

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av sjölagen och av 14 g § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att sjölagen och lagen om tillsyn över fartygssäkerheten ändras för genomförandet av direktivet om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk.

Sjölagen föreslås ändrad så att redaren har en försäkringsplikt i fråga om fartygets sjörättsliga skadeståndsansvar. Försäkringsplikten ska gälla fartyg som seglar under finsk flagg, vilkas bruttodräktighet är minst 300. Bestämmelserna omfattar även utländska fartyg med en bruttodräktighet på minst 300 som anlöper finska hamnar. Det föreslås att fartyget är skyldigt att visa att en försäkring har tecknats genom ett bevis utfärdat av försäkringsgivaren. Beviset ska medföras på fartyget. Dessutom föreslås bestämmelser om påföljder vid överträdelse av bestämmelserna.

I sjölagen föreslås även ändringar i fråga om Trafiksäkerhetsverkets behörighet, vilka föranleds av förordningen om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss och förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar.

Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten föreslås ändrad så, att försäkringsbevis fogas till förteckningen över de intyg som ska medföras på fartyget och som tillsynsmyndigheterna för fartygssäkerhet kontrollerar. Enligt förslaget kan tillsynsmyndigheten för fartygssäkerhet utfärda ett utvisningsbeslut för fartyget, om det inte medför ett försäkringsbevis. Dessutom kan sådana fartyg som någon medlemsstat har gett order om utvisning förbjudas tillträde till en finsk hamn.

Lagarna avses träda i kraft så snart som möjligt.

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÄN MOTIVERING .....	3
1 NULÄGE .....	3
1.1 Europeiska unionens lagstiftning .....	3
Försäkringsdirektivet .....	3
Atenförordningen och förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar .....	5
1.2 Nationell lagstiftning .....	5
Sjölagen .....	6
Lag om tillsyn över fartygssäkerheten .....	7
Lagen om fartygstrafikservice .....	8
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN .....	8
2.1 Målsättning .....	8
2.2 De viktigaste förslagen .....	9
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	9
3.1 Fastställelse av den skadelidandes rätt till ersättning .....	9
3.2 Ekonomiska konsekvenser .....	10
3.3 Konsekvenser för myndigheterna .....	10
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	10
5 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER .....	11
DETALJMOTIVERING .....	11
1 LAGFÖRSLAG .....	11
1.1 Sjölagen .....	11
7 kap. <b>Allmänna stadganden om ansvar</b> .....	11
15 kap. <b>Befordran av passagerare och resgods</b> .....	12
20 kap. <b>Straffstadganden</b> .....	14
1.2 Lag om tillsyn över fartygssäkerheten .....	15
4 kap. <b>Tvångsmedel och påföljder</b> .....	15
2 IKRAFTTRÄDANDE .....	16
3 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING .....	16
LAGFÖRSLAGET .....	17
om ändring av sjölagen .....	17
om ändring av 14 g § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten .....	20
BILAGA .....	21
PARALLELLEXT .....	21
om ändring av sjölagen .....	21
om ändring av 14 g § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten .....	25

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Nuläge

#### 1.1 Europeiska unionens lagstiftning

##### Försäkringsdirektivet

Ett av syftena med gemenskapens sjöfartspolitik är att höja kvaliteten på handels- och sjöfarten, genom att förmå de ekonomiska operatörerna att agera på ett mer ansvarsfullt sätt. Det här kan bl.a. ske genom att betona och lyfta fram operatörernas ansvar.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk av den 23 april 2009, nedan försäkringsdirektivet, utgör en del av Europeiska unionens s.k. tredje sjösäkerhetspaket, som antogs 2009. Utöver försäkringsdirektivet innehåller sjösäkerhetspaketet två förordningar och fem andra direktiv, som gäller övervakning av sjötrafiken, åtaganden för flaggstater, inspektion och besiktning av fartyg, klassificeringssällskap, utredning av olyckor samt ansvar vid befordran av passagerare. Kraven enligt Europeiska unionens sjösäkerhetslagstiftning grundar sig i första hand på de krav och regler som Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har godkänt.

Genom att införa en försäkringsplikt kan man bekräfta de skadelidandes ställning, främja att undermåliga fartyg försvinner ur trafik och att konkurrensen mellan operatörerna återupprättas. I sin resolution A.898 (21) uppmanade dessutom Internationella sjöfartsorganisationen medlemsstaterna att se till att fartygsägarna eller de personer som är ansvariga för driften av fartyget har tillräcklig försäkring.

Försäkringsdirektivet förutsätter att medlemsstaterna säkerställer att ägare till fartyg som för dess flagg eller någon annan person som är ansvarig för driften av fartyget har en försäkring, som täcker de sjörättsliga

krav som uppkommit under fartygets drift. Dessutom ska också fartyg som för en annan stats flagg förutsättas ha en försäkring då de anlöper en hamn under en medlemsstats jurisdiktion. Medlemsstaten kan, inom de ramar som internationell rätt medger, förutsätta att försäkringsplikten iakttas när sådana fartyg går i trafik inom deras territori- alvatten.

Försäkringsdirektivet gäller fartyg i sjöfart och tillämpas på fartyg, vilkas bruttodräk- tighet är minst 300. Direktivet ska inte tillämpas på krigsfartyg, flottans hjälpfartyg och andra fartyg som en stat äger eller använder och som används för icke kommersi- ella, offentliga tjänster. Eftersom försäk- ringsdirektivet endast fastställer miniminivån för fartygets storlek, kan en medlemsstat ut- sträcka dess tillämpning till att även omfatta mindre fartyg.

Försäkringsdirektivet tillämpas inte på sådana system för skadestånd som tillämpas i nationell lagstiftning, vilka grundar sig på vissa konventioner som IMO har ratificerat. Dessa konventioner ingår i bilagan till direk- tivet och de gäller ansvarighet i samband med transport av olja i oljetankers (1992 års ansvarighetskonvention), ansvarighet i sam- band med sjötransport av farliga ämnen (HNS-konventionen år 1996), ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (bunkerkonventionen år 2001) samt ansvarighet i samband med borttagning av vrak (2007 års vrakborttagningskonven- tion). Nämnda konventioner innehåller bestämmelser om ansvarighet, obligatorisk försäkring samt rätten till ansvarsbe- gränsning, vilka man inte önskar påverka ge- nom försäkringsdirektivet.

Direktivets tillämpningsområde omfattar inte heller Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 329/2009 om trans- portörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss.

Genom förordningen har 2002 års Atenkonventions materiella bestämmelser samt de riktlinjer för genomförandet av konventionen som IMO:s juridiska kommitté antog den 19 oktober 2006 införlivats i EU:s lagstiftning. Förordningen innehåller bestämmelser om ansvar, obligatorisk försäkring samt rätten till ansvarsbegränsning. Förordningen ska tillämpas från och med den dag 2002 års Atenkonvention träder i kraft för unionens del och i vilket fall som helst senast från och med den 31 december 2012.

Enligt direktivet ska försäkringen omfatta sjörättsligt skadeståndsansvar enligt 1976/1996 års konvention som gäller redares rätt till ansvarsbegränsning. Dessa krav omfattar i regel allt som kan inträffa i samband med fartygets drift. Beloppsgränsen för försäkringen fastställs enligt direktivet i enlighet med de beloppsgränser som gäller för ansvarsbegränsning enligt nämnda konvention. Av IMO:s konventionsstater omfattas 52 stater av 1976 års konvention och 45 stater av 1996 års protokoll. EU har som mål att alla EU-länder ska omfattas av 1996 års protokoll, eftersom gränserna för ersättningsbeloppen enligt protokollet är avsevärt högre än i 1976 års konvention.

Med försäkring avses försäkring med eller utan självrisk, vilket exempelvis innefattar skadeförsäkring av det slag som medlemmar i International Group of P&I Clubs tillhandahåller. International Group of P&I Clubs har 13 medlemmar, som är verksamma med utgångspunkt i ett ömsesidigt försäkringssystem. En stor del av tonnage i världen har en P&I-försäkring (Protection & Indemnity), som tillhandahålls av en medlem i Group of P&I Clubs vilken inom ramen för redarens eller operatörens skadeståndsansvar täcker de skador som har uppkommit för tredje part i samband med fartygets drift. Hit hör bl.a. oljeutsläpp och andra miljöskador. Ur P&I-försäkringen kan även ersättas skador på lasten samt skador på fartygets besättning eller passagerare. Försäkringarnas täckning varierar. P&I-försäkringar täcker inte krigsrisker för vilka det finns en särskild försäkring.

Direktivet möjliggör även andra effektiva försäkringsformer, inberäknat styrkt självförsäkring samt finansiella säkerheter med liknande skyddsvillkor. Den definition

på en försäkring som direktivet innehåller ger den försäkringspliktige en möjlighet att välja den försäkringsform som passar bäst.

Försäkringens giltighet ska intygas genom ett bevis från försäkringsgivaren som ska medföras på fartyget. I försäkringsdirektivet fastställs de uppgifter som försäkringsgivarens bevis ska innehålla. Det är bl.a. fartygets namn, IMO-nummer och registreringssamn, fartygsägarens namn och huvudsakliga verksamhetsställe, försäkringens art och varaktighet, försäkringsgivarens namn och huvudsakliga verksamhetsställe samt vid behov verksamhetsstället där försäkringen har tecknats. Om det språk som används i försäkringsbevisen varken är engelska, franska eller spanska, ska texten dessutom innehålla en översättning till något av dessa språk.

