

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg och till lag om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg samt till lagar om ändring av vissa lagar som har samband med dem

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att det stiftas en lag om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg, en lag om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg. I propositionen föreslås dessutom att sjölagen, lagen om tillsyn över fartygssäkerheten och lagen om registrering av fartygspersonal ska ändras och att 2 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss och lagen om erläggande av avgift för bestämmande och utmärkande av fartygs lastlinjer samt 2 § i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakt-hållning ska upphävas.

Genom föreslagna lagarna lyfts bestämmelserna om fartygs sjövärdighet och säkra drift och bestämmelserna om säkerhetsledningssystem för redare upp på lagnivå så som det förutsätts i grundlagen. För närvarande finns bestämmelserna i huvudsak i sjölagen och i de förordningar av statsrådet som utfärdats med stöd av lagen. Dessutom har Sjöfartsverket meddelat föreskrifter om dessa angelägenheter.

I den föreslagna lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg ingår bestämmelser om säkerhetskrav för fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, säkerhetskrav för passagerarfartyg som används på inrikes resor

och som omfattas av tillämpningsområdet för rådets direktiv om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg, säkerhetskrav för fiskefartyg, specialfartyg, ro-ro-fartyg och övriga fartyg samt om fartygs lastlinjer, besiktning av fartyg, skeppsmätning, fartygs drift och helikopterverksamhet på fartyg.

I lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg föreslås det bestämmelser om fartygsbemanning och fartygspersonalens behörighet samt om vakt-hållning på fartyg. Genom lagen utfärdas också bestämmelser om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning som håller genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen. I lagarna föreslås det bestämmelser om bemyndigande att utfärda förordningar och föreskrifter. I lagarna tas dessutom in bestämmelser om påföljder och rättssäkerhet.

I lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg ingår också vissa bestämmelser som hör till området för lag i den konvention om arbete till sjöss som antogs vid Internationella sjöarbetskonferensen 2006.

Det föreslås att sjölagen ska ändras så att de bestämmelser som står i strid med eller överlappar med grundlagen och de föreslagna nya lagarna upphävs. Det föreslås att lagen om tillsyn över fartygssäkerheten ska ändras så att hänvisningarna till annan lagstiftning stämmer överens med de nya lagarnas rubriker. Det föreslås att lagen om registrering av fartygspersonal ska ändras så att uppgifterna om behörighet börjar föras in i

sjömansregistret och så att hänvisningarna till annan lagstiftning stämmer överens med de nya lagarnas rubriker. Det föreslås dessutom att de nämnda lagarna ska ändras så att benämningarna på ämbetsverken ändras så som förutsätts enligt ämbetsverksreformen inom trafikförvaltningen. Enligt förslaget ska överlappande bestämmelser i lagen om sätande i kraft av de bestämmelser som hör till

området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss upphävas. Av samma orsak föreslås det att lagen om erläggande av avgift för bestämmande och utmärkande av fartygs lastlinjer ska upphävas.

Lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2010.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	3
ALLMÄN MOTIVERING	6
1 INLEDNING.....	6
2 NULÄGE	6
2.1 Lagstiftning och praxis.....	6
2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i EU.....	11
<i>Internationella sjöfartsorganisationen</i>	11
<i>Europeiska gemenskapens lagstiftning</i>	13
<i>Övriga länder</i>	14
2.3 Bedömning av nuläget	15
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	16
3.1 Målsättning.....	16
3.2 Alternativ	17
3.3 De viktigaste förslagen.....	17
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	19
4.1 Ekonomiska konsekvenser.....	19
4.2 Konsekvenser för myndigheterna	19
4.3 Konsekvenser för miljön.....	19
4.4 Samhälleliga konsekvenser	19
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	19
5.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial	19
5.2 Remissyttranden och hur de har beaktats.....	20
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	21
DETALJMOTIVERING	21
1 LAGFÖRSLAG	21
1.1 Lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.....	21
1 kap. Allmänna bestämmelser	21
2 kap. Säkerhetskrav för fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen	29
3 kap. Säkerhetskrav för passagerarfartyg som används på inrikes resor och omfattas av tillämpningsområdet för non-SOLAS-direktivet ..	33
4 kap. Säkerhetskrav för fiskefartyg, specialfartyg och övriga fartyg samt ett särskilt krav i fråga om den förliga porten på ro-ro-fartyg	35
5 kap. Fartygs lastlinjer	37
6 kap. Besiktning av fartyg	40
7 kap. Skeppsmätning	48
8 kap. Drift av fartyg	51
9 kap. Helikopterverksamhet på fartyg	52
10 kap. Särskilda bestämmelser	53
11 kap. Straff	55
12 kap. Ändringssökande och verkställighet	58
13 kap. Ikraftträdande	58
1.2 Lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg.....	59

1 kap.	Allmänna bestämmelser	59
3 kap.	Bestämmelser om genomförande av ISM-förordningen	72
4 kap.	Särskilda bestämmelser	73
5 kap.	Straff	74
7 kap.	Ikraftträdande	77
1.3	Sjölagen.....	77
1 kap.	Allmänna stadganden om fartyg	77
6 kap.	Fartygs befälhavare	78
10 a kap.	Ansvar för skada orsakad av förorening genom bunkerolja	78
18 kap.	Dagböcker, sjöförklaring och besiktning	78
20 kap.	Straffstadganden	79
1.4	Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten	80
1.5	Lagen om registrering av fartygspersonal.....	81
1.6	Lag om upphävande av 2 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss	82
1.7	Lag om upphävande av lagen om erläggande av avgift för bestämmande och utmärkande av fartygs lastlinjer	82
1.8	Lag om upphävande av 2 § i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning.....	82
2	NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	83
3	IKRAFTTRÄDANDE	83
4	FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN OCH LAGSTIFTNINGSORDNING	83
	LAGFÖRSLAGET	89
	om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.....	89
	om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg.....	114
	om tillsyn över fartygssäkerheten.....	130
	om registrering av fartygspersonal	132
	om upphävande av 2 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss	134
	om upphävande av lagen om erläggande av avgift för bestämmande och utmärkande av fartygs lastlinjer	135
	om upphävande av 2 § i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning	136
	BILAGOR	137
	PARALLELTEXT	137
	om ändring av sjölagen.....	137
	om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten	147
	om ändring av lagen om registrering av fartygspersonal	150
	om upphävande av 2 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss	153

om upphävande av lagen om erläggande av avgift för bestämmande och utmärkande av fartygs lastlinjer	155
om upphävande av 2 § i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning	156

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

I denna proposition föreslås det att följande bestämmelser i sjölagen (674/1994) ska upphävas: 1 kap. 8 §, som gäller fartygs sjövärdighet och säkra drift, och 1 kap. 8 a §, som gäller redarens säkerhetsledningssystem, samt den hänvisningsbestämmelse i 1 kap. 8 b § som gäller tillsyn över efterlevnaden av de två förstnämnda paragraferna. De ovan nämnda omständigheterna ska i stället regleras genom en ny lag om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg och en ny lag om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg.

I den föreslagna lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg kommer det att finnas bestämmelser om tekniska säkerhetskrav för fartyg, lastlinjer, besiktning, skeppsmätning, drift av fartyg och helikopterverksamhet på fartyg.

I lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg föreslås det bestämmelser om fartygsbemanning, fartygspersonalens behörighet och vakthållning på fartyg. Genom lagen utfärdas också de bestämmelser om nationellt genomförande, bl.a. om behöriga myndigheter, som förutsätts i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95, nedan ISM-förordningen.

Genom de föreslagna lagarna sammanförs sjölagens allmänt utformade bestämmelser och de många förordningar som utfärdats med stöd av sjölagen så att de bildar en tydligt hanterbar helhet. I lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg tas det dessutom in bestämmelser om fartygets lastlinje och skeppsmätning. Sjöfartsregleringen har en stark förankring i bestämmelserna i internationella överenskommelser och EU:s rättsakter, via vilka det ständigt genereras detaljerade krav av teknisk natur. De föreslagna lagarna innehåller därför flera bestämmelser om bemyndigande med stöd av

vilka det ska kunna utfärdas närmare bestämmelser genom förordning av statsrådet eller meddelas närmare föreskrifter genom beslut av Trafiksäkerhetsverket.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

Allmänt

De krav som gäller teknisk säkerhet för fartyg inom handelssjöfarten baserar sig i huvudsak på sjölagen och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den och på Sjöfartsverkets föreskrifter. I sjölagen finns allmänna bestämmelser om fartygssäkerhet, och med stöd av de bestämmelser om bemyndigande som de innehåller har det på lägre nivå utfärdats rikligt med bestämmelser och föreskrifter om fartygssäkerhet. Enligt 1 kap. 9 § i sjölagen ska bestämmelserna i sjölagen tillämpas på fartyg som inte används i handelsjöfart endast om bestämmelserna i det enskilda fallet är tillämpliga på ett sådant fartyg.

I 1 kap. 8 § i sjölagen finns bestämmelser om fartygs sjövärdighet och säkra drift. Enligt 1 mom. ska ett fartyg då det används i sjöfart vara så byggt, utrustat, bemannat och lastat eller barlastat och försett med sådana nödvändiga förnödenheter samt att det med hänsyn såväl till farvattnens beskaffenhet som till den fart i vilken fartyget används kan anses att liv och egendom är tryggade.

I 2 mom. sägs att om fartygs konstruktion, utrustning, bemanning, säkra drift och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift samt om fartygs besiktning bestäms genom förordning. Genom förordning bestäms också om fartygs personlistor och helikopterverksamhet på fartyg.

Med stöd av bestämmelsen om bemyndigande i 3 mom. kan kommunikationsministeriet enligt vad som bestäms genom förordning meddela närmare föreskrifter om sådant som nämns i 2 mom. Dessutom kan Sjöfarts-

verket enligt vad som bestäms genom förordning meddela närmare föreskrifter om tekniska detaljer som ansluter sig till fartygs sjövärdighet samt i enskilda fall bevilja undantag från kraven i bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av sjölagen.

Genom sjölagen upphävdes sjölagen av den 9 juni 1939 (167/1939) jämte ändringar. Enligt övergångsbestämmelsen i 24 kap. 1 § 3 mom. i sjölagen förblev dock de förordningar som getts med stöd av den upphävda lagen i kraft, om inte något annat bestäms genom förordning.

