin kaksitoista tuntia kahdessakymmenessäneljässä tunnissa. Itämerenluotsin tulee sopia etukäteen aluksen päällikön kanssa tarpeellisista lepohetkistä luotsauksen aikana.

7 §

Merenkulkuhallitus valvoo itämerenluotsien toimintaa.

8 §

Tämä päätös tulee voimaan 1 päivänä helmikuuta 1982.

Helsingissä 11 päivänä tammikuuta 1982.

Pääjohtaja

Jan-Erik Jansson

Luotsi- ja majakkaosaston päällikkö,
merenkulkuneuvos

Jaakko Manninen

merimiestäntävien, merenkulkuviranomaisten antamien määräysten ja olosuhteiden mukaisesti.

5 §

Itämerenluotsin tulee viipymättä ilmoittaa lähimmälle ja oman maansa merenkulkuviranomaiselle merenkulun turvallisuuteen vaikuttavista tai meren saastumiseen liittyvistä havainnoistaan.

6 §

Itämerenluotsauksesta peritään merenkulkuhallituksen vahvistaman taksan mukainen luotsausmaksu, joka lasketaan aluksen nettovetoisuuden ja luotsausmatkan pituuden mukaan.

Tehtävän päätyttyä itämerenluotsin tulee laatia merenkulkuhallituksen vahvistaman kaavan mukaiselle lomakkeelle lasku, josta yksi kappale on toimitettava merenkulkuhallitukselle.

7 §

Ohjauskirja lakkaa olemasta voimassa sen haltijan täyttäessä 60 vuotta. Merenkulkuhallitus voi hakemuksesta pidentää ohjauskirjan voimassaoloaikaa vuodeksi kerrallaan, jos hakija lääkärintodistuksella osoittaa, että hänellä

on toimen hoitamiseen vaadittava fyysinen ja psyykkinen terveydentila. Ohjauskirjan voimassaoloaikaa ei voida kuitenkaan enää jatkaa hakijan täytettyä 65 vuotta.

Ohjauskirja on sen lakattua olemasta voimassa palautettava merenkulkuhallitukselle.

8 §

Merenkulkuhallitus voi peruuttaa kokonaan tai määräajaksi itämerenluotsin ohjauskirjan:

1) jos itämerenluotsi on lääkärintarkastuksessa todettu kykenemättömäksi hoitamaan tehtäväänsä fyysisen tai psyykkisen terveydentilan heikentymisen vuoksi; tai

2) jos itämerenluotsi on osoittanut velvollisuksiensa toistuneella tai törkeällä rikkomisella, ettei hän ole enää kelvollinen hoitamaan tointansa.

9 §

Tarkempia määräyksiä tämän asetuksen soveltamisesta antaa merenkulkuhallitus.

10 §

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä tammi-kuuta 1982.

Helsingissä 30 päivänä joulukuuta 1981

Tasavallan Presidentin estyneenä ollessa

Pääministeri

MAUNO KOIVISTO

Kauppa- ja teollisuusministeri *Pirkko Työläjärvi*

RULES FOR MINIMUM QUALIFICATION REQUIREMENTS AND WORKING CONDITIONS
FOR DEEP SEA PILOTS IN THE BALTIC

1. General

- 1.1 The function of a deep sea pilot is to advise the master outside territorial waters, the master remaining responsible for the command and for the safety of his ship, even if he has allowed the sea pilot to give his orders directly to the crew.
- 1.2 Any person intending to professionally pilot vessels in the Baltic outside territorial waters shall be required to hold a special licence granted by the national pilotage authority of the Baltic coastal state (hereinafter referred to as "the appropriate pilotage authority") of which the applicant is a national.

Such licence shall only be granted on condition that the applicant fulfills the requirements as described in Section 2 of these Rules and has passed an examination as described in Section 3.