Enligt försäkringsdirektivet förutsätts att varje medlemsstat ska se till att det vid varje inspektion av ett fartyg i en hamn under dess jurisdiktion i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll, (nedan Port State Control-direktivet eller PSC-direktivet), kontrolleras att fartyget medför ett bevis över obligatorisk försäkring för sjörättsligt skadeståndsansvar. Om fartyget inte medför ett försäkringsbevis, får den behöriga myndigheten utfärda ett utvisningsbeslut för fartyget, vilket ska anmälas till kommissionen, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten. Härefter ska alla medlemsstater neka detta skepp tillträde till sina hamnar fram till dess att fartygsägaren visar upp ett försäkringsbevis. Detta begränsar dock inte tillämpningen av direktiv 2009/16/EG som föreskriver kvarhållande av fartyg av säkerhetsskäl.

Enligt försäkringsdirektivet krävs att medlemsstaterna föreskriver om sanktioner för brott mot nationella bestämmelser som utfärdats med stöd av direktivet. Medlemsstaterna ska genomföra alla nödvändiga åtgärder för att garantera att dessa sanktioner tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen (nedan övervakningsdirektivets ändringsdirektiv) och Europaparlamentets och rådets direktiv

2009/16/EG om hamnstatskontroll, vilka ingår i EU:s tredje sjösäkerhetspaket, kompletterar för sin del genomförandet av försäkringsdirektivet i fråga om tillsynen över fartygssäkerheten och anmälningsskyldigheten och de har genomförts i den nationella lagstiftningen.

Enligt hamnstatsdirektivet är det försäkringsbevis som förutsätts enligt försäkringsdirektivet en av de handlingar som ska kontrolleras i samband med inspektionen.

I direktivet om ändring av övervakningsdirektivet definieras att även de fartyg som inte har visat upp eller som inte har sådant försäkringsbevis eller sådan finansiell säkerhet som avses i gemenskapslagstiftningen eller internationella regler anses medföra fara för sjöfarten eller utgöra hot mot sjöfartens eller människors säkerhet eller miljön.

I övervakningsdirektivets ändringsdirektiv har det försäkringsbevis som förutsätts enligt försäkringsdirektivet och avsaknad av det beaktats även då beslut om att ta emot ett fartyg i nöd på en skyddad plats fattas. Avsaknad av det försäkringsbevis som försäkringsdirektivet förutsätter befriar inte medlemsstaterna från skyldigheten att göra en förhandsprövning och fatta beslut. Avsaknad av försäkringsbeviset berättigar inte heller medlemsstaterna att vägra ta emot fartyg till en skyddad plats. Medlemsstaten kan dock begära att trafikidkaren, ombudet eller befälhavaren för fartyget visar upp ett försäkringsbevis, men detta får inte fördröja emottagandet av fartyget till en skyddad plats.

Atenförordningen och förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar

Inom ramen för den gemensamma transportpolitiken har Europeiska unionen vidtagit många åtgärder i syfte att förbättra säkerheten och passagerarnas rättigheter inom olika trafiksektorer. Till dessa åtgärder hör inom sjöfarten Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, nedan Atenförordningen, samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr

1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, nedan förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar.

Genom Atenförordningen införlivades i EU:s lagstiftning huvudsakligen de materiella bestämmelserna i 1974 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods, sådan den lyder ändrad genom 2002 års protokoll (nedan 2002 års Atenkonvention), samt de riktlinjer för genomförandet av konventionen som IMO:s juridiska kommitté antog den 19 oktober 2006. Atenförordningen innehåller bestämmelser om transportörens ansvar för skador på passagerare och resgods under befordran till sjöss. Europeiska unionen har tidigare utfärdat ansvarsbestämmelser för andra trafikformer vilka motsvarar de som ingår i Atenförordningen.

I förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar föreskrivs om en lägsta skyddsnivå för den svagare parten, dvs. passageraren, i ett transportavtal som gäller resor till sjöss och på inre vattenvägar. Förordningen innehåller bestämmelser som tryggar rättigheterna för personer med nedsatt rörlighet, bestämmelser om transportörens skyldigheter och om standardersättningar som betalas till passagerare vid inställda eller försenade avgångar.

Både Atenförordningen och förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar förutsätter att en behörig myndighet utses. Myndigheten ska ha rätt att på ansökan bevilja ett i Atenförordningen avsett försäkringscertifikat.

## 1.2 Nationell lagstiftning

Genomförandet av försäkringsdirektivet förutsätter att en förpliktelse om att teckna försäkring tas in i sjölagen (674/1994) och att de bestämmelser som gäller tillsyn i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) ändras.

Att utse en behörig myndighet som avses i Atenförordningen och förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och

på inre vattenvägar och att bevilja certifikat angående försäkring eller säkerhet som avses i Atenförordningen förutsätter att bestämmelser om detta tas in i sjölagen.

### Sjölagen

I 7 kap. i sjölagen ingår allmänna bestämmelser om ansvaret för redare. Redaren är ansvarig för skada som genom fel eller försummelse i tjänsten har orsakats av fartygets befälhavare eller besättning, av en lots eller av någon annan som, utan att tillhöra besättningen, på uppdrag av redaren eller befälhavaren utför arbete i fartygets tjänst. Sjölagens ansvar gäller både sjötrafik och trafik på inre farvatten, medan försäkringsdirektivet gäller endast sjötrafik.

I gällande sjölag ingår ingen förpliktelse att teckna en försäkring som täcker redarens ansvar. I sjölagen måste på grund av direktivet tas in ett krav på försäkringsplikt för finländska fartyg och ett krav på försäkringsplikt för utländska fartyg då de besöker en finsk hamn. Direktivet avgränsar försäkringsplikten till att gälla fartyg vars bruttodräktighet är minst 300.

I sjölagen ska också i enlighet med direktivet tas in en bestämmelse att vissa typer av fartyg, såsom krigsfartyg, undantas från försäkringsplikten.

Det är skäl att också direktivets bestämmelser om certifikatets innehåll införs i sjölagen.

I praktiken har redarna i allmänhet redan en skadeförsäkring, exempelvis P&I-försäkring för ansvaret, som i allmänhet täcker de skador som orsakats under fartygets drift, dvs. det sjörättsliga skadeståndsanspråket enligt 1996 års ändringsprotokoll till 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt ansvar. Den nya skyldigheten föranleder således ingen nämnvärd förändring för redarna.

Bestämmelser om ansvaret för redarna och fartygets registrerade ägare och om ersättning för skada finns i 10 kap. i sjölagen, som gäller ansvar för oljeskada som orsakats av oljetankfartyg, 10a kap., som gäller ansvar för skada genom förorening orsakad av fartygets bunkerolja, 13 kap., som gäller ansvar för transport av styckegods samt i 15 kap.,

som gäller ansvar för befordran av passagerare och resgods.

Enligt direktivet tillämpas inte försäkringsplikten på nationella system som baserar sig på vissa IMO-konventioner, som ingår i bilagan till direktivet. Det är här fråga om redarnas civilrättsliga ansvar, grunden för ansvaret och ansvarets omfattning vid transport av olja i oljetankers, transport av farliga ämnen (HNS-konventionen), skada som förorsakats av fartygets bunkerolja samt vid borttagning av vrak. Av dessa konventioner har Finland fram till nu ratificerat 1992 års internationella konvention om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja och de nationella bestämmelserna som gäller denna ingår i 10 kap. i sjölagen. Finland har också ratificerat 2001 års internationella konvention om ansvarighet för civilrättslig skada orsakad av förorening genom bunkerolja (s.k. bunkerkonventionen) och de nationella bestämmelserna som gäller detta ingår i 10a kap. i sjölagen. Fram till dess att Finland har ratificerat HNS-konventionen och vrakborttagningskonventionen, gäller försäkringsplikten enligt direktivet även för de skadeståndskrav som dessa konventioner täcker.

Från tillämpningsområdet utesluter direktivet även Atenförordningen, dvs. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss. Förordningen träder i kraft den 31 december 2012.

Bestämmelser om redarnas rätt att begränsa sin ansvarighet finns i 9 kap. i sjölagen där grunderna för ansvarsbegränsning och de fordringar som är föremål för begränsning är definierade. 9 kap. i sjölagen grundar sig på 1976 års konvention om begränsning av sjörättsligt skadeståndsanspråk, som antagits av IMO, i dess lydelse enligt 1996 års ändringsprotokoll (FördrS 31/2004).

De bestämmelser om fordringar som är föremål för den ansvarsbegränsning som grundar sig på konventionen finns i 9 kap. 2 § i sjölagen. Sådana fordringar är de gällande vissa person- eller sakskador och skador som uppstått på grund av dröjsmål vid befordran till sjöss av gods eller passagerare eller deras resgods. Till fordringar räknas också fordrin-

gar med anledning av andra skador, om skadan har uppkommit på grund av intrång i en rättighet som inte grundar sig på avtal eller om den har uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift eller bärgning. Som fordringar betecknas dessutom även fordringar med anledning av olika åtgärder som vidtagits för att lyfta, avlägsna, förstöra eller oskadliggöra ett fartyg, inbegripet allt som finns eller har funnits ombord, som har sjunkit, strandat, övergivits eller blivit vrak samt åtgärder för att avlägsna, förstöra eller oskadliggöra fartygets last. Fordringar är även fordringar med anledning av åtgärder för att avvärja eller begränsa skada för vilken ansvarsbegränsning gäller och skada som har orsakats av sådana åtgärder.