Med stöd av 1 kap. 8 § i sjölagen och den bestämmelse som föregick den har det utfärdats mer än 20 förordningar (i dagens läge förordningar av statsrådet) om tekniska krav i anslutning till fartygs sjövärdighet. Dessutom har det utfärdats några förordningar av ministeriet och meddelats ett stort antal närmare tekniska föreskrifter av Sjöfartsverket. Än i denna dag gäller också 1924 års förordning angående handelsfartyg (103/1924), nedan handelsfartygsförordningen, som på sin tid utfärdades med stöd av republikens presidents allmänna rätt att utfärda förordningar.

I 1 kap. 8 a § i sjölagen bestäms om redarens säkerhetsledningssystem. Enligt 1 mom. ska finska redare samt utländska redare som bedriver handelssjöfart på finskt vattenområde ha ett sådant säkerhetsledningssystem genom vilket fartygssäkerheten ombord på redarens fartyg utvecklas och upprätthålls.

I 2 mom. sägs att om redarens säkerhetsledningssystem bestäms genom förordning. Med stöd av bestämmelsen har det utfärdats en förordning om säkerhetsledningssystem för redare och ledningsarrangemang för säker drift av fartyg (66/1996), nedan säkerhetsledningssystemförordningen.

I 3 mom. sägs att trafikministeriet kan, enligt vad som bestäms genom förordning, utfärda närmare föreskrifter om redarens säkerhetsledningssystem. Sjöfartsverket kan, enligt vad som bestäms genom förordning, i enskilt fall bevilja undantag från kraven i bestämmelserna och föreskrifterna om redarens säkerhetsledningssystem.

Bestämmelser om tillsyn över fartygs säkerhet finns i sin tur i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995). Enligt hänvisningsbestämmelsen i 1 kap. 8 b § i sjölagen

gäller att om tillsynen över efterlevnaden av bestämmelserna om fartygs sjövärdighet och säkra drift samt ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift ävensom tillsynen över efterlevnaden av bestämmelserna om redarens säkerhetsledningssystem gäller lagen om tillsyn över fartygssäkerheten och vad som föreskrivs med stöd av den.

Enligt 6 kap. 1 § 1 mom. i sjölagen ska en befälhavare på ett finskt handelsfartyg vara medborgare antingen i en medlemsstat inom Europeiska unionen eller i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Angående behörighet i övrigt att föra befäl eller anställas som annat befäl gäller enligt 2 mom. vad som bestäms om detta genom förordning. Med stöd av denna bestämmelse och 1 kap. 8 § i sjölagen har följande förordningar utfärdats: förordningen om fartygsbemanning, besättnings behörighet och vakthållning (1256/1997), nedan bemannings- och behörighetsförordningen, samt förordningen om säkerheten på vissa fiskefartyg (65/2000), nedan fiskefartygsförordningen. Dessutom har det utfärdats två beslut av kommunikationsministeriet (i dagens läge förordningar av kommunikationsministeriet) med anknytning till saken.

Enstaka och exceptionella bestämmelser på lagnivå ingår i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (1358/2002), genom vilken vissa ändringar av kapitel V, som gäller sjötrafiksäkerheten, i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981), nedan SOLAS-konventionen, sattes i kraft. Det viktigaste innehållet i lagen gäller sättande i kraft av ändringarna av bilagan till konventionen, men i 2 § bemyndigas dessutom Sjöfartsverket bl.a. att meddela närmare föreskrifter om tekniska detaljer i de ändrade reglerna och närmare föreskrifter om ett allmänt undantag från kraven i fråga om navigationsutrustning för fartyg som saknar mekanisk framdrivning.

Andra författningar som gäller sjöfart är bl.a. lagen om förhindrande av miljöförorenning från fartyg (300/1979), nedan fartygsav-

fallslagen, och sjötrafiklagen (463/1996). Med stöd av den förstnämnda lagen har det utfärdats nationella bestämmelser som förut-sätts för sättande i kraft av protokollet av år 1978 (FördrS 51/1983), nedan MARPOL 73/78-konventionen, till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg. Sjötrafiklagen tillämpas bara som en kompletterande författning på fartyg som används för handelssjöfart. Enligt 2 § 2 mom. i sjötrafiklagen tillämpas lagen på fartyg som används för handelssjöfart endast till den del det inte bestäms särskilt om dem i sjölagen, i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten eller i någon annan lag. I sjötrafiklagen finns bestämmelser om bl.a. hastighetsbegränsningar som gäller fartyg som används för handelssjöfart. I denna proposition föreslås inte några ändringar av fartygsavfallslagen eller sjötrafiklagen. Fartygsavfallslagen håller för närvarande på och revideras. Avsikten är att till riksdagen överlämna en regeringsproposition med förslag till lag om en miljövårdslag för sjöfarten under höstsessionen 2009.

Fartygstekniska bestämmelser

Med stöd av sjölagen har det alltså utfärdats rikligt med förordningar där det bestäms om olika slags fartygstekniska krav på fartyg som används för handelssjöfart. Med stöd av 1 kap. 8 § i sjölagen och med stöd av den motsvarande bestämmelse som föregick paragrafen har följande förordningar utfärdats: fiskefartygsförordningen, förordningen om säkerheten på vissa passagerarfartyg som används på inrikes resor (1307/1999), nedan non-SOLAS-förordningen, förordningen om marin utrustning (925/1998), säkerhetsledningsförordningen, förordningen om helikopterverksamhet på fartyg (64/1996), förordningen om radioutrustning på fartyg (31/1992), förordningen om hyresbåtars säkerhet (438/1983), nedan hyresbåtsförordningen, förordningen om brandsäkerheten på vissa fartyg (289/1973), förordningen om livräddningsanordningar på fartyg (29/1973), förordningen om fartygs stabilitet (588/1972) och förordningen om brandsäkerheten på fartyg (152/1972). Fartygstekniska krav ingår

dessutom i 1924 års handelsfartygsförordning.

Det är kännetecknande för förordningar som innehåller fartygstekniska krav att regleringen gäller ett visst, mera inskränkt tekniskt område, t.ex. fartygens stabilitet eller radio- eller livräddningsanordningar. I sådana fall ska förordningen i princip tillämpas på alla fartyg som används för handelssjöfart så som anges i bestämmelsen om tillämpningsområdet i respektive förordning. I vissa fall har det genom förordningar kunnat utfärdas övergripande bestämmelser om en viss fartygstyp, och då innehåller författningen förutom fartygstekniska bestämmelser också bestämmelser om besiktning samt bemanning, behörigheter och vakthållning. Fiskefartygsförordningen och non-SOLAS-förordningen är förordningar som specifikt gäller en viss fartygstyp. I non-SOLAS-förordningen finns dock inte några bestämmelser om bemanning, behörigheter eller vakthållning. Gemenskapslagstiftning finns i bakgrunden till båda förordningarna. Både genom fiskefartygsförordningen och genom non-SOLAS-förordningen genomfördes respektive direktiv nationellt. Genomförandet genom fiskefartygsförordningen gällde rådets direktiv 97/70/EG om att införa harmoniserade säkerhetsregler för fiskefartyg som har en längd av 24 meter och däröver, och genomförandet genom non-SOLAS-förordningen gällde rådets direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg.

Enligt tidpunkten för utfärdandet kan de gällande förordningar som reglerar de fartygstekniska kraven förläggas till flera olika decennier, trots att merparten av dem har utfärdats på 1980- och 1990-talet. Förordningarna har därmed en varierande bakgrund. Genom förordningarna har man t.ex. genomfört direktiv nationellt, såsom genom fiskefartygsförordningen, non-SOLAS-förordningen och förordningen om marin utrustning. Genom förordningarna har också utfärdats nationella bestämmelser i anslutning till genomförandet av internationella konventioner, såsom genom förordningen om skeppsmätning enligt 1969 års internationella skeppsmätningkonvention (522/1982), nedan skeppsmätningförordningen. Vissa för-

ordningar har en rent inhemsk bakgrund, t.ex. förordningen om fartygs fribord i inrikes trafik (855/1988), nedan fribordsförordningen, och hyresbåtsförordningen.

Utöver förordningarna med stöd av sjölagen finns det också en betydande mängd föreskrifter av Sjöfartsverket (Sjöfartsverkets föreskrifter), som kompletterar den fartygstekniska regleringen enligt förordningarna. Sjöfartsverket har meddelat närmare föreskrifter om t.ex. navigationsutrustning och navigationssystem för vissa fartyg, ett automatiskt identifieringssystem för fartyg, livräddningsanordningar för fartyg, fartygs stabilitet samt brandklassificering av bygg- och inredningsmaterial för fartyg.

Trots att största delen av de fartygstekniska kraven bestäms utifrån sjölagen och de förordningar och föreskrifter som utfärdats med stöd av den finns det också någon annanstans i lagstiftningen bestämmelser om fartygstekniska krav. I 3 § i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005) bestäms om fartygs isklasser, som bestäms på basis av fartygens isgångsegenskaper. Ett fartygs isklass påverkas av fartygets maskineffekt och skrovets isförstärkning och är därmed tekniska karakteristika till sin natur. På fartygs tryckbärande anordningar tillämpas lagen om tryckbärande anordningar (869/1999) och handels- och industriministeriets beslut om tryckbärande anordningars säkerhet (953/1999), vilket utfärdats med stöd av den nämnda lagen. Med tryckbärande anordning avses en cistern, ett rörsystem och någon annan teknisk helhet i vilken övertryck råder eller kan utvecklas samt tekniska helheter som är avsedda att skydda en tryckbärande anordning. Med stöd av 6 § i landsvägslagen (503/2005) har kommunikationsministeriet utfärdat en förordning om landsvägsfärjor (20/2006), som innehåller bestämmelser om allmän säkerhet vid användning av landsvägsfärjor, bestämmelser om frigående färjor och bestämmelser om vajerfärjors konstruktion och utrustning.

Den ovan nämnda fribordsförordningen är nationell lastlinjebestämmelse och gäller sådana fartyg i inrikes fart som faller utanför tillämpningsområdet för 1966 års internationella lastlinjekonvention (FördrS 52/1968), nedan lastlinjekonventionen. Det har inte ut-

färdats några nationella bestämmelser om sättande i kraft av lastlinjekonventionen. Den ovan nämnda skeppsmättningsförordningen har utfärdats med stöd av republikens presidents allmänna rätt att utfärda förordningar.