2. Requirements

The applicant for a licence to operate as a deep sea pilot in the Baltic shall -

- (1) be below the age of 60 (sixty);
- (2) hold the highest master's certificate;
- (3) have a record of not less than six years' service time as a master, chief mate, or licensed district pilot for sea-going ships while holding the certificate in question;
- (4) possess an official medical certificate covering eyesight, hearing, colour vision, general health and aptitude as required for exercising the profession of a deep sea pilot;
- (5) possess appropriate practical experience in Baltic waters, including recent practical experience of navigation in ice as a master, mate, or pilot in waters where ice-breaker assistance has been provided;

(6) possess appropriate theoretical knowledge of Baltic waters, which shall be proved by the possession of a "Bridge Book for the Baltic". The "Bridge Book for the Baltic" is a navigational notebook recording such information as courses, details of lights, hazards, etc., and incorporating sections of charts. It includes the following information: -

- (i) the "basic information", consisting of the matters listed under Item 3.2 of these Rules;
- (ii) the applicable Health Regulations;
- (iii) Search and Rescue information;
- (iv) a copy of the "Standard Marine Navigational Vocabulary".

(7) Examination

3.1 The examination shall be conducted by a Committee convened by the appropriate pilotage authority.

3.2 The examination shall cover the following subjects: -

- (1) the International Regulations for Preventing Collisions at Sea;
- (2) the buoyage systems used in the Baltic;
- (3) the principal lights;
- (4) the shipping lanes and traffic separation schemes;
- (5) the fairway courses and distances;
- (6) the names and characteristics of buoys, beacons, light-vessels and other navigational marks at the crossings and junctions of shipping lanes;
- (7) the seaward limits of national pilotage districts; pilotage communication; ordering and taking on board of district pilots;
- (8) international radiotelephony procedure; sources of navigational information; delivery of ETA messages to ports of destination; receiving of ice reports;
- (9) the maximum draughts permissible for transit through the Sound and the Belts, other narrow passages, and harbour approaches, including prevailing currents;
- (10) a general knowledge of the anchorages and of any limitations existing in ports of destination;
- (11) the general appearance of the coastline in the relevant area;

- (12) behaviour in ice, taking into account the existing regulations on ice-breaker assistance; the candidate for the examination should have knowledge of all rules concerning ice-breaker assistance, particularly as to when, where, and to whom the arrival of a ship into a restricted area should be reported. Furthermore, he should know the ice-class rules and the signals that are to be used for communication between the ice-breaker and the assisted vessel. He should also have studied the reports on the Baltic ice conditions published by scientific institutes. The candidate for the examination should know - as far as the prevailing winter is concerned -
- (a) the areas where ice-breaker assistance is provided;
 - (b) when and on which frequencies radio broadcasts and other notices on present and expected ice conditions are given;
 - (c) the prevailing traffic restrictions, as far as ice-class, deadweight, and type of cargo of ships are concerned; and
 - (d) the dangers of icing of ships and deck cargo, and the effect of icing on the stability of a ship; the need for covering the capstan and mooring wires, especially on the forecastle; the need for keeping winches, pumps and waterpiping on deck, etc., free from ice; the arrangements to be made for towing by an ice-breaker.
- (13) knowledge of modern bridge equipment and aids to navigation;
- (14) obstructions to navigation (rigs, platforms, etc.);
- (15) adequate knowledge of the English language;
- (16) adequate knowledge of anti-pollution regulations applicable in the Baltic;
- (17) any other subject selected at the discretion of the Examination Committee.

4. Deep Sea Pilot's Licence and Deep Sea Pilot Identity Card

- 4.1 Upon fulfilling the requirements described in Section 2 and passing the examination described in Section 3, the candidate shall be granted, by the appropriate pilotage authority, a licence entitling him to operate as a deep sea pilot in the Baltic.
- 4.2 Each deep sea pilot shall receive from the appropriate pilotage authority a Deep Sea Pilot Identity Card corresponding to the model shown in the Annex to these Rules and containing the following particulars: -
- (1) the country identification letter and the serial number;
 - (2) the name (surname and christian name) as well as the date and place of birth of the deep sea pilot;

- (3) a photograph of the deep sea pilot;
- (4) the indication that the holder has been granted the licence to operate as a deep sea pilot in the Baltic.

4.3 The texts in Deep Sea Pilot Identity Cards shall be given in the national language(s) as well as in English.

4.4 Upon request, the deep sea pilot shall produce his Identity Card to the shipmaster and to the pilotage authorities of the Baltic coastal states.