Maximibeloppen för ansvarsgränserna för de skador som medför rätt till ansvarsbegränsning definieras i 9 kap. 5 § i sjölagen. De bestämmelser i sjölagen som grundar sig på globalbegränsningskonventionen ger redarna möjlighet att begränsa sitt ansvar för uppkomna skador. För fordringar med anledning av personskada som tillfogats fartygets passagerare är ansvarsgränsen 175 000 särskilda dragningsrätter (Special Drawing Right, SDR) multiplicerat med det antal passagerare som fartyget har tillstånd att befördra. För andra fordringar med anledning av personskada än sådana som har tillfogats fartygets passagerare är ansvarsgränsen 2 miljoner SDR om fartygets bruttodräktighet inte överstiger 2 000 och för större fartyg höjs ansvarsgränsen stegvis då bruttodräktigheten stiger. Därutöver anges en ansvarsgräns på 1 miljon SDR, om fartygets bruttodräktighet inte överstiger 2 000, för andra fordringar än sådana som nämns ovan samt för fordringar som inte tillgodoses med beloppen för personskador. Även dessa ansvarsgränser höjs stegvis i förhållande till fartygets storlek.

Som grund för den allmänna ansvarsbegränsningen har ansetts ligga försäkringsplikten och därmed redarnas befrielse från exceptionellt stora ersättningar, för vilka försäkringsbolagen skulle ha svårt att bevilja försäkringar, eller så skulle de försäkringspremier som ska betalas för stora ansvarsbelopp bli alltför höga. Genom den allmänna ansvarsbegränsningen ges redarna möjlighet

att bereda sig på det högsta ersättningsbeloppet och försäkringsbolagen får veta det maximala beloppet som kan komma att ersättas. Avsikten med den allmänna ansvarsbegränsningen är att skapa en form av tak för ansvaret och på så sätt göra det möjligt att täcka riskerna med försäkringar. Ansvarsbegränsningen gäller enligt 9 kap. 4 § i sjölagen inte för situationer då redaren har handlat uppsåtligt eller grovt vårdslöst och med insikt att sådan skada sannolikt skulle uppkomma.

I 15 kap. i sjölagen bestäms för närvarande om transportörens ansvar när det gäller personskador och skador på grund av förseningar samt skador på resgods. Kapitlet innehåller inte bestämmelser om behörighet som hänför sig till Atenförordningen eller förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar.

I 20 kap. i sjölagen ingår bestämmelser om påföljder. I kapitlet ska införas de bestämmelser som i enlighet med försäkringsdirektivet krävs då det gäller försummelse av försäkringsplikt och försummelse av att medföra försäkringscertifikat. Motsvarande straffbestämmelser som gäller ansvarighet för oljeskador och ansvarighet för bunkerolja finns i 20 kap. 9a och 9b § i sjölagen.

#### Lag om tillsyn över fartygssäkerheten

I lagen om tillsyn av fartygssäkerhet (370/1995) finns bestämmelser om tillsynen av att bestämmelser och föreskrifter om fartygssäkerheten iakttas. I lagen om tillsynen av fartygssäkerhet finns dessutom bestämmelser om inspektion av fartyg och de intyg som ska kontrolleras i samband med inspektion. Det försäkringsbevis, som ska finnas ombord på fartyget, ingår i bilaga 4 i PSC-direktivet och är ett av de intyg som ska kontrolleras. Kontrollen av intyg har således redan tagits in i den nationella lagstiftningen.

I 4 kap. i lagen om tillsyn av fartygssäkerhet ingår bestämmelser om tvångsmedel och påföljder. Ett fartyg kan förpliktigas att avhjälpa påvisade brister eller missförhållanden och det kan åläggas vite och hot om avbrytande. Det är vidare enligt 4 kap. möjligt att kvarhålla ett fartyg, inskränka fartygets drift eller förbjuda användningen av en utrustning,

anordning, rutin eller ett arrangemang ombord. Dessutom kan man vägra ett fartyg tillträde till hamn.

I nuvarande lagstiftning ingår inte bestämmelser om att ett fartyg kan utvisas och sådana bestämmelser finns heller inte på annat håll i den lagstiftning som gäller sjöfart.

### Lagen om fartygstrafikservice

De bestämmelser som direktivet om ändring av övervakningsdirektivet förutsätter finns i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) och i statsrådets förordning om fartygstrafikservice (Srf 763/2005).

I direktivet om ändring av övervakningsdirektivet definieras att även de fartyg som inte har visat upp eller som inte har sådant försäkringscertifikat eller sådan finansiell säkerhet som avses i gemenskapslagstiftningen eller internationella regler anses medföra fara för sjöfarten eller utgöra hot mot sjöfartens eller människors säkerhet eller miljön.

I övervakningsdirektivets ändringsdirektiv har det försäkringsbevis som förutsätts enligt försäkringsdirektivet och avsaknad av det beaktats även då beslut om att ta emot ett fartyg i nöd på en skyddad plats fattas. Avsaknad av det försäkringsbevis som försäkringsdirektivet förutsätter befriar inte medlemsstaterna från skyldigheten att göra en förhandsprövning och fatta beslut. Avsaknad av försäkringsbeviset berättigar inte heller medlemsstaterna att vägra ta emot fartyg till en skyddad plats. Medlemsstaten kan dock begära att trafikidkaren, ombudet eller befälhavaren för fartyget visar upp ett försäkringsbevis, men detta får inte fördröja emottagandet av fartyget till en skyddad plats.

De bestämmelser om anmälningsskyldighet för VTS-myndigheten som lagen om fartygstrafikservice förutsätter finns i statsrådets förordning om fartygstrafikservice 763/2005. Bestämmelsen i direktivet 2009/17/EEG, vilket ingår i det tredje säkerhetspaketet för sjöfarten, att VTS-myndigheten ska informera myndigheterna i andra länder om ett fartyg inte har kunnat visa upp försäkringscertifikat eller finansiell säkerhet i enlighet med unionslagstiftningen och inter-

nationella bestämmelser, har beaktats i förordningen.

## 2 Målsättning och de viktigaste förslagen

### 2.1 Målsättning

Syftet med propositionen är att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk från 2009. Syftet med försäkringsdirektivet är att höja kvaliteten på handelssjöfarten genom att förmå de ekonomiska operatörerna att agera på ett mer ansvarsfullt sätt. Genom att införa en försäkringsplikt kan man bekräfta de skadelidandes ställning, främja att undermåliga fartyg försvinner ur trafik och att konkurrensen mellan operatörerna återupprättas. I sin resolution A.898 (21) uppmanade IMO dessutom medlemsstaterna att se till att fartygsägarna eller de personer som är ansvariga för driften av fartyget har tillräcklig försäkring.

Försäkringsdirektivet förutsätter att medlemsstaterna säkerställer att alla registrerade ägare till fartyg som för dess flagg eller någon annan person som är ansvarig för driften av fartyget har en försäkring, som täcker de sjörättsliga krav som uppkommer under fartygets drift. Dessutom ska också fartyg som för en annan stats flagg förutsätts ha en försäkring då de anlöper en hamn under en medlemsstats jurisdiktion.

Enligt försäkringsdirektivet förutsätts också att försäkringen styrks med ett bevis som utfärdats av försäkringsgivaren, och medlemsstaten ska försäkra sig om att det vid varje inspektion av ett fartyg kontrolleras att beviset i fråga finns ombord på fartyget. Om ett sådant bevis saknas på fartyget kan den behöriga myndigheten utfärda ett utvisningsbeslut till fartyget, varefter alla medlemsstater ska neka detta skepp tillträde till sina hamnar. Dessutom ska medlemsstaterna utfärda bestämmelser om ett påföljdssystem, som ska tillämpas vid överträdelser av nationella bestämmelser som gäller försäkringsplikt och försäkringsbevis.

Atenförordningen och förordningen som gäller passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar förutsätter att



en behörig myndighet utses. Syftet med förslaget är att föreskriva att Trafiksäkerhetsverket är den behöriga myndighet som avses i båda förordningarna och som på ansökan kan bevilja de försäkringscertifikat som avses i Atenförordningen.

## 2.2 De viktigaste förslagen

Genomförandet av försäkringsdirektivet kräver att sjölagen och lagen om tillsyn över fartygssäkerheten ändras.

Försäkringsdirektivet ska genomföras på ett så enkelt och flexibelt sätt som möjligt för redaren. I propositionen har beaktats såväl redarens intressen att skaffa ett fungerande försäkringsalternativ för fartyget som behoven i fråga om tillsyn över fartygssäkerheten.

Det föreslås att sjölagen ändras i enlighet med direktivet så att till lagens 7 kap. som innehåller allmänna bestämmelser om ansvar fogas bestämmelser om obligatorisk försäkring och ett försäkringsbevis som ska medföras på fartyget. Det föreslås också bestämmelser som gäller tillämpningsområdet för skyldigheten.

Försäkringsdirektivet gäller endast fartyg i sjöfart. På fartyg i sjöfart inom Europeiska unionen och i trafik på inre farvatten tillämpas olika bestämmelser. I sjölagen görs ingen skillnad mellan fartyg för sjöfart och fartyg för trafik på inre farvatten, utan samma bestämmelser tillämpas på båda kategorierna. I fråga om försäkringsdirektivet anses det inte nödvändigt att ändra sjölagen i detta avseende, utan försäkringsplikten anses även gälla fartyg i trafik på inre farvatten. Eftersom sjölagen redan gäller både fartyg i sjötrafik och fartyg i trafik på inre farvatten, kräver fastställandet av tillämpningsområdet inga ändringar i lagstiftningen.