Besiktning av fartyg

Det finns färre författningar om besiktning av fartyg än författningar som gäller fartygstekniska krav. Den viktigaste besiktningsförfattningen är förordningen om besiktning av fartyg (1123/1999), nedan besiktningsförordningen, som har utfärdats med stöd av sjölagen och fartygsavfallslagen. I besiktningsförordningen bestäms om besiktning av finska fartyg som används till sjöfart. Förordningen tillämpas inte på t.ex. sådana fiskefartyg om vilkas besiktning föreskrivs särskilt eller på hyresbåtar. I besiktningsförordningen bestäms om utförande av sjösäkerhetsbesiktningar, besiktningar för förhindrande av vattens förorening, besiktningar av kemikalie- och gastankfartyg, besiktningar av toalettavfallsvattensystem och lastlinjebesiktningar.

Förutom genom besiktningsförordningen regleras fartygsbesiktningar särskilt genom bestämmelser om vissa fartygstyper. Sådana är fiskefartyg som hör till tillämpningsområdet för fiskefartygsförordningen, hyresbåtar samt i non-SOLAS-förordningen avsedda passagerarfartyg som används på inrikes resor. I 2 kap. i fiskefartygsförordningen finns bestämmelser om besiktningar av fiskefartyg och om dokument. Bestämmelser om besiktningar av hyresbåtar finns i 4 och 5 § i hyresbåtsförordningen. I 3 kap. i non-SOLAS-förordningen finns specialbestämmelser om besiktning som gäller passagerarfartyg som används på inrikes resor och som omfattas av tillämpningsområdet för den förordningen.

Dessutom finns bestämmelser om besiktningar av fartygs tryckbärande anordningar i lagen om tryckbärande anordningar och om besiktningar av flytgasanordningar i flytgasförordningen (711/1993).

Med stöd av 5 § 1 mom. i besiktningsförordningen utförs besiktning av Sjöfartsverket, men det kan också ge någon utomstående i uppdrag att utföra besiktningen. Med stöd av 5 § 2 mom. i besiktningsförordningen kan Sjöfartsverket bemyndiga ett erkänt klas-

sificeringssällskap att helt eller delvis utföra en besiktning. Dessutom kan Sjöfartsverket ge en besiktningsman som det utsett i uppdrag att utföra besiktning av fartyg i inrikes trafik. Ett klassificeringssällskap eller en besiktningsman som bemyndigats att utföra en besiktning svarar inför Sjöfartsverket för att besiktningen utförs enligt Sjöfartsverkets anvisningar.

Enligt 7 § i besiktningsförordningen ska Sjöfartsverket ingå skriftligt avtal om besiktningsbemyndigandet med erkända klassificeringssällskap. Avtalet ska innehålla åtminstone vissa specificerade omständigheter som anges i rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, nedan klassificeringssällskapsdirektivet. De ändringar som det reviderade klassificeringssällskapsdirektivet (2009/15/EG) förutsätter kommer att införlivas i lagstiftningen i Finland senast 2011. För närvarande har Sjöfartsverket ingått avtal om utförande av besiktningar med sju klassificeringssällskap. I avtalen har klassificeringssällskapen delegerats besiktningsbefogenheter för vissa besiktningar. Sjöfartsverket utfärdar dock alla certifikat för fartyg i internationell fart, även om besiktningen har utförts av ett klassificeringssällskap.

Besiktningar och inspektioner utförs dessutom av besiktningsmän med uppgiften i bisyssla vilka bemyndigats av Sjöfartsverket. Sjöfartsverket har bemyndigat besiktningsmän i bisyssla att utföra bl.a. besiktningar av fartyg i inrikes fart, besiktningar av hyresbåtar, lastlinjebesiktningar och besiktningar av tryckbärande kärl.

Fartygsbemanning, fartygspersonalens behörighet och vakthållning

Bemannings- och behörighetsförordningen är den viktigaste författningen om bemanning, behörighet och vakthållning ombord. I anslutning till bemannings- och behörighetsförordningen har kommunikationsministeriet dessutom utfärdat ett beslut om fartygsbemanning, besättningens behörighet och vakthållning (1257/1997) samt ett beslut om fartygsbesättningens behörighet (1019/1999).

Bemanningsbestämmelser finns dessutom i 11 kap. i fiskefartygsförordningen och i 9-12 § i hyresbåtsförordningen.

Säkerhetsorganisationssystem för fartyg och redare

Nationella bestämmelser om fartygets och redarens säkerhetsledningssystem finns i 1 kap. 8 a § i sjölagen och i den säkerhetsledningsförordning som utfärdats med stöd av lagrummet.

Hyresbåtar

Bestämmelser om hyresbåtar finns i hyresbåtsförordningen, som utfärdats med stöd av 8 § 2 mom. i sjölagen. Sjöfartsverket har meddelat närmare föreskrifter genom beslutet om hyresbåtars säkerhet (Dnr 9/30/97), nedan föreskrifter om hyresbåtar.

I hyresbåtsförordningen finns en definition av hyresbåt samt bestämmelser om grunderna för hur hyresbåtar indelas i klasser, om de tekniska kraven, om bemannings- och behörighetsvillkoren och bestämmelser om besiktning. Föreskrifterna om hyresbåtar innehåller i sin tur detaljerade utrustningskrav för hyresbåtar som tillhör olika klasser, besiktningsföreskrifter samt olika slags närmare fartygstekniska krav.

Hyresbåtsförordningen tillämpas på bemannade eller obemannade fartyg som hyrs ut för fritidsbruk och har en största skrovlängd på 2,5-24 meter samt på framförande av sådana fartyg. Hyresbåtsförordningen tillämpas inte på fartyg då de används till annan handelssjöfart, på fartyg som används för tävlingsändamål, på roddbåtar, kanoter, kajaker, vattencyklar, segelbräden eller motordrivna surfingbräden, vattenskotrar eller andra motordrivna farkoster av samma typ. Förordningen tillämpas inte heller på undervattensbåtar, svävare eller bärplansbåtar.

Tillsyn

I lagen om tillsyn över fartygssäkerheten bestäms särskilt om tillsynen över efterlevnaden av lagstiftning och andra bestämmelser som gäller fartygssäkerhet. Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten tillämpas på far-

tyg som används vid handelssjöfart på finskt vattenområde samt på finska fartyg också utanför finskt vattenområde.

I lagen om tillsyn över fartygssäkerheten finns bestämmelser om tillsynsmyndigheternas rättigheter, förrättande av inspektioner, tvångsmedel som står till myndigheternas förfogande och påföljder samt särskilt dessutom om garanterande av en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik.

2.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i EU

Internationella sjöfartsorganisationen

Allmänt

Sjöfarten är mycket internationell till sin karaktär. De krav som gäller fartyg i internationell sjötrafik grundar sig därför i huvudsak på bestämmelser som tagits fram inom ramen för arbetet inom Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization), nedan IMO. Viktiga är de internationella konventioner som beretts av IMO och som regelbundet ändras genom resolutioner från IMO:s generalförsamling eller kommittéer. Behov av att ändra konventionerna uppkommer av t.ex. den kontinuerliga fartygstekniska utvecklingen, de skärpta säkerhetskraven till följd av sjöfartsolyckor eller förändringarna i det internationella säkerhetsläget. Exempelvis den olycka där passagerarbilfärjan Estonia förläste 1994 föranledde betydande ändringar av bestämmelserna om fartygs stabilitet i kapitel II-1 i bilagan till SOLAS-konventionen. Händelserna den 11 september 2001 medförde i sin tur att ett nytt kapitel XI-2 fogades till SOLAS-konventionen. Kapitlet innehåller specialbestämmelser om effektivare skyddsåtgärder inom sjöfarten. IMO:s arbete resulterar i att det successivt uppkommer nya och exaktare tekniska krav på fartyg i internationell fart vilka ska beaktas inom de övergångsperioder som gäller för ändringarna.

Det är kännetecknande för de internationella konventioner som beretts av IMO att de har olika tillämpningsgränser med avseende

på fartygstypen, fartygets storlek och byggtiden.

De internationella konventioner som beretts av IMO är ofta förenade med koder (code) som innehåller mera detaljerad reglering. Koderna är delvis obligatoriska, delvis frivilliga. Dessutom meddelar IMO anvisningar med karaktär av rekommendationer (guidelines), som dock i praktiken kan ha en betydande styrande verkan trots att de inte är bindande för de fördragsslutande staterna.

Fartygsteknisk reglering

SOLAS-konventionen är en central konvention bland IMO:s internationella konventioner med bestämmelser om fartygstekniska krav. Bilagan till SOLAS-konventionen innehåller tolv kapitel där det föreskrivs om de tekniska och funktionella kraven på fartyg i internationell fart.

SOLAS-konventionen tillämpas på fartyg i internationell fart (ships engaged on international voyages). På smärre undantag när faller följande fartyg utanför tillämpningsområdet: fartyg i inrikes fart, fiskefartyg, nöjesfartyg, örlogsfartyg, träfartyg av primitiv konstruktion, fartyg som inte drivs mekaniskt och lastfartyg i internationell fart med en bruttodräktighet under 500 ton. Kapitel V, som gäller sjötrafiksäkerhet, i bilagan till SOLAS-konventionen utgör ett undantag i fråga om tillämpningsområdet. Kapitlet tillämpas i princip på alla fartyg på alla resor.

Andra viktiga konventioner som innehåller bestämmelser om fartygstekniska krav på fartyg i internationell fart är bl.a. lastlinjekonventionen, MARPOL 73/78-konventionen, 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977), skeppsmätningkonventionen och 1976 års konvention om miniminormer i handelsfartyg (FördrS 54/1979).

Utgångspunkten är att de fartygstekniska kraven för fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen bestäms på basis av konventionen och till den anslutna koder.

Administrationerna i de fördragsslutande staterna har dock möjlighet att göra avkall i fråga om bestämmelserna i SOLAS-

konventionen. Enligt SOLAS-konventionen kan en fördragsslutande stat bevilja eftergifter (exemptions) eller motsvarigheter (equivalents). Med stöd av bestämmelsen om eftergifter kan en fördragsslutande stat undanta ett fartyg under tiden för en enskild resa från bestämmelserna i konventionen på villkor att fartyget i övrigt uppfyller tillräckliga säkerhetskrav. Eftergiftsbestämmelsen gäller fartyg som normalt inte används på internationella resor. Med stöd av motsvarighetsbestämmelsen kan en fördragsslutande stat som likvärdiga godkänna andra än tillbehör, utrustning, apparater, material och särskilda arrangemang som förutsätts i konventionen.