4.5 The pilotage authorities shall inform each other, without delay, on Deep Sea Pilot Identity Cards having been issued, withdrawn or lost.

5. Execution of deep sea pilots' work

5.1 A deep sea pilot shall carry out his obligations until he is released by the master, or until the vessel has reached the seaward limits of territorial waters or, if national laws and regulations do permit so, the pilot station.

5.2 Normally, a deep sea pilot should not function on the bridge for more than twelve hours within twenty-four hours. Deep sea pilots shall be required to take adequate rest periods between each act of pilotage, and also to agree in advance with the master for adequate rest periods during each passage, and the appropriate pilotage authority shall check that this is being done to the satisfaction of the authority.

5.3 During his work, a deep sea pilot shall make use of the navigational aids and means of telecommunication as required by the ordinary practice of seamanship, by regulations issued by the pilotage authorities, or by special circumstances.

5.4 A deep sea pilot shall forthwith report both to the nearest pilotage authority and to his competent national pilotage authority any observation that may have come to his attention with regard to the safety of navigation and the prevention of pollution. In particular, he shall report any accident that may have occurred to the piloted vessel, and furnish further information if so required. He shall also forthwith report any irregularities as to navigational lights and signals which he may have observed.

5.5 The extent to which a deep sea pilot has been piloting in the Baltic shall be documented by means of "Pilotage Notes", which shall for each pilotage effectuated, be completed by the pilot concerned and shall be signed by the master of the piloted vessel. Such Pilotage Notes shall specify: -

- (1) the name of the piloted vessel;
- (2) the owner, the operator and the agent of the piloted vessel;

- (3) the size and deepest draught of the piloted vessel;
- (4) the type of the piloted vessel and the kind of cargo carried;
- (5) the terminal points of the distance piloted;
- (6) the duration of the pilotage effectuated;
- (7) any other particulars the appropriate pilotage authority deems to be necessary for collecting the fee.

A deep sea pilot shall submit all Pilotage Notes to the appropriate pilotage authority.

5.6 A deep sea pilot shall furnish proof to the appropriate pilotage authority, at least once in every five years, that the requirements upon the basis of which his licence has been issued continue to be fulfilled. In particular, he shall furnish proof -

- (1) that, after having been licensed, he has been operating as a deep sea pilot in the Baltic to such an extent as shall be to the satisfaction of the appropriate pilotage authority;
- (2) that he has continually kept up to date his knowledge and his Bridge Book in all matters necessary for duly exercising his profession; and
- (3) that he continues to fulfill the requirements as to his health.

The fulfilment of the requirements as to a deep sea pilot's health shall be established by means of a medical fitness test.

6. Expiry and withdrawal of licence

- 6.1 When a deep sea pilot does not furnish the proof required under Item 5.6 his licence shall either automatically expire or be withdrawn.
- 6.2 A licence shall expire when its holder has reached the age of 60. At yearly intervals, the appropriate pilotage authority may extend the period of validity of the licence, upon application by its holder, for another twelve months if the deep sea pilot concerned can furnish proof, by means of an official medical certificate, that he continues to possess both the physical and mental fitness required for duly exercising this profession. However, no such extension shall be granted after the deep sea pilot applying for it has reached the age of 65.
- 6.3 In any of the above cases the deep sea pilot identity card shall be withdrawn.

6.4 A licence or a deep sea pilot identity card may be withdrawn, by the issuing authority, when -


- (1) the licence has been obtained by fraud, blackmail, or bribe;
- (2) in virtue of an official medical certificate, the deep sea pilot has been found no longer able to carry out his profession for lack of fitness or on account of a reduction of his mental capacity;
- (3) the certificate of competency upon the basis of which the issuance of the deep sea pilot's licence is based has been suspended by the competent authority or by court decision;
- (4) the deep sea pilot concerned has proved himself, through repeated and/or gross violation of duty, no longer qualified for carrying on his profession.

6.5 At any time, the appropriate pilotage authority may order a deep sea pilot to undergo a medical fitness test.

7. Assistance to be rendered to deep sea pilots

7.1 All deep sea pilots of the Baltic coastal states may use the existing national pilotage facilities under equal conditions and against payment of even fees.