Försäkringsdirektivet gäller fartyg med en bruttodräktighet på minst 300. Eftersom försäkringsdirektivet endast fastställer miniminivån för fartygets storlek, kan en medlemsstat utsträcka dess tillämpning till att även omfatta mindre fartyg. Det anses inte ändamålsenligt att nationellt utsträcka försäkringsplikten till att omfatta mindre fartyg än den minsta storlek som anges i direktivet.

Enligt direktivet ska försäkringsplikten gälla den registrerade ägaren till ett fartyg

eller någon annan person som är ansvarig för driften av fartyget. Med stöd av sjölagens allmänna bestämmelser om ansvar och nuvarande olika arrangemang inom rederiverksamheten föreslås att ansvarsskyldigheten åläggs redaren som avses i sjölagens 7 kap. 1 §. Redaren kan vara fartygets registrerade ägare eller någon annan person, som är ansvarig för driften av fartyget i sjöfart. I praktiken är redaren den som redan nu ser till att en ansvarsförsäkring, exempelvis en P&I-försäkring, tecknas.

Det föreslås att till 15 kap. i sjölagen fogas behörighetsbestämmelser som gäller Trafiksäkerhetsverket och som hänför sig till Atenförordningen och förordningen som gäller passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar, så att verket kan fungera som behörig och övervakande myndighet när förordningarna börjar tillämpas. Trafiksäkerhetsverket kan således på ansökan bevilja försäkringscertifikat som avses i Atenförordningen.

Dessutom föreslås att till sjölagens 20 kap. som gäller påföljder fogas bestämmelser om påföljder av att ingen obligatorisk försäkring har tecknats.

I propositionen föreslås att även lagen om tillsyn över fartygssäkerheten ändras så, att till kap. 4 som gäller tvångsmedel och påföljder fogas bestämmelser om utvisning av fartyg och anmälan därom och att bestämmelsen om förbud mot tillträde till hamn i vissa andra fall utsträcks till att omfatta även situationer där andra medlemsstater har förbjud fartyget tillträde till hamn på grund av avsaknad av försäkringsbevis.

## 3 Propositionens konsekvenser

### 3.1 Fastställelse av den skadelidandes rätt till ersättning

De åtgärder som förutsätts enligt försäkringsdirektivet bekräftar den skadelidandes rätt och möjlighet att få ersättning för skador. Trots att redaren har ansvar för de skador som fartyget har förorsakat, har tillsvidare ingen obligatorisk försäkring krävts liksom i fråga om olje- och bränsleskador samt som en ny grupp i fråga om passagerarskador. Avsikten med en obligatorisk försäkring är

även att främja att aktörer inom sjöfartsekonomi agerar på ett ansvarsfullt sätt.

### 3.2 Ekonomiska konsekvenser

Propositionen bedöms inte ha några betydande statsfinansiella konsekvenser.

Propositionen kan ha positiva ekonomiska konsekvenser för den nationella miljöförvaltningen till den del som i propositionen föreskrivs om försäkringsplikt för sådana skador som inte omfattas av system som tillämpas enligt internationella konventioner.

Den föreslagna försäkringsplikten som avses i det nya försäkringsdirektivet förorsakar rederierna enligt uppskattning endast små merkostnader närmast i form av administrativa kostnader. I praktiken har redare som bedriver internationell trafik i allmänhet redan en skadeförsäkring, exempelvis P&I-försäkring för ansvaret, som i allmänhet täcker de skador som orsakats under fartygets drift. Den nya försäkringsplikten som föreslås i sjölagen föranleder således ingen nämnvärd förändring för redarna. I och med att försäkringsplikten utsträcks till att även gälla inrikestrafik, kan tilläggskostnader uppkomma i någon mån för de rederier som inte ännu har något sådant försäkringsarrangemang.

Propositionen bedöms inte ha några betydande konsekvenser för försäkringsbolagen.

Om maximibeloppen för ansvarsgränserna som definieras i 9 kap. 5 § i sjölagen höjs i framtiden, har det konsekvenser för försäkringspremierna och kan således föranleda merkostnader för rederierna.

### 3.3 Konsekvenser för myndigheterna

Den kontrollskyldighet i fråga om försäkringen, vilken avses i direktiv 2009/20/EG och följer av förslaget, förorsakar Trafiksäkerhetsverket extra arbete i viss mån, men detta arbete kan skötas inom ramen för de nuvarande personalresurserna och som en del av andra kontroller.

Beviljande av försäkringscertifikat som avses i Atenförordningen motsvarar ett certifikat, som ägaren kan beviljas utgående från ansvarighet för oljeskador och ansvar för skada genom förorening orsakad av fartygets

bunkerolja. Beviljandet av försäkringscertifikat föranleder Trafiksäkerhetsverket extra arbete, som emellertid går att sköta inom ramen för de nuvarande personalresurserna.

## 4 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet samt inom ramen för den av statsrådet tillsatta sjöfartsdelegationen. Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts hos justitieministeriet, utrikesministeriet, miljöministeriet, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket, Ålands landskapsregering, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT ry, Finlands näringsliv, Finansbranschens Centralförbund ry, Sjömanspensionskassan, Rannikko- ja Sisävesiliikenteen Työnantajaliitto Rasila ry, Hamnoperatörerna rf, Finlands Advokatförbund rf, Suomen Erikoisalusten työnantajaliitto ry, Suomen Konepäälystöliitto - Finlands Maskinbefälsförbund - Finnish Engineers' Association ry, Finlands skeppsmäklareförbund rf, Suomen Laivapäälystöliitto - Finlands Skeppsbefälsförbund ry, Passagerarfartygsföreningen i Finland ry, Finlands Sjömans-Union rf, Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry, Finlands Hamnförbund rf, Rederierna i Finland rf, Företagarna i Finland rf, Alandia Marine och Oy Gard Ab.

Utlåtande om förslaget gavs av justitieministeriet, utrikesministeriet, miljöministeriet, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket, Ålands landskapsregering, Finansbranschens Centralförbund, Suomen Erikoisalusten Työnantajaliitto ry, Finlands Hamnförbund, Rederierna i Finland rf, Alandia Marine och professor Peter Wetterstein från Åbo Akademi. En sammanfattning av utlåtandena har gjorts vid kommunikationsministeriet.

I utlåtandena understöddes allmänt propositionens målsättningar och förslag samt ansågs att lagförslaget är nödvändigt. Försäkringsplikten ansågs komplettera bestämmelserna om assistans av fartyg till en skyddad plats och förbättra den skadelidandes rätt att få ersättning för skador som orsakas på grund av fartyget. I utlåtandena understöddes desutom förslaget att utsträcka tillämpningsområdet att även gälla fartyg i trafik på inre far-

vatten. I utlåtandena bad man bland annat om preciseringar av försäkringsdefinitionen, straffbestämmelserna och de bestämmelser som styr tillsynsmyndighetens prövning då beslut om utvisning ska fattas samt att en övergångsbestämmelse skulle fogas till förslaget. Propositionen har omarbetats utifrån utlåtandena.

I utlåtandena har också förts fram att man vid en separat process bör utreda hur skadeståndet ska definieras då ett fartyg anvisas till en skyddad plats. Detta inverkar inte på genomförandet av det nu aktuella direktivet.

## 5 Samband med andra propositioner

Avsikten är att regeringens proposition om godkännande av vissa bestämmelser i konventionen från 1974 om befordran till sjöss

av passagerare och deras resgods, sådan den lyder ändrad genom 2002 års protokoll (Atenkonventionen från 2002), och med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i konventionen och till lagar om ändring av sjölagen och av 24 § i lagen om paketresor ska lämnas till riksdagen under 2013.

Inom EU har de materiella bestämmelserna i 2002 års Atenkonvention huvudsakligen inbegripits i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, dvs. den s.k. Atenförordningen. Atenförordningen träder i kraft den 31 december 2012 och från och med den tidpunkt omfattar försäkringsdirektivets tillämpningsområde inte bestämmelserna om passageraransvar.

## DETALJMOTIVERING

### 1 Lagförslag

#### 1.1 Sjölagen

##### 7 kap. Allmänna stadganden om ansvar

**2 §. Försäkringsplikt.** Det föreslås att till 7 kap. i sjölagen fogas en ny 2 §, som innehåller bestämmelser om en obligatorisk försäkring.

I paragrafens 1 mom. föreslås med stöd av direktivet bestämmelser om skyldighet för redaren för finska fartyg att teckna och vidmakthålla en försäkring eller ställa en sådan annan säkerhet, som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk och som täcker det ansvar som redaren har med stöd av 9 kap. 1—4 § till det belopp som nämns i 9 kap. 5 § 1 mom. Under

punkt 1.2 i den allmänna motiveringen redogörs för innehållet i dessa regler.

Försäkringsplikten ska enligt de allmänna bestämmelserna i sjölagen gälla både utrikes- och inrikestrafik. Med stöd av sjölagens allmänna bestämmelser om ansvar och nuvarande olika arrangemang inom rederiverksamheten föreslås att ansvarsskyldigheten åläggs redaren som avses i sjölagens 7 kap. 1 §. Redaren kan vara fartygets registrerade ägare eller någon annan person, som är ansvarig för driften av fartyget i sjöfart. I praktiken är redaren den som redan nu ser till att en ansvarsförsäkring, exempelvis en P&I-försäkring, tecknas.