Till SOLAS-konventionen anknyter en betydande mängd IMO-koder som gäller olika slags fartygstekniska omständigheter. IMO-koderna gäller t.ex. livräddningsanordningar, höghastighetsfartyg, brandtest, brandsäkerhetssystem, internationell säkerhetsorganisation, fasta bulklaster, stuvning och specialfartyg.

I SOLAS-konventionen förutsätts det att ro-ro-passagerarfartyg och tankfartyg som används i internationell trafik har ett fullständigt eller begränsat landningsområde för helikoptrar.

Besiktning

I kapitel I i bilagan till SOLAS-konventionen finns allmänna bestämmelser och bland dem bestämmelser om besiktning av fartyg i internationell fart.

Fartygsbemanning, fartygspersonalens behörighet och vakthållning

Den centrala konventionen gällande fartygs bemanningsfrågor i samband med internationell fart är 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984), nedan STCW-konventionen. Till STCW-konventionen anknyter också koden för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 23/1999), nedan STCW-koden. STCW-koden består av två delar av vilka del A innehåller de obligatoriska krav i fråga om bestämmelserna i STCW-konventionen som konventionsbilagan hän-

visar till. Genom bestämmelserna i del A anges de detaljerade obligatoriska minimikrav som konventionsstaterna ska uppfylla för att sätta i kraft STCW-konventionen fullt ut. Del B innehåller rekommenderade riktlinjer i fråga om bestämmelserna i konventionsbilagan.

Säkerhetsorganisationssystem för fartyg och redare

Internationella säkerhetsorganisationskoden, nedan ISM-koden, ingår i kapitel IX i bilagan till SOLAS-konventionen. ISM-koden är en obligatorisk kod enligt SOLAS-konventionen.

Internationella arbetsorganisationen

År 2006 antog Internationella arbetsorganisationens (International Labour Organization), nedan ILO, generalförsamling en konsoliderad konvention om arbete till sjöss, nedan sjöarbetskonventionen. Syftet med konventionen är att fastställa enhetliga och konsekventa minimistandarder för arbete inom sjöfarten samt revidera 37 tidigare ILO-konventioner inom sjöfarten.

I sjöarbetskonventionen fastställs minimikraven för anställningsvillkoren för sjöfarare, deras boende och rekreationsmöjligheter, mat och förplägnad, hälsovård och social trygghet samt övervakning och genomförande av konventionen. Konventionen tillämpas på alla fartyg som används i kommersiell verksamhet, dock inte på fiskefartyg och traditionellt byggda fartyg.

En proposition med anledning av sjöarbetskonventionen (RP 91/2008 rd) överlämnades till riksdagen den 12 juni 2008. Enligt riksdagens svar av den 7 november 2008 ansåg riksdagen inte i det skedet det vara befogat att ratificera sjöarbetskonventionen. Riksdagens ståndpunkt låg i linje med propositionen. Enligt propositionen skulle konventionen inte ännu ratificeras, eftersom ett godkännande förutsätter ändringar i lagstiftningen. Finland har ratificerat flera av de gamla konventioner som ingår i den nya konventionen, dock inte alla.

Avsikten är att de ändringar i lagstiftningen om fartygssäkerhet som förutsätts utifrån sjöarbetskonventionen ska genomföras ge-

nom de bestämmelser och föreskrifter som utfärdas genom de lagar som föreslås i denna proposition.

För att sjöarbetskonventionen ska kunna ratificeras förutsätts det dessutom ändringar i lagstiftningen om arbetsrätt och social trygghet inom sjöfarten.

Enligt den nya sjöarbetskonventionen ska fartyg inneha certifikat för arbete till sjöss som visar att sjöpersonalens arbets- och levnadsförhållanden övervakas. Det är fråga om ett helt nytt intyg som krävs av fartygen och om vilket det ännu inte finns någon nationell lagstiftning.

Sjöarbetskonventionen hör delvis till Europeiska gemenskapernas exklusiva behörighet, och därför behövs gemenskapens bemyndigande för att den ska kunna ratificeras. Med anledning av det har rådet meddelat ett beslut som bemyndigar medlemsstaterna att ratificera konventionen och deponera sina ratifikationsinstrument hos generaldirektören för ILO:s arbetsbyrå senast den 31 december 2010.

Europeiska gemenskapens lagstiftning

Allmänt

Genom Europeiska gemenskapens lagstiftning har det utfärdats bestämmelser som gäller gemenskapens fartyg och territorium och hänför sig till både inrikes och utrikes fart och som ofta har syftat till att påskynda tidtabellen för tillämpningen av internationella bestämmelser eller utfärda striktare bestämmelser för gemenskapens territorium. Genom gemenskapslagstiftningen har man delvis ändrat IMO:s normer till bindande gemenskapslagstiftning, men å andra sidan också antagit egna gemenskapsrättsakter i syfte att säkerställa en enhetlig säkerhetsnivå för fartyg som för olika medlemsstaters flagg.

Tillämpningen av ISM-koden i anslutning till SOLAS-konventionen på vissa fartyg var ett exempel på målsättningen att påskynda tidtabellen för tillämpningen. ISM-koden upptogs i gemenskapslagstiftningen genom rådets förordning (EG) nr 3051/95 om säkerhetsorganisation för roll-on/roll-off-passagerarfartyg (ro-ro-fartyg).

Som exempel på en rättsakt helt utifrån gemenskapens egna premisser kan nämnas rådets direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (nedan non-SOLAS-direktivet) jämte ändringar. Direktivet reglerar säkerhetskraven för passagerarfartyg som används på inrikes resor och som faller utanför tillämpningsområde för SOLAS-konventionen.

Fartygsteknisk reglering

Gemenskapslagstiftning som gäller fartygstekniska omständigheter är t.ex. fiskefartygsdirektivet, non-SOLAS-direktivet, rådets direktiv om marin utrustning 96/98/EG, nedan direktivet om marin utrustning, och Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/25/EG om särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg.

Non-SOLAS-direktivet

Syftet med non-SOLAS-direktivet är framför allt att införa en enhetlig säkerhetsnivå på nya och existerande passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg när dessa typer av fartyg används på inrikes resor.

Non-SOLAS-direktivet har genomförts nationellt genom non-SOLAS-förordningen. Dessutom har Sjöfartsverket den 14 januari 2000 utfärdat ett beslut om säkerheten på vissa passagerarfartyg som används på inrikes resor (Dnr 1/30/2000). I beslutet definieras gränserna för de sjöområden som får trafikeras av fartyg tillhörande olika klasser. Dessutom befrias existerande passagerarfartyg av klass C och D från vissa specialkrav i non-SOLAS-direktivet.

I artikel 1 i non-SOLAS-direktivet anges de fartyg som omfattas av direktivets tillämpningsområde, nämligen nya passagerarfartyg, existerande passagerarfartyg med en längd av 24 meter och däröver samt höghastighetspassagerarfartyg. Fartygets flagg har ingen betydelse för tillämpningsområdet, dvs. direktivet gäller för alla fartyg oberoende av vilken flagg de för, när de används på inrikes resor. I artikel 2 anges begränsningar i fråga om tillämpningsområdet.

Enligt artikel 4 indelas passagerarfartyg i klasserna A, B, C och D beroende på vilket

fartområde de trafikerar. Enligt artikel 5.1 ska både nya och existerande passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg, när de används på inrikes resor, uppfylla de relevanta säkerhetsbestämmelser som fastställs i direktivet. I artikel 6 fastställs säkerhetskraven för de olika passagerarfartygsklasserna. När det gäller innehållet i säkerhetskraven åberopas utöver kraven enligt direktivet också bestämmelserna i SOLAS-konventionen, en erkänd organisations bestämmelser, direktivet om marin utrustning och lastlinjekonventionen. I artikel 6 ingår också ikraftträdandebestämmelser som gäller fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för konventionen. Kraven enligt direktivet träder successivt i kraft fram till den 1 juli 2010 beroende på när fartygets köl har sträckts. Det har gjorts en omarbetad version av direktivet, nämligen 2009/45/EG.

Besiktning samt fartygsbemanning, fartygspersonalens behörighet och vakthållning

Klassificeringssällskapsdirektivet och rådets direktiv 1999/35/EG om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik är exempel på gemenskapslagstiftning som gäller besiktningar.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/25/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk jämte ändringar gäller fartygspersonalens behörigheter. Direktivet har omarbetats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk.

Överföring av lastfartyg och passagerarfartyg mellan register inom gemenskapen

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 789/2004 om överföring av lastfartyg och passagerarfartyg mellan register inom gemenskapen gäller fartyg som överförs från en medlemsstats register till en annan medlemsstats register. Enligt förordningen får en medlemsstat inte, av tekniska skäl som följer av de konventioner som anges närmare i förordningen, vägra att registrera ett fartyg som är registrerat i en annan med-

lemsstat och som uppfyller kraven och medför giltiga certifikat samt har utrustning som är godkänd eller typgodkänd i enlighet med direktivet om marin utrustning.

Säkerhetsorganisationssystem

När det gäller säkerhetsorganisationssystem för fartyg har gemenskapen antagit ISM-förordningen, som innehåller ISM-koden med bestämmelser om säkerhets- och miljöskyddspolicy, företags ansvar och befälhavares ansvar, personal och resurser, planering av funktionerna ombord, beredskap för nödsituationer, rapporter och analyser av avvikelser, underhåll av fartyget och dess utrustning, dokumentation, av fartyg utförd verifiering, översyn och utvärdering, dokument om godkänd säkerhetsorganisation, certifikat om godkänd säkerhetsorganisation samt om årlig verifiering och mellanliggande verifiering och godkännande av dem.

Tillsyn

Rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten jämte ändringar gäller tillsyn över fartygssäkerheten. I anslutning till det tredje säkerhetspaketet för sjöfarten antogs Europaparlamentets och rådets direktiv om hamnstatskontroll. Direktivet är en omarbetad version.

Övriga länder

Sverige

Fartygssäkerhetslagen (2003:364) tillämpas på alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium. Lagen gäller dessutom svenska fartyg som används till sjöfart utanför sjöterritoriet.

Fartygssäkerhetslagen indelas i nio kapitel, där det bestäms om allmänna krav på fartyg och deras bemanning, särskilda krav för användning av vissa fartyg, arbetsmiljö, tillsyn, inskränkningar i rätten att använda fartyg,

bemyndiganden och straff, samt utfärdas övriga föreskrifter.