7.2 The pilotage authorities shall ask the competent authorities to assist deep sea pilots finishing service in a port of a Baltic coastal state to return to their home countries without delay.

<p>Mr surname and christian name Suku- ja etunimi släkt- och förmamn</p> <p>..... place and date of birth syntymäpaikka ja -aika födselort och -datum</p> <p>..... is licensed to act as a Deep Sea Pilot in the Baltic on saanut tämän Itämerenluotsin ohjauskirjan har erhållit detta styrbrev för Östersjölots</p> <p>..... All authorities involved are requested to assist him aid in the pursuance of his Kaukkia viranomaisia pyydetään auttamaan luotsia tehtäviensä hoidossa Alla myndigheter bedes ge assistans i lotsens arbetsuppgifter</p>	<div data-bbox="435 1091 592 1329" style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 100%;"></div> <p>..... signature of the pilot luotsin nimikirjoitus lotsens signatur</p>	<p style="text-align: right;">FINLAND SUOMI</p> <p style="text-align: center;"></p> <p style="text-align: right;">Deep Sea Pilot Identity Card Itämerenluotsin henkilökortti Personalkort för Östersjölots</p> <p>N:o</p> <p style="text-align: right;">Helsinki, / 198</p> <p style="text-align: center;">National Board of Navigation Merenkulkuhallitus Sjöfartsstyrelsen</p> <p>.....</p>
---	--	--



SJÖFARTSSTYRELSENS INFORMATIONSBLAD

1.1.1982

Helsingfors

Nr 3/82

ÖSTERSJÖLOTSNING

Sjöfartsstyrelsen har med stöd av förordningen nr 1105/81 givit sitt beslut av östersjölotsar.

Förordningen samt beslutet publiceras nedan tillsammans med "Rules for Minimum Qualification Requirements and Working Conditions for Deep Sea Pilots in the Baltic", vilka är sammanställda av Östersjöstaternas lotsmyndigheter.

Chef för lots- och fyravdelningen,
sjöfartsråd

Jaako Manninen

Byråchef

Atso Jokivartio

SJÖFARTSSTYRELSENS BESLUT

om östersjölotsar

Givet i Helsingfors den 11 januari 1982

Sjöfartsstyrelsen har med stöd av 2,3,4 och 7 § förordningen om östersjölotsar (1105/81) given den 30 december 1981 beslutat:

1 §

Av sjökaptten, som ansöker om styrningssedel för östersjölots, krävs:

- 1) under 55 års ålder;
- 2) minst sex års praktik som fartygs befälhavare, överstyrman eller kustlots efter erhållet sjökaptensbrev;
- 3) duglighet för däckstjänstföring, som påvisas med av sjömansläkare utfärdat läkarintyg;
- 4) tillräcklig teoretisk kännedom om östersjöområdet;
- 5) av sjöfartsstyrelsen godkänt handbok för östersjölotsar;
- 6) förtrogenhet med radarnavigering;
- 7) tillräcklig sjöfartspraktik i isförhållanden, som vilken räknas tjänstföring under en seglationssäsong som däcksbefäl på isbrytare eller ovan i punkt 2 nämnd tjänstföring på fartyg, som trafikerat i vinterförhållanden på norra Östersjön under den senast gångna tioårsperioden; samt
- 8) nöjaktiga kunskaper i engelska.

Östersjölots skall vart annat år till sjöfartsstyrelsen överstyra av sjömansläkare utfärdat läkarintyg över sin duglighet för däckstjänstgöring.

2 §

Sjöfartsstyrelsen anordnar östersjölotssexamen. Av tentanden krävs, att han är förtrogen med:

- 1) de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss;
- 2) det utprickningssystem som används på Östersjön;
- 3) de viktigaste fyrarna;