I paragrafens 1 mom. föreslås med stöd av försäkringsdirektivet bestämmelser om olika alternativ för hur redaren kan uppfylla försäkringsplikten. I praktiken har redarna i allmänhet redan en skadeförsäkring, exempelvis en P&I-försäkring för ansvaret, som i allmänhet täcker de skador som orsakats un-

der fartygets drift och således motsvarar kraven enligt försäkringsdirektivet. Den nya försäkringsplikten som föreslås i sjölagen föranleder således ingen nämnvärd förändring för redarna.

I paragrafens 2 mom. utsträcks försäkringsplikten med stöd av försäkringsdirektivet även till att omfatta utländska fartyg då de anlöper finska hamnar.

I momentet föreslås dessutom att Finland ska utnyttja den möjlighet att utvidga tillämpningsområdet som försäkringsdirektivet medger till att även omfatta utländska fartyg, som använder en ankarplats eller ett väntområde på finskt vattenområde. Som ankarplats betraktas en plats där ett fartyg i praktiken har ankrat oavsett om ankarplatsen har märkts ut på sjökortet eller inte. På samma sätt betraktas som väntområde ett område där fartyget har anvisats att vänta och där fartyget faktiskt väntar exempelvis på att anlöpa en hamn. Försäkringsplikten gäller även utländska fartyg som använder finskt vattenområde för någon annan verksamhet än transport. Med detta avses fartyg som befinner sig på stället på finskt vattenområde exempelvis för rörläggning eller borrningar på havsbotten. Tillämpningsområdet omfattar inte sådana utländska fartyg som använder finskt territorialvatten på väg från en utländsk hamn till en annan, varvid försäkringsplikten inte står i konflikt med regleringen om oskadlig genomfart.

I 3 mom. definieras finskt vattenområde. Med finskt vattenområde avses territorialvatten och insjöområden. Med insjöområden avses sjöar, älvar och kanaler. Försäkringsplikten föreslås således även gälla trafiken på Saima kanal.

Med stöd av 1 och 2 mom. ska försäkringsplikten enligt sjölagens allmänna bestämmelser gälla både utrikes- och inrikesfart. Enligt försäkringsdirektivet ska försäkringsplikten gälla fartyg med en bruttodräktighet på minst 300.

Paragrafens 4 mom. föreslås innehålla en sedvanlig bestämmelse som grundar sig på direktivet och enligt vilken vissa fartyg, såsom krigsfartyg, inte ska omfattas av direktivet.

**3 §.** *Bevis utfärdat av försäkringsgivaren eller den som ställt säkerheten.* Till 7 kap. i

sjölagen föreslås fogat en ny 3 § med bestämmelser om att en i 2 § avsedd försäkring ska visas genom ett försäkringsbevis utfärdat av försäkringsgivaren samt bevisets språk och skyldigheten att medföra det på fartyget.

I paragrafens 1 mom. bestäms att den försäkring som avses i 7 kap. 2 § i sjölagen ska visas genom försäkringsgivarens bevis, varav åtminstone ska framgå fartygets namn, IMO-nummer och registreringshamn, fartygsägarens namn och huvudsakliga verksamhetsställe, försäkringens art och varaktighet samt försäkringsgivarens namn och huvudsakliga verksamhetsställe samt, vid behov, verksamhetsstället där försäkringen har tecknats. Med försäkringsbevis avses ett bevis över en försäkring eller en säkerhet. Det bevis som krävs enligt momentet kan också avse flera än ett bevis, om redaren har flera försäkringar eller finansiella säkerheter, som tillsammans täcker försäkringsplikten enligt 2 §.

Enligt försäkringsdirektivet förutsätts inte att myndigheterna har något särskilt intyg över att försäkring har tecknats, såsom i fråga om sjölagens 10 kap. om ansvar för oljeskador eller 10 a kap. om ansvar för skador orsakade av förorening genom bunkerolja, vilka grundar sig på internationella konventioner. Genom försäkringsdirektivet har man uttryckligen strävat efter ett enklare förfarande än dessa. Redaren har uppfyllt kraven enligt direktivet då fartyget exempelvis medför ett s.k. blått kort ("Blue Card") beviljat av P&I-klubben, vilket är ett intyg på att försäkring har tecknats.

I 2 mom. föreskrivs om det språk som används i beviset. Bestämmelserna motsvarar de språkrav som gäller bevis för fartyg.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs om skyldigheten att på fartyget medföra det bevis som avses i 1 mom. Det är befälhavarens skyldighet att se till att bevis medförs ombord på fartyget.

Bestämmelser om kontroll av bevis föreslås ingå i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

15 kap. **Befordran av passagerare och resgods**

**24 §. Certifikat angående försäkring eller säkerhet.** Det föreslås att till 15 kap. i sjölagen fogas en ny 24 §, som innehåller bestämmelser om beviljande av ett försäkringscertifikat som avses i Atenförordningen.

Atenförordningen förutsätter att varje fartyg beviljas ett certifikat över en gällande försäkring enligt artikel 4 a i bilaga I till förordningen. Enligt förordningen utfärdas eller bestyrks certifikatet av en behörig myndighet i den registerförande staten. För ett fartyg som inte är registrerat i en fördragsslutande stat får certifikatet utfärdas eller bestyrkas av den behöriga myndigheten i vilken fördragsslutande stat som helst. Certifikatet ska följa den förlaga som återges i bilagan till Atenförordningen (Bilaga till Atenkonventionen). En fördragsslutande stat får bemyndiga en av staten erkänd institution eller organisation att utfärda eller återkalla certifikatet. Den stat där fartyget är registrerat beslutar, med beaktande av bestämmelserna i artikel 4a i bilaga I till Atenförordningen, om utfärdandet av certifikatet och villkoren för giltighetstiden.

I 1 mom. föreskrivs det att Trafiksäkerhetsverket ska utfärda ett certifikat angående giltighetstiden för den försäkring eller säkerhet som avses i artikel 4a i bilaga I till Atenförordningen. Trafiksäkerhetsverket kan även utfärda ett motsvarande certifikat för sådana fartyg som inte är registrerade i en fördragsslutande stat och som trafikerar på Finland.

Enligt 2 mom. ska certifikatet återkallas om de villkor enligt vilka det har utfärdats inte längre uppfylls.

Enligt 3 mom. ska certifikatet medföras ombord och en kopia av det ska lämnas i förvar hos Trafiksäkerhetsverket. Fartyget får inte användas för sjöfart utan ett sådant certifikat.

Enligt 4 mom. tas det för certifikat som avses i paragrafen ut avgift i enlighet med lagen om grunderna för avgifter till staten.

Enligt 5 mom. kan närmare bestämmelser om certifikat som avser försäkring eller ekonomisk säkerhet utfärdas genom förordning av statsrådet.

Bestämmelserna i den föreslagna 15 kap. 24 § motsvarar bestämmelserna om en obligatorisk försäkring i artikel 4a i bilaga I till Atenförordningen, enligt vilka medlem-

ssstaten ska föreskriva om en behörig myndighet.

**25 §. Övervakning av försäkringsplikten.** Det föreslås att till 15 kap. i sjölagen fogas en ny 25 §, som innehåller bestämmelser om övervakning av försäkringsplikten som avses i Atenförordningen.

Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket övervaka att artikel 4a i bilaga I till Atenförordningen iakttas.

Enligt 2 mom. har Trafiksäkerhetsverket rätt att förbjuda ett fartygs avgång och avbryta dess resa om fartyget inte medför ett sådant certifikat över försäkring eller ekonomisk säkerhet som krävs.

Enligt artiklarna 4a.12 och 4a.13 i bilaga I till Atenförordningen får en fördragsslutande stat inte tillåta att sjöfart bedrivs med fartyg under dess flagg som omfattas av tillämpningsområdet för artikel 4a, om ett certifikat enligt artikel 4a inte har utfärdats för det. Varje fördragsslutande stat ska också genom sin nationella lagstiftning se till att det för alla fartyg godkända för befordran av fler än tolv passagerare, oavsett registreringsstat, som anlöper eller lämnar hamnar inom dess territorium finns försäkring eller annan ekonomisk säkerhet.

De föreslagna bestämmelserna i 15 kap. 25 § motsvarar bestämmelserna om en behörig myndighet och om övervakning av försäkringsplikten som ingår i artikel 4a i bilaga I till Atenförordningen.

**26 §. Tillsyn över passagerarnas rättigheter.** I den nya paragrafen bestäms om den behöriga myndighet som medlemsstaten ska utse med stöd av artikel 25.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar.

Enligt paragrafen är det Trafiksäkerhetsverkets uppgift att för sin del övervaka genomförandet av bestämmelserna i ovan nämnda förordning. Bemyndigandet följer direkt av artikel 25 i förordningen.

Även konsumentombudsmannen kan fungera som den behöriga myndighet som avses i artikel 25.1. Konsumentombudsmannen har enligt 2 och 3 kap. i konsumentskyddslagen (38/1978) en generell behörighet att övervaka näringsidkarens marknadsföring som riktas till konsumenter

och förfaranden i kundrelationer samt skäligheten i konsumenttjänstavtalens villkor. Därför är det inte nödvändigt att reglera om konsumentombudsmannens övervakningsuppgifter i anknytning till bestämmelserna i nämnda förordning, utan en hänvisning till konsumentombudsmannens befogenheter i annan lagstiftning är tillräcklig.

## 20 kap. Straffstadganden

**9 c §.** *Försummelse av försäkringsplikt som gäller sjörättsliga skadeståndsanspråk.* Det föreslås att till 20 kap. i sjölagen fogas 9 c §, som innehåller bestämmelser om att påföljden för försummelse av försäkringsplikt eller skyldighet att ställa säkerhet som gäller sjörättsliga skadeståndsanspråk är böter eller fängelse i högst sex månader. Bestämmelsen motsvarar bestämmelserna om påföljder enligt 9 a § i kapitlet som gäller försummelse av skyldigheten att försäkra fartyg som transporterar olja.