I kapitlet om allmänna krav på fartyg och deras bemanning finns bestämmelser om fartygs sjövärdighet, lastning och lossning, allmänna krav på bemanningen, skyldigheter för befäl och rederiets säkerhetsskyldigheter. Enligt den allmänna bestämmelsen om sjövärdighet är ett fartyg sjövärdigt bara om det är så konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd att det med hänsyn till den fart det används i ger betryggande säkerhet mot sjöolyckor. Enligt den allmänna bestämmelsen om bemanning ska ett fartyg vara bemannat på ett betryggande sätt. Rederiverksamheten ska bedrivas på ett sådant sätt att sjösäkerheten upprätthålls samt människor, miljö och egendom skyddas.

I kapitlet med bemyndiganden ingår olika slags bestämmelser om bemyndigande som berättigar regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela närmare föreskrifter om bl.a. omständigheter som hänför sig till ett fartygs sjövärdighet, handlingar som ska finnas ombord, bemanning, arbetsmiljö, tillsyn och förbud att anlöpa svensk hamn. I kapitlet finns dessutom bestämmelser om möjligheten att bemyndiga en erkänd organisation att utföra besiktning.

Norge

Fartygssäkerhetslagen (Lov om skipssikkerhet LOV 2007-02-16 nr 09) tillämpas på norska och utländska fartyg. Lagen tillämpas på alla norska fartyg oberoende av var de befinner sig. Lagen tillämpas på utländska fartyg som befinner sig inom Norges sjöterritorium, ekonomiska zon eller kontinentalsockel.

Fartygssäkerhetslagen indelas i elva kapitel där det bestäms om lagens tillämpningsområde, rederiets skyldigheter och säkerhetsorganisationssystem, fartygsteknik och operativ säkerhet, personlig säkerhet, miljömässig säkerhet, säkerhetsåtgärder, tillsyn, myndigheternas befogenheter att använda tvångsmedel samt administrativa och straffrättsliga påföljder.

Enligt den allmänna bestämmelsen i kapitlet om fartygsteknik och operativ säkerhet ska ett fartyg vara konstruerat, byggt och ut-

rustat på ett sätt som utifrån fartygets användningsändamål och fartområde ger betryggande säkerhet för människoliv och hälsa, miljön och egendom. Motsvarande grundläggande krav anges också för användning och underhåll av fartyg. Enligt den allmänna bestämmelsen om bemanning ska fartyget vara bemannat på ett betryggande sätt. Vakhållningen ombord ska ordnas så att den är tillräcklig för att upprätthålla säker navigering och andra säkerhets- och driftsfunktioner.

Fartygssäkerhetslagen innehåller rikligt med bestämmelser om bemyndigande för departementet att meddela närmare föreskrifter.

Danmark

Danmark har en lag om säkerhet till sjöss (Lov om sikkerhed til søs LBK nr 903 12/07/2007) som motsvarar fartygssäkerhetslagen och tillämpas på danska fartyg. Genom bestämmelser på lägre än lagnivå utfärdade av ministeriet (Økonomi- og erhvervsministeren) kan det föreskrivas om tillämpningen av lagen på utländska fartyg som befinner sig inom Danmarks sjöterritorium, ekonomiska zon, kontinentalsockel eller fiskezon.

I 13 kap. i lagen finns bestämmelser om bl.a. tillämpningsområde, fartygs konstruktion, utrustning och drift, sjöfartsrelaterade åtgärder, allmänna skyldigheter för redaren, befälhavaren samt för dem som arbetar och dem som vistas ombord, stannande, förbud mot avvikelser, tillsyn, anlitanande av klassificeringssällskap för besiktning och utfärdande av certifikat, besiktningavgifter och straff. Enligt den allmänna bestämmelsen i kapitlet om fartygs konstruktion, utrustning och drift ska fartyget vara konstruerat, utrustat och användas så att skyddet för människoliv till sjöss är fullständigt tillfredsställande. Fartyget ska lämpa sig för sitt användningsändamål.

2.3 Bedömning av nuläget

För närvarande är regleringen av fartygssäkerheten osammanhängande. Bestämmelserna är inte heller på lagnivå så som det förut-

sätts i grundlagen. Bestämmelser på lagnivå finns i huvudsak i 1 kap. 8 och 8 a § i sjölagen. Med stöd av sjölagen har det utfärdats mer än 20 förordningar av statsrådet. I dem ingår närmare bestämmelser om tekniska krav på fartyg, besiktning av fartyg, fartygsbemanning, behörigheter, vakthållning och säkerhetsledning. Dessutom har Sjöfartsverket meddelat ett flertal detaljerade tekniska föreskrifter som kompletterar de ovan nämnda författningarna. Bedömd som helhet är det svårt att få en överblick över den utspridda lagstiftningen om fartygssäkerhet.

Den utspridda regleringen gäller i synnerhet bestämmelserna om fartygstekniska omständigheter. Det finns flera sådana bestämmelser på förordningsnivå. Bestämmelserna om bemanning, behörigheter och vakthållning finns i huvudsak i bemannings- och behörighetsförordningen och i två beslut av Kommunikationsministeriet. Det förhåller sig på motsvarande sätt med besiktningen, där besiktningsförordningen är den viktigaste författningen. Trots att den reglering på förordningsnivå som gäller bemanning, behörigheter och vakthållning bildar en helhet som det är något lättare att överblicka, gör också de enstaka paragrafer som spritts ut i andra författningar den nämnda samlade regleringen osammanhängande. För tydlighetens skull är det motiverat att grunderna för kraven på fartygssäkerhet samlas i högst några få lagar, som dessutom bör innehålla exakta och noggrant avgränsade bemyndiganden att utfärda närmare bestämmelser och föreskrifter.

Hyresbåtsförordningen stiftades för att tillämpas närmast i situationer där en enskild person eller familj hyr en båt obemannad för fritidsbruk för inrikes resor vid kusten eller på inre farvatten. Spektret för uthyrningen är dock i praktiken brokigare. Den ena ytterligheten företräds av fall där den som hyr en sommarstuga också får tillgång till en liten motorbåt för att kunna färdas i närliggande vattendrag. Den andra ytterligheten utgörs av ett företag som idkar omfattande båtuthyrning och vars uthyrda båtar med besättning gör internationella resor.

Verksamheten med båtuthyrning har ändrat karaktär från den tidpunkt då hyresbåtsförordningen stiftades i början av 1980-talet.

Båtuthyrningen har ökat och blivit professionell verksamhet, båtarna används allt mer för internationella resor, båtarnas storlek och maskineffekt har ökat, båtarna hyrs allt mer som bemannade och det har blivit allt vanligare att båtarna medför fler än tolv passagerare.

Hyresbåtar som medför fler än tolv passagerare konkurrerar i praktiken med fartyg som besiktats som passagerarfartyg. Det här innebär att de egentliga passagerarfartygen försätts i en sämre ställning än hyresbåtarna, eftersom kraven på bemanning, utrustning och fartygsteknik för passagerarfartyg är striktare än för båtar som besiktats som hyresbåtar.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning

Det centrala syftet med denna proposition är att lagstiftningen om fartygs säkerhet och säker drift av fartyg ska uppfylla kraven enligt grundlagen. För detta förutsätts det att regleringen av fartygssäkerhet till centrala delar tas in i lag så att grunderna för rättigheter och skyldigheter och myndigheternas befogenheter regleras genom bestämmelser i lag. De bemyndiganden som gör det möjligt att utfärda närmare bestämmelser och föreskrifter måste vara tillräckligt exakta och noggrant avgränsade.

Avsikten är att utifrån den spridda lagstiftningen forma två lagar som gäller fartygs säkerhet och säker drift av fartyg, vilka har en klar systematik. Lagstiftningen bör göra det möjligt att snabbt och smidigt reagera på ändringar som gäller de internationella förpliktelserna.

Lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg har utformats för olika fartygstyper till en lag med karaktär av ramlag och inrymmer ett stort antal bemyndiganden för Trafiksäkerhetsverket att meddela tekniska föreskrifter. Bemyndigandena baserar sig i huvudsak på genomförandet av internationella förpliktelser.

Individens rättigheter och skyldigheter accentueras framför allt i lagförslaget om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för

fartyg. I den föreslagna lagen har det fästs särskild vikt vid att bestämmelserna ska vara tydliga och begripliga, och därför kommer närmare bestämmelser att utfärdas genom förordning av statsrådet.

Förslaget syftar inte till att ändra innehållet i den gällande lagstiftningen, trots att detta på vissa punkter har ansetts vara befogat, t.ex. i fråga om vissa specialfartyg, det nationella genomförandet av ISM-förordningen och gallring bland de nationella behörighetsvillkoren. Lagstiftningen har begrundats med tanke på de behov av ändringar som har sin upprinnelse i internationella överenskommelser och EU:s lagstiftning.

3.2 Alternativ

De viktigaste kraven för mandatet att förnya lagstiftningen om fartygssäkerhet var att skapa större klarhet i lagstiftningen och uppfylla kraven enligt grundlagen.

Ursprungligen övervägdes möjligheten att stifta en enda fartygssäkerhetslag. Den möjligheten avskrevs dock på grund av den omfattande beredningen och differensen för de angelägenheter som regleringen skulle gälla. Lagförslagen utarbetades så att den ena lagen tog fasta på tekniska fartygsfrågor, dvs. ”järnet”, och den andra på bemanning, behörighet och säkerhetsorganisation, dvs. ”människorna”. Dessa båda är viktiga element i fartygssäkerheten. Eftersom båda lagarna syftar till att trygga fartygssäkerheten har de tagits in i samma proposition.

Under beredningen diskuterades huruvida det gällde att utarbeta en ramlag, en blandlag eller en lag där skyldigheterna på bred basis tas in på lagnivå. En ramlag är den smidigaste i lagtekniskt hänseende, medan en detaljerad lag som innehåller olika skyldigheter ofta är lättast att förstå för enskilda medborgare. Vid beredningen valdes ett slags mellanform mellan en ramlag och en blandlag. Framför allt detaljerna i de fartygstekniska kraven framgår inte tydligt av lagförslaget utan insikter i Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter och i internationella förpliktelser. När det gäller kraven på bemanning och behörighet har målet varit att kraven ska framgå tillräckligt tydligt av lagen och förordningarna.

I definitionerna och i respektive kapitel och paragrafer hänvisas det till EU:s lagstiftning och till internationella överenskommelser. De exakta och noggrant avgränsade bemyndigandena baserar sig ofta på att bemyndigandet hänför sig till genomförandet av en viss förpliktelse i en internationell överenskommelse som är bindande för Finland eller en förpliktelse som har sin grund i EU:s lagstiftning.