- 4) sjöfartsfilerna och trafiksepareringssystemen;
- 5) de huvudriktningar och stråk som skall användas på Östersjön;
- 6) benämningarna och kännetecknen för bojar, fyrar, fyrskepp och korsningspunkternas andra säkerhetsanordningar för sjöfarten;
- 7) de yttre gränserna för de olika ländernas nationella lotsningsområden, lotsningsverksamhetens anropnings- och förbindelsefrekvenser, de nationella lotsarnas tillkallningstider och mötesplatser;
- 8) den internationella radiotelefonpraxisen, sjöfartens informationssystem, sändandet av ETA-meddelanden till destinationshamnarna, mottagandet av israpporter;
- 9) det största tillåtna djupgåendet i Öresund och Danska sunden, i övriga trånga farvatten och hamnarnas inlopp, samt de dominerande havsströmmarna;
- 10) allmänna insikter om förankringsplatserna och destinationshamnarnas eventuella restriktioner;
- 11) de allmänna dragen i fråga om östersjöområdets strandlinje;
- 12) förfarandet i isförhållanden, med beaktande av bestämmelserna om isbrytarassistans; tentanden bör känna till alla stadganden rörande isbrytarassistans samt speciellt de, i vilka framgår, när, till vem och var man bör anmäla om fartygets ankomst till ett restriktionsbelagt område. Han bör också vara förtrogen med bestämmelserna om isavgiftsklasser samt de signaler som används i kommunikationen mellan isbrytaren och det assisterade fartyget. Tentanden bör speciellt vara förtrogen med följande frågor:
 - (a) inom vilka områden isbrytarassistans lämnas;
 - (b) när och på vilka frekvenser lämnas radio- och andra rapporter om de rådande och förväntade isförhållandena samt om de rådande trafikrestriktionerna för isavgiftsklassens, fartygsstorlekens (dwt) och lastens del; samt
 - (c) vilka faror isbildningen utsätter fartyget och däckslasten för samt dess inverkan på fartygets stabilitet, behovet av att skydda ankarmaskineriet och anöringsvbjärarna på speciellt fördäcket, behovet av att hålla vinschar, pumpar, vattenrören på däck och andra motsvarande anordningar isfria samt de arrangemang isbrytarassistansen kräver;
- 13) kommandobryggornas nutida utrustning och navigeringsinstrument;
- 14) konstruktionerna som hindrar sjöfarten (borningsplattformar och -torn osv.); samt vara förtrogen med
- 15) miljöskyddsbestämmelserna rörande Östersjön.

3 §

Handboken för östersjölotsar måste innehålla följande uppgifter:

- 1) Östersjöområdets deccasjökort nr 901-904, 907, 944, 945, 5 och 3;
- 2) IMCO:s Standard Marine Vocabulary;
- 3) Barep-systemen (publicerade i Underrättelser för sjöfarande, 881 häfte 18/81);
- 4) Östersjöområdets sjövarningssystem (publicerat i Underrättelser för sjöfarande, kungörelse 980/75);
- 5) Uppgifterna om östersjöområdets lotstillkallning och lotsplatser;
- 6) Östersjöområdets radiotjänst (Fyrar vid Finlands kuster, sidorna 486-524); samt
- 7) blanketter för anmälan om sjöskada och lotsningsräkning.

Handboken för östersjölotsar granskas i samband med examenstillfallet.

4 §

Efter avlagd östersjölotsexamen kan sjökaptens ansöka om styrningssedel för östersjölotsning. Till ansökan om styrningssedel, som bör uppgöras skriftligt, skall fogas följande utredningar och betyg:

- 1) utredning om den sjötjänstgöring som krävs för erhållande av styrningssedel för östersjölots (6 års praktik samt erfarenhet av sjöfart i isförhållanden);
- 2) av sjömansläkare utfärdat läkarintyg över duglighet för däckstjänstgöring;
- 3) utredning över nöjaktiga kunskaper i engelska, vilket påvisas med dimissionsbetyg från sjökaptensklassen; samt
- 4) certifikat för radarnavigatör.

5 §

Styrningssedeln för östersjölots, som i enlighet med till beslutet fogad modell uppgörs på finska, svenska och engelska, innehåller följande uppgifter:

- 1) styrningssedelns serienummer;
- 2) styrningssedelnehavarens namn och personuppgifter; samt

3) omnämmandet, att innehavaren av styrningssedeln är berättigad att fungera som östersjölots.

Styrningssedeln bör förses med innehavarens fotografi.