Redaren för ett finskt fartyg har försäkringsplikt, vilket innebär att det i praktiken är redaren som gör sig skyldig till försummelse. Om redaren är en juridisk person, dvs. ett partrederi, riktas straffansvaret på huvudredaren, vars uppgift det är att representera bolaget i ärenden som gäller bolaget.

Straffansvaret föreslås även omfatta försäkringsplikt för utländska fartyg. I fråga om utländska fartyg riktas det straffrättsliga ansvaret således till fartygets ägare i enlighet med direktiv 2009/20/EG. Strafflagen och andra straffbestämmelser kan tillämpas på utländska fartyg endast inom de gränser som anges i 1 kap. i strafflagen (39/1889). I vissa fall behövs riksåklagarens åtalsförordnande som avses i 1 kap. 12 § 1 mom. i strafflagen för att åtal ska kunna väckas. Enligt 1 kap. 12 § 1 mom. i strafflagen får brottmål inte prövas i Finland utan riksåklagarens åtalsförordnande, om brottet har begåtts utanför Finland, eller om en utlänning har begått ett brott ombord på ett utländskt fartyg då det har befunnit sig på Finlands territorialvatten, eller ombord på ett utländskt luftfartyg då det har befunnit sig i Finlands luftrum, och brottet inte har riktat sig mot Finland, en finsk medborgare, en i Finland varaktigt

bosatt utlänning eller ett finskt samfund, en finsk stiftelse eller någon annan finsk juridisk person. Enligt paragrafens 2 mom. behövs riksåklagarens förordnande dock inte, om brottet har en i 2 mom. nämnd anknytning till Finland.

Försummelse av försäkringsplikt som gäller sjörättsliga skadeståndsansvar är enligt 3 kap. 5 § 3 mom. i strafflagen en straffbar handling endast när den begås uppsåtligen.

**9 d §.** *Försummelse av skyldigheten att medföra bevis utfärdat av försäkringsgivaren eller den som ställt säkerheten.* Till sjölagens 20 kap. föreslås fogat 9 d § med bestämmelser om försummelse av skyldigheten att medföra försäkringsbevis.

I paragrafens 1 mom. ska föreskrivas om påföljder ifall fartyget inte medför ett i 7 kap. 3 § avsett bevis från försäkringsgivaren eller den som ställt säkerheten. Härvid ska fartygets befälhavare dömas till böter för försummelse av skyldigheten att medföra bevis från försäkringsgivaren eller den som ställt säkerheten, som gäller fartygets sjörättsliga skadeståndsanspråk. Bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i 9 b § om påföljder för försummelse av skyldigheten att medföra försäkringsbevis på fartyg som transporterar olja.

Försummelse av skyldigheten att medföra bevis från försäkringsgivaren eller den som ställt säkerheten som gäller fartygets sjörättsliga skadeståndsanspråk är enligt 3 kap. 5 § 3 mom. i strafflagen en straffbar handling endast när den begås uppsåtligen.

Det som föreslås om utvisning av fartyg som en administrativ sanktion i 4 kap. 14 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten föreslås gälla parallellt med det straffrättsliga straffet. Om ett försäkringsbevis saknas på fartyget kan fartygets befälhavare enligt det som föreslås i 20 kap. 9 d § i sjölagen föreläggas ett straffrättsligt straff för försummelse av skyldigheten att medföra bevis från försäkringsgivaren eller den som ställt säkerheten, om försummelsen har begåtts uppsåtligen. Ett straffrättsligt straff ska anses som det primära straffet. Utöver detta är det dock möjligt att utvisa fartyget genom prövning av den behöriga myndigheten på det sätt som avses i direktiv 2009/20/EG.

## 1.2 Lag om tillsyn över fartygssäkerheten

### 4 kap. Tvångsmedel och påföljder

**14 g §.** *Utvisning av fartyg eller förbud mot tillträde till hamn i vissa andra fall.* Till 14 g § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten ska fogas ett nytt 1 moment med bestämmelser om utvisning av fartyg och hur därom ska underrättas, om fartyget inte medför ett i sjölagen avsett försäkringsbevis. Dessutom innehåller paragrafen bestämmelser om sådana fall att någon annan medlemsstat har utvisat fartyget. Paragrafens rubrik ska även kompletteras genom ett omnämnande av utvisning av fartyg.

Till ska paragrafen fogas ett nytt 1 moment med bestämmelser om att ett fartyg kan utvisas, om det inte medför det bevis som avses i 7 kap. 3 § i sjölagen. I detta fall ska tillsynsmyndigheten fatta beslut om utvisning av fartyget. Det skriftliga beslutet ska motiveras och av det ska framgå uppgifter om alla de omständigheter som har lett till utvisningen. Det beslut med stöd av vilket fartyget utvisas ska riktas till redaren och iakttas omedelbart. Dessutom ska i momentet föreskrivas om en skyldighet att underrätta kommissionen och de övriga medlemsstaterna om beslutet.

Enligt försäkringsdirektivet kan en behörig myndighet utfärda ett utvisningsbeslut, om fartyget inte medför det försäkringsbevis som krävs. Den behöriga myndigheten är således inte skyldig att utvisa fartyget, utan den kan i enskilda fall låta bli att fatta beslut om utvisning. Som sådana fall kan betraktas situationer där fartygets befälhavare lägger fram motiverade skäl till varför bevis saknas och då kan fartyget ges möjlighet att rätta till saken. En behörig myndighet kan med beaktande av omständigheterna anse att det är onödigt att utfärda ett utvisningsbeslut, om fartyget exempelvis i samband med ägarbyte väntar på ett nytt bevis och fartyget inte i övrigt kan anses utgöra fara för människoliv eller väsentlig fara för hälsan eller omedelbar fara för fartyget, den övriga trafiken eller den marina miljön.

Tillsynsmyndigheten kan i enskilda fall låta bli att fatta beslut om utvisning på de

grunder som anges i 14 h § 3 mom., dvs. på samma grunder som den kan tillåta att fartyget anlöper hamn även om förutsättningarna för förbud mot tillträde uppfylls. Man kan således låta bli att fatta beslut om utvisning i fall av force majeure, på grund av säkerhetsaspekter som är klart viktigare, för att rätta till brister eller för att avlägsna förorenings- eller smittorisk, om fartygets ägare, redaren eller fartygets befälhavare har vidtagit lämpliga åtgärder som har godkänts av tillsynsmyndigheten för att skaffa ett försäkringsbevis till fartyget.

Bestämmelserna om utvisning av fartyg och förbud mot tillträde till hamn gäller endast utländska fartyg. Bestämmelserna gäller inte finska fartyg, beslut om utvisning eller beslut om förbud mot tillträde till hamn kan således inte fattas i fråga om finska fartyg. Finland ska i egenskap av flaggstat se till att fartygen uppfyller de krav som ställs på dem. Man kan hejda ett finskt fartyg i hamnen och kräva att det ska uppfylla de krav som ställs innan det tillåts avgå.

Utvisning av fartyg som en administrativ sanktion föreslås gälla parallellt med det straffrättsliga straffet. Om ett försäkringsbevis saknas på fartyget kan fartygets befälhavare enligt det som föreslås i 20 kap. 9 d § i sjölagen föreläggas ett straffrättsligt straff för försummelse av skyldigheten att medföra försäkringsbevis, om försummelsen har begåtts uppsåtligen. Ett straffrättsligt straff ska anses som det primära straffet. Utöver detta är det dock möjligt att utvisa fartyget genom prövning av den behöriga myndigheten på det sätt som avses i direktiv 2009/20/EG.

Paragrafens nuvarande 1 och 2 mom. blir 2 och 3 mom.

Paragrafens nya 2 mom. motsvarar till sitt sakinhåll huvudsakligen 14 g § 1 mom. i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Momentet kompletteras i fråga om situationer där någon annan medlemsstat har utvisat fartyget på grund av att det inte har visat upp försäkringsbevis enligt 7 kap. 3 § i sjölagen. Härvid är tillsynsmyndigheten skyldig att förbjuda ett utländskt fartyg tillträde till hamn och ankarplats. I dylika situationer medger försäkringsdirektivet ingen prövningsrätt för den behöriga myndigheten

utan myndigheten är skyldig att fatta ett beslut om utvisning, om fartyget har utvisats av någon annan medlemsstat och inte har lagt fram bevis enligt 3 mom. på att fartyget har avhjälpt bristerna och att de har godkänts.

Det nya 3 mom. motsvarar till sitt sakinhåll 14 g § 2 mom. i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

## 2 Ikraftträdande

Försäkringsdirektivet trädde i kraft den 29 maj 2009. Medlemsstaterna borde före den 1 januari 2012 ha genomfört de lagar, förordningar och andra administrativa bestämmelser som är nödvändiga för att följa direktivet och anmält detta till kommissionen utan dröjsmål. Det förutsätts att medlemsstaternas författningar innehåller en hänvisning till detta direktiv eller åtföljs av en sådan hänvisning när de offentliggörs.

Kommissionen har ansett att Finland hittills har försummat genomförandet av försäkringsdirektivet och har den 30 januari 2012 gett Finland en formell underrättelse och den 25 juni 2012 ett motiverat yttrande om bristerna i fråga om genomförandet av direktivet. Enligt kommissionen har Finland inte utfärdat de lagar, förordningar och administrativa föreskrifter som förutsätts enligt artikel 9 i försäkringsdirektivet. Svarstiden på det motiverade yttrandet gick ut den 25 augusti 2012 och Finland har avgett sitt svar. Ikraftträdandet för de författningar som krävs för att genomföra direktivet är synnerligen brådskande.