3.3 De viktigaste förslagen

Det föreslås att fartygssäkerhetslagstiftningen, som för närvarande till övervägande del består av sjölagen och ett stort antal förordningar som utfärdats med stöd av den, ska revideras så att den bildar en helhet bestående av två lagar, några förordningar och flera tekniska föreskrifter. Den ena lagen ska innehålla bestämmelser om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg och den andra i sin tur bestämmelser om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg.

Fartygssäkerhetslagstiftningens förenlighet med grundlagen men samtidigt dess möjligheter till en smidig anpassning till föränderliga internationella förpliktelser tryggas genom att grunderna för individens skyldigheter och rättigheter fastställs systematiskt på lagnivå, genom att myndigheternas behörighet fastställs på lagnivå och genom att det bestäms om tillräckligt exakta och noggrant avgränsade bemyndiganden att utfärda bestämmelser och Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter. Avsikten är att trygga en tidsenlig lagstiftning när de internationella förpliktelserna förändras.

De föreslagna lagarna innehåller bestämmelser om påföljdssystem, rättssäkerhet och tillsyn. I fråga om påföljdssystemet finns det bestämmelser om bötesstraff i de föreslagna lagarna, medan bestämmelser om straff för allvarigare brott finns i 20 kap. i sjölagen och i strafflagen. Möjligheten att överklaga hos en oavhängig domstol garanterar att rättssäkerheten tillgodoses. Detta föregås av ett förfarande med rättelseyrkande hos den myndighet som fattat beslutet. Förfarandet innebär att domstolarnas arbetsbörda kommer att minska och att de får bättre möjligheter att koncentrera sig på viktiga angelägen-

heter som kräver juridisk tolkning. Samtidigt ges den beslutsfattande myndigheten möjlighet att rätta till sitt beslut och motivera det närmare i sitt beslut med anledning av rättelseyrkandet. I lagarna tillskrivs Trafiksäkerhetsverket ställning som behörig myndighet i fråga om tillsyn och bestäms det om handräckning. Dessutom hänvisas det till lagen om tillsyn över fartygssäkerheten där tillsynsbefogenheterna fastställs närmare.

Laghänvisningarna i sjölagen, lagen om tillsyn över fartygssäkerheten och lagen om registrering av fartygspersonal ändras så att de blir tidsenliga i enlighet med rubrikerna för de nya lagarna och namnen på de nya ämbetsverken. Det föreslås att de bestämmelser av allmän karaktär i sjölagen som gäller fartygs sjövärdighet och säkra drift samt säkerhetsledningssystemet jämte bestämmelser om bemyndigande, vilka inte längre uppfyller kraven enligt grundlagen, ska upphävas. Dessutom upphävs straffbestämmelserna om fartygssäkerhetsförseelse som obehövlige, eftersom motsvarande bestämmelser finns i de nya lagarna. Det föreslås att den reglering av sjömansregistret som gäller enligt lagen om registrering av fartygspersonal ska kompletteras genom reglering som gäller dokumentering av uppgifter om behörighet. I syfte att undanröja överlappande reglering föreslås det att 2 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss ska upphävas. Av samma orsak föreslås det att lagen om erläggande av avgift för bestämmande och utmärkande av fartygs lastlinjer samt att 2 § i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning ska upphävas.

Det föreslås att hyresbåtsregleringen ska revideras så att den inte längre omfattar omständigheter som ansetts vara diskriminerande för små passagerarfartyg och så att den luckras upp och blir tydligare. Hyresbåtsregleringen ska gälla endast fartyg som får medföra högst tolv passagerare och som inte går i reguljär trafik och som hyrs ut beman-

nade eller obemannade. I lagen ska med fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg avses emellertid enbart de fartyg som bemannade erbjuds för hyra.

Avsikten är att skapa större klarhet i regleringen av specialfartyg genom att olika fartygstyper och krav som gäller dem regleras genom bestämmelser i lag och genom Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter. Förutom bestämmelser om krav som gäller SOLAS- och non-SOLAS-passagerarfartyg föreslås det särskilda bestämmelser om krav som gäller höghastighetsfartyg, fiskefartyg, specialfartyg, den förliga porten på ro-ro-fartyg och övriga fartyg, såsom lastfartyg i internationell fart med en bruttodräktighet under 500 ton, lastfartyg i inrikes fart, hyresbåtar och yrkesbåtar. Avsikten är att skapa klarhet i säkerhetskraven för olika typer av fartyg.

I lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg tas också in bestämmelser om fartygets lastlinje, besiktning, skeppsmätning och drift av fartyget. I lagen föreslås dessutom bestämmelser om helikopterverksamhet på fartyg. Bestämmelserna baserar sig på skyldigheter eller rekommendationer enligt SOLAS-konventionen och på non-SOLAS-direktivet. I lagen kommer det att finnas bestämmelser om landnings- och vinschningsområden och andra bestämmelser som gäller fartygen. Flygverksamhet kommer inte att regleras genom lagen, utan den regleringen följer av bestämmelserna om luftfart, t.ex. luftfartslagen (1242/2005).

ISM-förordningen som ingår i Europeiska gemenskapens lagstiftning gäller säkerhetsorganisationssystem för fartyg. ISM-förordningen är direkt tillämplig rätt i Finland. Lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg innehåller de bestämmelser om nationellt genomförande som förutsätts enligt ISM-förordningen, bl.a. bestämmelser om behörig myndighet.

Grunderna för kraven på bemanning och behörighet ska regleras på lagnivå. Lagen innehåller de bestämmelser som behövs för genomförande av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk, STCW-konventionen och bestämmelserna om fartygssäkerhet i ILO:s sjöarbetskonvention. Bestämmelser om de detaljerade kraven ska utfärdas genom förordning av statsrådet. De gällande be-

stämmelserna kommer i regel inte att ändras, men på vissa punkter ändras den nationella lagstiftningen så att den helt stämmer överens med de internationella kraven. Avsikten är att bemanningskraven inom den internationellt konkurrensutsatta sjöfarten ska harmoniseras mellan finska fartyg och fartyg som för andra länders flagg och på så sätt förbättra de finska rederiernas konkurrenskraft och rekryteringsmöjligheter.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Propositionen har i regel inte några betydande ekonomiska konsekvenser, eftersom bestämmelser med motsvarande innehåll redan har gällt med stöd av sjölagen och de nuvarande förordningarna och föreskrifterna.

Ekonomiska konsekvenser kan uppkomma av de bestämmelser som innebär att det nuvarande läget förändras. Bestämmelserna om hyresbåtar innebär att de tidigare bestämmelsernas diskriminerande konsekvenser för små passagerarfartyg undanröjs. De nya hyresbåtsbestämmelserna innebär däremot inte att verksamhetsförutsättningarna för mindre hyresbåtar som medför högst tolv passagerare inskränks.

De reviderade bestämmelserna om behörighetsvillkoren syftar till att främja rederiernas förutsättningar att verka och sysselsätta sjöfarande. De nya bestämmelserna försvårar inte de nuvarande finländska sjöfararnas ställning på arbetsmarknaden.

4.2 Konsekvenser för myndigheterna

Propositionen har i regel inte några betydande konsekvenser för myndigheternas verksamhet, eftersom bestämmelser med motsvarande innehåll i huvudsak har gällt redan tidigare.

4.3 Konsekvenser för miljön

Propositionen har i regel inte några betydande konsekvenser för miljön, eftersom bestämmelser med motsvarande innehåll i huvudsak har gällt redan tidigare. Det föreskrivs särskilt om förhindrande av miljöför-

orening från fartyg. Också den lagstiftningen är föremål för revidering.

Fartygs tekniska och på behörig bemanning baserade säkerhet bidrar till att förhindra skador i den maritima miljön. Bestämmelser på lagnivå om myndighetsbehörighet beträffande detta och om påföljder bidrar till att effektivisera den förebyggande effekten.

4.4 Samhälleliga konsekvenser

Propositionen har i regel inte några betydande samhälleliga konsekvenser, eftersom bestämmelser med motsvarande innehåll i huvudsak har gällt redan tidigare.

Propositionen medför att grunderna för individens rättigheter regleras genom bestämmelser i lag, t.ex. när det gäller behörighetsvillkor. Därigenom förbättras rättssäkerheten för dem som arbetar inom sjöfarten och för dem som anlitar myndighetstjänster i anslutning till sjöfarten.

En modern lagstiftning om fartygssäkerhet bidrar till att främja tydligheten hos kraven i fråga om sjöfarten. I bästa fall kan den på ett positivt sätt medverka till att sjöfartssektorn utvecklas och att internationella reformer som rör sjöfartssektorn kan genomföras snabbt i Finland.

5 Beredningen av propositionen

5.1 Beredningsskeden och beredningsmaterial

Kommunikationsministeriet tillsatte den 21 mars 2006 en arbetsgrupp för att bereda en revidering av lagstiftningen om fartygssäkerhet. Arbetsgruppen bestod av företrädare för kommunikationsministeriet, Sjöfartsverket, arbetsmarknadsorganisationerna inom sjöfarten, Finlands näringsliv rf och Suomen Matkustajalaivayhdistys - Passagerarfartygsföreningen i Finland ry. Arbetsgruppens mandatid har förlängts till den 15 maj 2009.

Den av kommunikationsministeriet tillsatta arbetsgruppen skulle utarbeta ett förslag till revidering av lagstiftningen om fartygssäkerhet så att lagstiftningen uppfyller kraven enligt grundlagen och är lagtekniskt korrekt. Avsikten var inte att ingripa i innehållet i sak, utan bara att säkerställa att lagstiftningen

motsvarar kraven enligt grundlagen och är tydligare än den nuvarande utspridda regleringen.

Den 17 december 2008 avgav arbetsgruppen ett separat delbetänkande om lagstiftning om fartygs passagerarlistor. Delbetänkandet har rubriken regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om passagerarfartygs personlistor.

5.2 Remissyttranden och hur de har beaktats

Följande remissinstanser avgav det begärda utlåtandet till kommunikationsministeriet: justitieministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, utrikesministeriet, finansministeriet, miljöministeriet, Ålands landskapsregering, Sjöfartsverket, Utbildningsstyrelsen, Luftfartsförvaltningen, Centralen för undersökning av olyckor, Dataombudsmannen, Tullstyrelsen, Rederierna i Finland rf, Finlands Sjömans-Union FSU rf, Suomen Matkustajaläivayhdistys – Passagerarfartygsföreningen i Finland ry, Forststyrelsen, Vilt- och fiskeriforskningsinstitutet, Finlands miljöcentral, Båtbranschens Centralförbund Finnboat rf och Finlands Sjöräddningssällskap rf.