6 §

Under normala förhållanden får inte östersjölots arbeta i en fortsättning över tolv timmar under tjugofyra timmar. Östersjölotsen skall på förhand med fartygets befälhavare överenskomma om de erforderliga vilostunderna under lotsningen.

7 §

Sjöfartsstyrelsen övervakar östersjölotsarnas verksamhet.

8 §

Detta beslut träder i kraft den 1 februari 1982

Helsingfors den 11 januari 1982

Generaldirektör

Jan-Erik Jansson

Chef för lots- och fyravdelningen,
sjöfartsråd

Jaakko Manninen

Nr 1105

Förordning

om östersjölotsar

Given i Helsingfors den 30 december 1981

På föredragning av handels- och industriministern stadgas:

1 §

I denna förordning avses med:

östersjölots en person, som på basen av civilrättsligt arbets- eller annat avtal tjänstgör som lots eller annan nautisk rådgivare inom östersjöområdet utanför Finlands nationella lotsningsområden; samt

östersjöområdet den egentliga Östersjön inklusive Bottniska viken och Finska viken, dock ej Danska sunden och ej heller Kattegat och Skagerrak.

2 §

Östersjölots skall inneha giltig styrningssedel.

Sjöfartsstyrelsen utfärdar på ansökan styrningssedel för östersjölotsning till finsk medborgare som innehar sjökaptensbrev och som uppfyller övriga av sjöfartsstyrelsen uppställda krav samt har avlagt östersjölotssexamen.

3 §

Jämte styrningssedeln utfärdar sjöfartsstyrelsen för östersjölots ett särskilt av sjöfartsstyrelsen bestyrkt identitetsbevis.

Östersjölots är skyldig att på anfordran förete i 1 mom. avsett identitetsbevis för fartygets befälhavare och för sjöfartsmyndigheterna i östersjöländerna.

4 §

Östersjölots skall fullgöra sina plikter som fartygslots eller annan nautisk rådgivare fram till dess fartygets befälhavare befriar honom från hans uppdrag eller tills fartyget anländer till lotsplats eller avlägsnar sig från östersjöområdet.

Östersjölots skall i sitt arbete begagna sig av navigations- och kommunikationsmedel i enlighet med god sjömanssed, sjöfartsmyndigheternas föreskrifter och förhållandenas krav.

5 §

Östersjölots skall ofördröjligen underrätta närmaste och sitt eget lands sjöfartsmyndighet om alla sina iakttagelser som inverkar på säkerheten till sjöss eller beträffande förorening av havet.

6 §

För östersjölotsning uppbäres lotsningsavgift enligt av sjöfartsstyrelsen fastställd taxa som beräknas efter fartygets nettodräktighet och lotsningsdistansen.

Efter fullgjort uppdrag skall östersjölots på blankett, för vilken sjöfartsstyrelsen fastställt formulär, skriva ut en räkning, varav ett exemplar skall tillställas sjöfartsstyrelsen.

7 §

Styrningssedel upphör att gälla, då innehavaren därav fyller 60 år. Sjöfartsstyrelsen kan på ansökan förlänga styrningssedelns giltighet med ett år i sänder, om sökanden genom läkarintyg styrker att han har den fysiska och psykiska hälsa som krävs för skötseln av befattningen. Styrningssedelns giltighetstid kan

Helsingfors den 30 december 1981

emellertid inte längre förlängas sedan sökanden fyllt 65 år.

När styrningssedelns giltighetstid har utgått, skall sedeln returneras till sjöfartsstyrelsen.

8 §

Sjöfartsstyrelsen kan helt eller på viss tid annullera styrningssedeln för östersjölots:

1) såframt östersjölotsen har vid läkarundersökning befunnits oförmögen att fullgöra sina uppgifter på grund av nedsatt fysisk eller psykisk hälsa; eller

2) östersjölotsen har genom att upprepat eller grovt försumma sina åligganden visat att han inte längre är i stånd att sköta sin befattning.

9 §

Närmare bestämmelser om tillämpningen av denna förordning utfärdas av sjöfartsstyrelsen.

10 §

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1982.

Vid förfall för Republikens President

Statsminister

MAUNO KOIVISTO

Handels- och industriminister *Pirkko Työläjarvi*