Därför föreslås lagarna träda i kraft så snart som möjligt efter det att de har antagits och blivit stadfästa.

## 3 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

De föreslagna bestämmelserna om redarens försäkringsplikt och försäkringscertifikat inverkar på näringsidkandet. Bestämmelserna

bör därför bedömas utifrån den näringsfrihet som fastställs i 18 § 1 mom. i grundlagen. De bestämmelser som gäller försäkringsplikten har även anknytning till miljöskyddet och därför bör bestämmelserna även bedömas med tanke på det ansvar för miljön varom bestäms i grundlagens 20 §. Försäkringsplikten och uppfyllandet av den är emellertid nödvändiga med tanke på säkerheten och skyddet av den marina miljön. Skyldigheterna i anknytning till dessa behandlar även alla rederier och verksamhetsutövare på samma sätt.

De föreslagna bestämmelserna genom vilka lagen om tillsyn över fartygssäkerheten ska ändras gäller tillsynsåtgärder som gäller fartyg och som i sista hand leder till att fartyget utvisas från en finsk hamn eller finskt vattenområde och samtidigt vägras tillträde till hamnar och ankarplatser inom EU. I fråga om utvisning kan prövning tillämpas men i praktiken räcker avsaknad av försäkringsbevis som grund för beslut om utvisning av ett fartyg. Utvisning av fartyg och förbud mot tillträde till hamnar eller ankarplatser inom EU begränsar redarens möjlighet att fritt använda sin egendom och därför bör skyldigheten granskas med tanke på bestämmelserna om egendomsskydd i 15 § i grundlagen. Egendomsskyddet begränsas dock inte mer än nödvändigt, eftersom villkoren och åtgärderna detaljerat grundar sig på lag och begränsningarna att använda egendomen baserar sig på ett tungt vägande samhälleligt behov, som innebär trygghet av en tillräcklig fartygssäkerhetsnivå inklusive säkerheten för den besättning och de passagerare som finns på fartyget och för miljöskyddet.

Med stöd av vad som anförts ovan kan lagförslaget behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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



*Lagförslaget***1.****Lag****om ändring av sjölagen**

I enlighet med riksdagens beslut fogas till 7 kap. i sjölagen (674/1994) nya 2 och 3 §, till 15 kap. nya 24–26 § och till 20 kap. nya 9 c och 9 d § som följer:

7 kap.

**Allmänna stadganden om ansvar**

2 §

*Försäkringsplikt*

Redaren för ett finskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 300 ska teckna och vidmakthålla en försäkring eller ställa en sådan säkerhet som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk. Försäkringen eller säkerheten ska täcka redarens ansvar enligt 9 kap. 1-4 § intill det ansvarsbelopp som anges i 9 kap. 5 § 1 mom.

Skyldigheten enligt 1 mom. att teckna och vidmakthålla en försäkring eller ställa en säkerhet gäller även ett utländskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 300, om fartyget

- 1) anlöper eller lämnar en finsk hamn,
- 2) anlöper eller lämnar en ankarplats eller ett väntområde på finskt vattenområde, eller

3) på finskt vattenområde används för någon annan verksamhet än transport.

Med finskt vattenområde avses territorialvatten och insjöområden.

Bestämmelserna i 1 och 2 mom. tillämpas inte på krigsfartyg, flottans hjälpfartyg och andra fartyg som en stat äger eller använder och som används för icke kommersiella, offentliga ändamål.

3 §

*Bevis utfärdat av försäkringsgivaren eller den som ställt säkerhet*

Försäkring eller säkerhet som avses i 2 § ska visas genom ett bevis utfärdat av försäkringsgivaren eller den som ställt säkerheten, varav åtminstone ska framgå

- 1) fartygets namn och IMO-identifikationsnummer samt registreringshamn,
- 2) fartygsägarens namn och huvudsakliga verksamhetsställe,

3) försäkringens eller säkerhetens art och giltighetstid, och

4) försäkringsgivarens namn och huvudsakliga verksamhetsställe samt, i förekommande fall, det verksamhetsställe där försäkringen har tecknats.

Om det språk som används i det bevis som avses i 1 mom. varken är engelska, franska eller spanska, ska det även finnas med en översättning till något av dessa språk.

Befälhavaren ska se till att det bevis som avses i 1 mom. medförs ombord på fartyget.

## 15 kap.

### Befordran av passagerare och resgods

#### 24 §

#### *Certifikat angående försäkring eller säkerhet*

Trafiksäkerhetsverket ska på ansökan utfärda ett certifikat angående giltighetstiden för den försäkring eller säkerhet som avses i artikel 4a i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, nedan Atenförordningen, till den registrerade ägaren av ett fartyg som har antecknats i fartygsregistret i Finland. Trafiksäkerhetsverket kan även utfärda ett certifikat över uppfylld försäkringsplikt, om fartyget inte är registrerat i en fördragsslutande stat.

Trafiksäkerhetsverket ska återkalla ett certifikat, om de villkor enligt vilka det har utfärdats inte längre uppfylls.

Certifikatet ska medföras ombord på fartyget och en kopia av certifikatet ska lämnas i förvar hos Trafiksäkerhetsverket. Fartyget får inte användas för sjöfart utan ett sådant certifikat.

För certifikat som avses i denna paragraf tas det ut avgift i enlighet med lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

Närmare bestämmelser om certifikat som avses i denna paragraf utfärdas genom förordning av statsrådet.

#### 25 §

#### *Övervakningen av försäkringsplikten*

Trafiksäkerhetsverket ska övervaka att artikel 4a i bilaga I till Atenförordningen iakttas.

Trafiksäkerhetsverket har rätt att förbjuda ett fartygs avgång och avbryta dess resa om fartyget inte medför ett sådant certifikat som krävs enligt artikel 4a i bilaga I till Atenförordningen.

#### 26 §

#### *Tillsyn över passagerarnas rättigheter*

Trafiksäkerhetsverket är behörig myndighet enligt artikel 25.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004. I fråga om konsumentombudsmannens behörighet att utöva tillsyn över efterlevnaden av konsumentskyddslagstiftningen gäller vad som föreskrivs särskilt.

## 20 kap.

### Straffstadganden

#### 9 c §

#### *Försummelse av försäkringsplikt som gäller sjörättsliga skadeståndsanspråk*

Den som försummar skyldigheten enligt 7 kap. 2 § att teckna försäkring eller ställa säkerhet ska för försummelse av försäkringsplikt som gäller sjörättsliga skadeståndsanspråk dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

#### 9 d §

#### *Försummelse av skyldighet att medföra bevis utfärdat av försäkringsgivare eller den som ställt säkerhet*

Om fartyget inte medför ett sådant bevis som avses i 7 kap. 3 §, ska fartygets befälha-

vare för försummelse av skyldighet att medföra bevis utfärdad av försäkringsgivare eller den som ställt säkerhet med avseende på sjörättsliga skadeståndsanspråk dömas till böter.

---

Denna lag träder i kraft den 20 .  
På fartyg som saknar en gällande i 7 kap. 2 § avsedd försäkring eller säkerhet när denna lag träder i kraft ska denna lag börja tillämpas två månader efter ikraftträdandet av lagen.

---

## 2.

**Lag****om ändring av 14 g § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) 14 g §, sådan den lyder i lag 1138/2010, som följer:

## 14 g §

*Utvisning av fartyg eller förbud mot tillträde till hamn i vissa andra fall*

Om ett utländskt fartyg inte medför ett försäkringsbevis enligt 7 kap. 3 § i sjölagen kan tillsynsmyndigheten fatta ett beslut om utvisning av fartyget. Beslutet om utvisning ska riktas till redaren och det ska iakttas omedelbart. Dessutom ska kommissionen och de övriga medlemsstaterna underrättas om beslutet. Även om förutsättningarna för utvisning uppfylls, kan tillsynsmyndigheten i enskilda fall låta bli att fatta beslut om utvisning, om fartygets befälhavare lägger fram motiverade skäl till varför beviset saknas och om fartygets ägare, redare eller befälhavare har vidtagit lämpliga åtgärder som har godkänts av tillsynsmyndigheten för att avhjälpa situationen. I enskilda fall kan tillsynsmyndigheten låta bli att fatta beslut om utvisning även på de grunder som anges i 14 h § 3 mom., enligt vilka den kan tillåta att fartyget anlöper hamn även om förutsättningarna för förbud mot tillträde till hamn uppfylls.

Tillsynsmyndigheten ska vägra ett utländskt fartyg som går till sjöss tillträde till en hamn eller ankarplats, om fartyget i de fall som avses i 14 § 4 mom. och i artikel 21.4 i PSC-direktivet inte uppfyller de villkor som tillsynsmyndigheten eller de behöriga myndigheterna i en annan inspektionshamn i medlemsstaten har ställt eller vägrar iakttä tillämpliga krav i konventionerna genom att inte anlöpa reparationsvarvet, eller om någon annan medlemsstat har utvisat fartyget på grund av att det inte har visat upp ett bevis enligt 7 kap. 3 § i sjölagen utfärdat av försäkringsgivaren eller den som ställt säkerhet.

Tillträde till hamnen ska vägras tills fartygets ägare eller redaren har bevisat att fartyget uppfyller alla de krav som gäller enligt konventionerna och den tillsynsmyndighet som konstaterat fartygets brister eller de behöriga myndigheterna i den medlemsstat som konstaterat bristerna har godkänt bevisningen.