Begäran om utlåtande hade också sänts till undervisningsministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, arbets- och näringsministeriet, Suomen Laivanpäälystöliitto – Finlands Skeppsbefälsförbund ry, Suomen Konepäälystöliitto – Finlands Maskinbefälsförbund ry, Finlands näringsliv rf, Finlands Hamnförbund rf, Lotsverket Finnpiilot, Rederiverket Finstaship, Destias färjerederi, Håll Skärgården ren rf, Finlands Seglarförbund rf, Suomen Veneilyliitto – Finlands Båtförbund ry, Suomen Ammattikalastajaliitto – Finlands Yrkesfiskarförbund ry.

Enligt remissinstanserna kunde lagförslag allmänt taget anses behövliga och värda att understödhas. Om lagen blir verklighet kommer den att skapa större klarhet i lagstiftningen om fartygssäkerhet. Remissinstanserna tog ställning till lagförslagen delvis mycket detaljerat utifrån den egna sektorns särdrag och särskilda behov. Utlåtandena har beaktats

i mån av möjlighet i propositionen, som har ändrats och kompletterats på flera punkter utgående från dem. Samtidigt har avsikten dock varit att undvika ändringar som skulle medföra striktare nationell lagstiftning än EU-lagstiftningen och de internationella avtalen. Det har dessutom till vissa delar ansetts vara ändamålsenligt att låta ändringsförslag som lagts fram i utlåtandena bli beaktade i samband med förordningar eller andra föreskrifter som kommer att utfärdas med stöd av lagarna.

Justitieministeriet fäste i sitt utlåtande särskild uppmärksamhet vid möjligheterna att klarlägga den eventuella kretsen av gärningsmän när det gäller straffbestämmelserna om fartygssäkerhetsförseelse och sjöfartsförseelse. I försvarsministeriets utlåtande kommenterades i synnerhet definitionen av allmän trafik. I social- och hälsovårdsministeriets, Finlands Sjömans-Union och Rederierna i Finland rf:s utlåtanden uppmärksammades Internationella arbetsorganisationens (ILO) konvention om arbete till sjöss. Inrikesministeriet uppmärksammade särskilt lagförslagets tillämpningsområde när det gäller fartyg i polisens och räddningsverkets besittning, fartygspersonalens behörighet i fråga om räddningsväsendet och handräckning som beviljas av gränsbevakningsväsendet. Utrikesministeriet fäste avseende vid frågor kring sjörätt och fördragsrätt i propositionen. Sjöfartsverket och Båtbranschens Centralförbund Finnboat rf tog upp regleringen av obemannade hyresbåtar. Utbildningsstyrelsen kommenterade utbildningskraven för vissa behörighetsbrev enligt lagförslaget om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg. Luftfartsförvaltningen tog upp vikten av att beakta luftfartslagstiftningen och internationella standarder i samband med bestämmelserna om helikoptertransporter. Centralen för undersökning av olyckor fäste i sin tur uppmärksamhet vid den specialreglering för finska redare som upphävs i och med lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg och vid centralens möjligheter att delta när sjöförklaring avges. Tullstyrelsen koncentrerade sig på bestämmelserna om tillsyn och handräckning. Forststyrelsen och Finlands Sjöräddningssällskap tog upp klassificeringen av de båtar de har i sin be-

sittning. Förutom Suomen Matkustajalaiva-yhdistys - Passagerarfartygsföreningen i Finland ry fäste också Ålands landskapsregering uppmärksamhet vid områden med goda förhållanden som enligt dem borde fastställas som ett särskilt fartområde E för skyddade farledsavsnitt. Den fortsatta beredningen har dock utgått från att bekymren med fartområdet E kan beaktas med stöd av de lagförslag som ingår i propositionen. I propositionen ingår därför inte något förslag om inrättande av ett E-område.

6 Samband med andra propositioner

Propositionen har samband med regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om passagerarfartygs personlistor, eftersom avsikten med den nämnda propositionen är att ersätta den tidigare reglering på förordningsnivå som utfärdats med stöd av 1 kap. 8 § i sjölagen, vilken nu föreslås bli upphävd. Propositionerna bör behandlas så att lagarna kan träda i kraft samtidigt.

Propositionen har också samband med regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lagar om Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket. Propositionerna bör behandlas så att lagarna kan träda i kraft samtidigt.

Propositionen hänför sig till regeringens proposition till Riksdagen med förslag om godkännande av de reviderade bilagorna I och II till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och av 2001 års internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg och till lagar om sättande i kraft av de bestämmelser i dessa som hör till området för lag, samt till en lag som gäller miljöskydd inom sjöfarten och en lag som gäller bekämpning av oljeskador samt ändring av lagstiftning som har samband med dem. I propositionen ingår bestämmelser om besiktningsföreläggningar för att förhindra förorening av miljön. Propositionerna bör behandlas så att lagarna kan träda i kraft samtidigt, eftersom de besiktningsbestämmelser som är nödvändiga vid verkställigheten av den nämnda propositionen ingår i denna proposition.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. Lagens tillämpningsområde. I paragrafen anges den föreslagna lagens tillämpningsområde. I den föreslagna lagen ingår de viktigaste bestämmelserna på lagnivå om tekniska säkerhetskrav för fartyg, fartygs lastlinjer, besiktning av fartyg, skeppsmätning och säker drift av fartyg.

2 §. Definitioner. I paragrafen föreslås de viktigaste definitionerna med tanke på den föreslagna lagen.

Med SOLAS-konventionen avses enligt 1 punkten 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) jämte ändringar. SOLAS-konventionen består av den egentliga konventionen, 1988 års protokoll samt en bilaga med egentliga, detaljerade bestämmelser. I SOLAS-konventionen bestäms främst om tekniska krav på fartyg.

Med SOLAS-direktivet avses enligt 2 punkten Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg. Direktiv 2009/45/EG är en omarbetad ver-

sion av det tidigare non-SOLAS-direktivet 98/18/EG, sådant det lyder ändrat genom kommissionens direktiv 2002/25/EG, Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG och 2003/24/EG samt kommissionens direktiv 2003/75/EG. I direktivet bestäms om den enhetliga nivån på säkerhet och miljöskydd som förutsätts för passagerarfartyg i trafik på inrikes resor.

Med MARPOL 73/78-konventionen avses enligt 3 punkten protokollet av år 1978 (FördrS 51/1983) till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg jämte ändringar. Med MARPOL 73/78-konventionen avses också de bilagor som ingår i konventionen, jämte ändringar.

Med Helsingforskonventionen avses enligt 4 punkten 1992 års konvention om Östersjöområdets marina miljö (FördrS 2/2000) och dess bilagor jämte ändringar.

Med koden för höghastighetsfartyg avses enligt 5 punkten de koder för specialfartyg som antagits genom IMO:s sjösäkerhetskommittés resolution MSC.36(63) från 1994 (1994 HSC-koden) och resolution MSC.97(93) från 2000 (2000 HSC-koden), jämte ändringar, vilka är obligatoriska enligt kapitel X i bilagan till SOLAS-konventionen. Tidpunkten för byggandet av höghastighetsfartygen avgör vilken kod som gäller för fartyget i fråga.

Med fiskefartygsdirektivet avses enligt 6 punkten rådets direktiv 97/70/EG om att införa harmoniserade säkerhetsregler för fiskefartyg som har en längd av 24 meter och däröver, sådant det lyder ändrat genom kommissionens direktiv 99/19/EG och 2002/35/EG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG och förordning (EG) nr 219/2009. I fiskefartygsdirektivet finns enhetliga säkerhetsbestämmelser för havsfiskefartyg med en längd av 24 meter och däröver.

Med Torremolinosprotokollet avses enligt 7 punkten det 1993 upprättade protokoll jämte ändringar som hänför sig till 1977 års internationella konvention om säkerheten på fiskefartyg. Den internationella konventionen om säkerheten på fiskefartyg, Torremolinos 1977-konventionen, antogs av IMO 1977. Konventionen gäller minst 24 meter långa fiskefartyg. Torremolinos 1977-konventionen ändrades genom Torremolino-

sprotokollet så att vissa bestämmelser om fiskefartygens konstruktioner gäller först när fartygen är längre än 45 meter. Innehållet i det fiskefartygsdirektiv som avses i 6 punkten baserar sig på Torremolinosprotokollet och vissa bestämmelser i protokollet har utsträckts till att gälla minst 24 meter långa fiskefartyg. Finland har inte ratificerat Torremolinosprotokollet.

Med koden för specialfartyg avses enligt 8 punkten säkerhetskoden för specialfartyg i IMO:s generalförsamlings resolution A.534(13) av den 17 november 1983 samt i sjösäkerhetskommitténs resolution MSC.266(84) av den 13 maj 2008, jämte ändringar. Den kod för specialfartyg som antogs 2008 (Code of Safety For Special Purpose Ships, 2008) ersätter 1983 års kod för specialfartyg så att 2008 års kod tillämpas på fartyg för vilka utfärdats ett certifikat enligt koden för specialfartyg den 13 maj 2008 eller senare. Specialfartyg omfattas av antingen 1983 års eller 2008 års kod beroende på när fartyget i fråga har certifierats som specialfartyg. Koden för specialfartyg är inte någon obligatorisk kod som antagits av IMO, utan de fördragsslutande staterna får fritt besluta om dess nationella tillämpning.

Med klassificeringssällskapsdirektivet avses enligt 9 punkten rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utöver tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, sådant det lyder ändrat genom kommissionens direktiv 97/58/EG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/105/EG och 2002/84/EG. I klassificeringssällskapsdirektivet bestäms om säkerställande av friheten att tillhandahålla sådana tjänster på den inre marknaden som hänför sig till säkerhetsinspektioner och certifiering av fartyg som seglar under en medlemsstats flagg och fastställs åtgärder som ska följas av medlemsstaterna och av organisationer som ombesörjer inspektion, besiktning och certifiering av fartyg, för uppfyllande av de internationella konventionerna om säkerheten till sjöss och förhindrande av havsförorening. I detta förslag hänvisas inte till det reviderade klassificeringssällskapsdirektivet 2009/15/EG, eftersom de ändringar som för-

utsätts enligt det kommer att sättas i kraft i Finland före 2011. Revideringen av klassificerings-sällskapsdirektivet ingår i det tredje sjösäkerhetspaketet. Direktivet har omarbetats som två olika gemenskapsrättsakter, dvs. som det ovan nämnda direktivet och som förordning (EG) nr 391/2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg, nedan klassificerings-sällskapsförordningen.