\_\_\_\_\_

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 31 januari 2013

**Statsministerns ställföreträdare, finansminister**

**JUTTA URPIAINEN**

Trafikminister *Merja Kyllönen*

*Bilaga  
Parallelltext*

## 1.

### Lag

#### om ändring av sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut fogas till 7 kap. i sjölagen (674/1994) nya 2 och 3 §, till 15 kap. nya 24–26 § och till 20 kap. nya 9 c och 9 d § som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

7 kap.

#### Allmänna stadganden om ansvar

2 §

##### *Försäkringsplikt*

*Redaren för ett finskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 300 ska teckna och vidmakthålla en försäkring eller ställa en sådan säkerhet som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG om fartygsägarers försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk. Försäkringen eller säkerheten ska täcka redarens ansvar enligt 9 kap. 1-4 § intill det ansvarsbelopp som anges i 9 kap. 5 § 1 mom.*

*Skyldigheten enligt 1 mom. att teckna och vidmakthålla en försäkring eller ställa en säkerhet gäller även ett utländskt fartyg med en bruttodräktighet av minst 300, om fartyget*

1) *anlöper eller lämnar en finsk hamn,*

2) *anlöper eller lämnar en ankarplats eller ett väntområde på finskt vattenområde, eller*

3) *på finskt vattenområde används för någon annan verksamhet än transport.*

*Med finskt vattenområde avses territorialvatten och insjöområden.*

*Bestämmelserna i 1 och 2 mom. tillämpas inte på krigsfartyg, flottans hjälpfartyg och andra fartyg som en stat äger eller använder*

*och som används för icke kommersiella, of-  
fentliga ändamål.*

3 §

*Bevis utfärdat av försäkringsgivaren eller  
den som ställt säkerhet*

*Försäkring eller säkerhet som avses i 2 §  
ska visas genom ett bevis utfärdat av försäk-  
ringsgivaren eller den som ställt säkerheten,  
varav åtminstone ska framgå*

*1) fartygets namn och IMO-  
identifikationsnummer samt registrerings-  
hamn,*

*2) fartygsägarens namn och huvudsakliga  
verksamhetsställe,*

*3) försäkringens eller säkerhetens art och  
giltighetstid, och*

*4) försäkringsgivarens namn och huvud-  
sakliga verksamhetsställe samt, i förekom-  
mande fall, det verksamhetsställe där försäk-  
ringen har tecknats.*

*Om det språk som används i det bevis som  
avses i 1 mom. varken är engelska, franska  
eller spanska, ska det även finnas med en  
översättning till något av dessa språk.*

*Befälhavaren ska se till att det bevis som av-  
ses i 1 mom. medförs ombord på fartyget.*

15 kap.

**Befordran av passagerare och resgods**

24 §

*Certifikat angående försäkring eller säkerhet*

*Trafiksäkerhetsverket ska på ansökan ut-  
färda ett certifikat angående giltighetstiden  
för den försäkring eller säkerhet som avses i  
artikel 4a i bilaga I till Europaparlamentets  
och rådets förordning (EG) nr 392/2009 om  
transportörens skadeståndsansvar i samband  
med olyckor vid passagerarbefordran till  
sjöss, nedan Atenförordningen, till den regi-  
strerade ägaren av ett fartyg som har an-  
tecknats i fartygsregistret i Finland. Trafik-  
säkerhetsverket kan även utfärda ett certifi-  
kat över uppfyllt försäkringsplikt, om farty-  
get inte är registrerat i en fördragsslutande  
stat.*

*Trafiksäkerhetsverket ska återkalla ett certifikat, om de villkor enligt vilka det har utfärdats inte längre uppfylls.*

*Certifikatet ska medföras ombord på fartyget och en kopia av certifikatet ska lämnas i förvar hos Trafiksäkerhetsverket. Fartyget får inte användas för sjöfart utan ett sådant certifikat.*

*För certifikat som avses i denna paragraf tas det ut avgift i enlighet med lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).*

*Närmare bestämmelser om certifikat som avses i denna paragraf utfärdas genom förordning av statsrådet.*

#### 25 §

##### *Övervakningen av försäkringsplikten*

*Trafiksäkerhetsverket ska övervaka att artikel 4a i bilaga I till Atenförordningen iakttas.*

*Trafiksäkerhetsverket har rätt att förbjuda ett fartygs avgång och avbryta dess resa om fartyget inte medför ett sådant certifikat som krävs enligt artikel 4a i bilaga I till Atenförordningen.*

#### 26 §

##### *Tillsyn över passagerarnas rättigheter*

*Trafiksäkerhetsverket är behörig myndighet enligt artikel 25.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004. I fråga om konsumentombudsmannens behörighet att utöva tillsyn över efterlevnaden av konsumentskyddslagstiftningen gäller vad som förskrivs särskilt.*

#### 20 kap.

##### **Straffstadganden**

#### 9 c §

*Försummelse av försäkringsplikt som gäller sjörättsliga skadeståndsanspråk*

*Den som försummar skyldigheten enligt 7 kap. 2 § att teckna försäkring eller ställa säkerhet ska för försummelse av försäkringsplikt som gäller sjörättsliga skadeståndsanspråk dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.*

9 d §

*Försummelse av skyldighet att medföra bevis utfärdat av försäkringsgivare eller den som ställt säkerhet*

*Om fartyget inte medför ett sådant bevis som avses i 7 kap. 3 §, ska fartygets befälhavare för försummelse av skyldighet att medföra bevis utfärdat av försäkringsgivare eller den som ställt säkerhet med avseende på sjörättsliga skadeståndsanspråk dömas till böter.*

\_\_\_\_\_

*Denna lag träder i kraft den 20 .*

*På fartyg som saknar en gällande i 7 kap. 2 § avsedd försäkring eller säkerhet när denna lag träder i kraft ska denna lag börja tillämpas två månader efter ikraftträdandet av lagen.*

\_\_\_\_\_



## 2.

**Lag****om ändring av 14 g § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) 14 g §, sådan den lyder i lag  
1138/2010, som följer:

*Gällande lydelse*

14 g §

*Förbud mot tillträde till hamn i vissa andra fall*

*Föreslagen lydelse*

14 g §

***Utvisning av fartyg eller förbund mot tillträde till hamn i vissa andra fall***

*Om ett utländskt fartyg inte medför ett försäkringsbevis enligt 7 kap. 3 § i sjölagen kan tillsynsmyndigheten fatta ett beslut om utvisning av fartyget. Beslutet om utvisning ska riktas till redaren och det ska iakttas omedelbart. Dessutom ska kommissionen och de övriga medlemsstaterna underrättas om beslutet. Även om förutsättningarna för utvisning uppfylls, kan tillsynsmyndigheten i enskilda fall låta bli att fatta beslut om utvisning, om fartygets befälhavare lägger fram motiverade skäl till varför beviset saknas och om fartygets ägare, redare eller befälhavare har vidtagit lämpliga åtgärder som har godkänts av tillsynsmyndigheten för att avhjälpa situationen. I enskilda fall kan tillsynsmyndigheten låta bli att fatta beslut om utvisning även på de grunder som anges i 14 h § 3 mom., enligt vilka den kan tillåta att fartyget anlöper hamn även om förutsättningarna för förbud mot tillträde till hamn uppfylls.*

Tillsynsmyndigheten ska vägra ett utländskt fartyg som går till sjöss tillträde till en hamn eller ankarplats, om fartyget i de fall som avses i 14 § 4 mom. och i artikel 21.4 i PSC-direktivet inte uppfyller de villkor som tillsynsmyndigheten eller de behöriga myndigheterna i en annan inspektionshamn i medlemsstaten har ställt eller vägrar iaktta tillämpliga krav i konventionerna genom att

Tillsynsmyndigheten ska vägra ett utländskt fartyg som går till sjöss tillträde till en hamn eller ankarplats, om fartyget i de fall som avses i 14 § 4 mom. och i artikel 21.4 i PSC-direktivet inte uppfyller de villkor som tillsynsmyndigheten eller de behöriga myndigheterna i en annan inspektionshamn i medlemsstaten har ställt eller vägrar iaktta tillämpliga krav i konventionerna genom att

inte anlöpa reparationsvarvet.

Tillträde till hamnen ska vägras tills fartygets ägare eller redaren har lagt fram bevis på att fartyget uppfyller alla de krav som gäller enligt konventionen och den tillsynsmyndighet som konstaterat bristerna på fartyget eller de behöriga myndigheterna i den medlemsstat som konstaterat bristerna på fartyget har godkänt bevisen.

inte anlöpa reparationsvarvet, *eller om någon annan medlemsstat har utvisat fartyget på grund av att det inte har visat upp ett bevis enligt 7 kap. 3 § i sjölagen utfärdad av försäkringsgivaren eller den som ställt säkerhet.*

Tillträde till hamnen ska vägras tills fartygets ägare eller redaren har lagt fram bevis på att fartyget uppfyller alla de krav som gäller enligt konventionen och den tillsynsmyndighet som konstaterat bristerna på fartyget eller de behöriga myndigheterna i den medlemsstat som konstaterat bristerna på fartyget har godkänt bevisen..

*Denna lag träder i kraft den 20 .  
På fartyg som saknar en gällande i 7 kap. 2 § avsedd försäkring eller säkerhet när denna lag träder i kraft ska denna lag börja tillämpas två månader efter ikraftträdandet av lagen.*