Med lastlinjekonventionen avses enligt *10 punkten* 1966 års internationella lastlinjekonvention (FördrS 52/1968) jämte ändringar. I lastlinjekonventionen fastställs enhetliga regler och principer för hur djupt fartyg som används på internationella resor får lastas med hänsyn till trygghet av liv och egendom ute på havet.

Med Östersjölastlinjeöverenskommelsen avses enligt *11 punkten* överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Socialistiska Rådsrepublikernas Förbunds regering om lastlinjer på Östersjön (FördrS 26/1988). Med stöd av artikel 6 stycke 1 i lastlinjekonventionen kan administrationen undanta fartyg som används på internationella resor mellan två eller flera staters närliggande grannhamnar från tillämpningen av bestämmelserna i överenskommelsen för den tid de är på dessa resor. Med stöd av den nämnda artikeln i lastlinjekonventionen ingick Finland och dåvarande Sovjetunionen Östersjölastlinjeöverenskommelsen 1988.

Med skeppsmättningskonventionen avses enligt *12 punkten* 1969 års internationella skeppsmättningskonvention (FördrS 31/1982). Skeppsmättningskonventionen innehåller enhetliga principer och regler för fastställande av dräktigheten för fartyg som används på internationella resor.

Med sjöarbetskonventionen avses enligt *13 punkten* den konvention om arbete till sjöss som antogs vid 94:e Internationella sjöarbetskonferensen 2006. I sjöarbetskonventionen fastställs minimikraven för anställningsvillkoren för sjöfarare, deras boende och rekreationsmöjligheter, mat och förplägnad, hälsovård och social trygghet samt övervakning av genomförandet av konventionen. Konventionen tillämpas på alla fartyg som används i kommersiell verksamhet, dock inte

på fiskefartyg och traditionellt byggda fartyg. Enligt sjöarbetskonventionen ska fartyg innehålla certifikat för arbete till sjöss som visar att sjöpersonalens arbets- och levnadsförhållanden övervakas. Det är fråga om ett helt nytt intyg som krävs av fartygen och om vilket det ännu inte finns någon nationell lagstiftning.

Med fartyg avses enligt *14 punkten* färdmedel och anordningar som har kontakt med vattnet och är avsedda för färd på vatten. Definitionen är vidsträckt, och t.ex. WIG-farkoster (Wing-in-Ground) är fartyg eftersom de har kontakt med vattnet även om de rör sig ovanför ytan. Också t.ex. u-båtar är fartyg. Innehållet i definitionen motsvarar definitionen av farkost i 3 § i sjötrafiklagen.

Med yrkesbåt avses enligt *15 punkten* ett fartyg med en längd av 2,5–24 meter och som används för att utöva yrke eller idka näring. Yrkesbåtar kan t.ex. vara oljebekämpningsbåtar, flottningsbåtar, båtar som används på vattenbyggen och övriga privata arbetsbåtar när de används för andra än fritidsändamål. Företeckningen är inte uttömmande. Även polisbåtar och brandkårernas båtar ska betraktas som yrkesbåtar. Definitionen av yrkesbåt är ny.

Med specialfartyg avses enligt *16 punkten* ett mekaniskt självgående fartyg som utöver besättningsmedlemmarna medför fler än tolv personer med specialuppdrag ombord och som används för vetenskaplig forskning, sjöpersonalutbildning, kabelläggning, sjöräddning av fartyg och annan egendom eller för något annat motsvarande specialändamål. Med specialfartyg avses dock inte fartyg som används som vanliga passagerarfartyg. Definitionen av specialfartyg baserar sig på definitionen av specialfartyg i kapitel 1 punkt 1.3.12 i koden för specialfartyg och på definitionen av specialiserad personal i punkt 1.3.11. I denna exakta formulering är definitionen ny. Tidigare har specialfartyg bara definierats i 2 § 3 punkten i förordningen om helikopterverksamhet på fartyg utgående från de uppgifter som utförs med fartyget. Den förteckning över specialfartygs uppgifter som ingår i definitionen är exempel, och även andra motsvarande uppgifter kan komma på fråga.

Med fritidsbåt avses enligt *17 punkten* varje båt avsedd för sport- och fritidsändamål, oavsett typ eller framdrivningsmaskineri, med en skrovlängd på 2,5–24 meter, mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder. Definitionen motsvarar definitionen av fritidsbåt i 2 § 2 punkten i lagen om säkerhet och utsläppskrav i fråga om vissa fritidsbåtar (621/2005), nedan lagen om fritidsbåtar. Genom den nämnda lagen genomfördes Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar, sådant det lyder ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/44/EG och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003, nedan direktivet om fritidsbåtar. Med hyresbåt avses inte i den nya lagen fartyg som hyrs ut så som bemannade eller obemannade.

Med fiskefartyg avses enligt *18 punkten* ett fartyg som är utrustat eller i kommersiellt syfte används för att fånga fisk eller andra i vatten levande naturresurser. Definitionen av fiskefartyg motsvarar definitionen av fiskefartyg i 2 § 1 punkten i fiskefartygsförordningen. Definitionen baserar sig på definitionen av fiskefartyg i artikel 2.1 i fiskefartygsdirektivet.

Med passagerarfartyg avses enligt *19 punkten* ett fartyg som används för handelssjöfart och medför fler än tolv passagerare. Handelssjöfart definieras inte i denna proposition, men som handelssjöfart betraktas dock i allmänhet all med fartyg bedriven verksamhet i förtjänstsyfte eller annars mot ersättning. Transport av last och passagerartransport är exempel på de mest typiska verksamheterna. Handelssjöfarten omfattar dessutom t.ex. bogsering, isbrytning, fångst samt räddningsverksamhet och assistans. Uthyrning av ett fartyg bör också betraktas som handelssjöfart liksom även användning av ett fartyg som restaurangskepp i sådana fall då det samtidigt är sjövärdigt. Med passagerare avses alla personer med undantag av fartygets befälhavare och besättningsmedlemmarna eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord på ett fartyg för det fartygets behov eller barn under ett år. Definitionen av passagerarfartyg motsvarar definitionen av passagerarfartyg i 2 §

1 punkten i besiktningsförordningen. Definitionen motsvarar dessutom definitionen av passagerarfartyg enligt kapitel I regel 2 punkt f i bilagan till SOLAS-konventionen. Definitionen av passagerare motsvarar definitionen av passagerare i anslutning till definitionen av passagerarfartyg i 2 § 1 punkten i besiktningsförordningen. Definitionen motsvarar dessutom definitionen av passagerare enligt kapitel I regel 2 punkt e i bilagan till SOLAS-konventionen.

Med ro-ro-passagerarfartyg avses enligt *20 punkten* ett fartyg som medför fler än tolv passagerare och som har ro-ro-lastutrymmen eller utrymmen av särskild kategori enligt definitionen i regel II-2/A/2 i bilaga I till non-SOLAS-direktivet. Med passagerare avses alla personer med undantag av fartygets befälhavare och besättningsmedlemmarna eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord på ett fartyg för det fartygets behov eller barn under ett år. Definitionen av ro-ro-passagerarfartyg motsvarar definitionen av ro-ro-passagerarfartyg i 2 § 21 punkten i non-SOLAS-förordningen, vilken baserar sig på artikel 2 punkt f i non-SOLAS-direktivet.

Med höghastighetsfartyg avses enligt *21 punkten* ett höghastighetsfartyg enligt definitionen i kapitel X regel 1 i bilagan till SOLAS-konventionen. Definitionen motsvarar definitionen av höghastighetsfartyg i 2 § 6 punkten i statsrådets förordning om passagerarfartygs personlistor (824/2000). I kapitel X regel 1 i bilagan till SOLAS-konventionen har höghastighetsfartyg definierats på basis av ett beräkningsschema som beskriver fartygets hastighet.

Med höghastighetspassagerarfartyg avses enligt *22 punkten* ett höghastighetsfartyg enligt definitionen i kapitel X regel 1 i bilagan till SOLAS-konventionen, vilket medför fler än tolv passagerare. Som höghastighetspassagerarfartyg betraktas inte i 38 punkten avsedda passagerarfartyg av klass B, C eller D som används på inrikes resor, om de har ett displacement som motsvarar en vattenlinje som är mindre än 500 m³ och deras maximihastighet, enligt definitionen i punkt 1.4.30 i koden för höghastighetsfartyg, understiger 20 knop. Definitionen motsvarar definitionen av höghastighetspassagerarfartyg i 2 § 7 punk-

ten i non-SOLAS-förordningen, vilken baserar sig på definitionen av höghastighetspassagerarfartyg i artikel 2 punkt g i non-SOLAS-direktivet.

Med pråm avses enligt 23 punkten ett fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri. Definitionen av pråm breddas från definitionen i 2 § 7 punkten i besiktningsförordningen så att med pråm också avses ett fartyg som är avsett för bostadsbruk och restaurangbruk och som inte är ett maskindrivet fartyg. Den utvidgade definitionen innebär i praktiken att ett fartyg som är avsett för bostadsbruk eller restaurangbruk och som inte är ett maskindrivet fartyg ska besiktas på samma sätt som andra pråmar.

Med hyresbåt avses enligt 24 punkten ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om fritidsbåtar och som så som bemannat eller obemannat hyrs ut för fritidsbruk och som i annan än reguljär trafik medför högst tolv passagerare. Med hyresbåt avses inte en vattenskoter. Definitionen är ny och avviker från begreppet hyresbåt i hyresbåtsförordningen. Enligt den lag om fritidsbåtar som nämns i definitionen av hyresbåtar har det sedan den 1 januari 2006 förutsatts att fritidsbåtar som lanseras på marknaden ska uppfylla kraven enligt lagen om fritidsbåtar, t.ex. vara CE-märkta och uppfylla utsläppskraven i fråga om motorbuller och avgaser. Med stöd av övergångsbestämmelsen i 41 § i lagen om fritidsbåtar är fritidsbåtar som lanserats på marknaden tidigare lämpliga som hyresbåtar även om de inte uppfyller kraven enligt den nya lagen om fritidsbåtar. Bestämmelser om besiktningar av hyresbåtar föreslås i 51 § i den nya lagen. I 23 § föreslås bli bestämt om grunderna för Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter om utrustningskrav för hyresbåtar. Bestämmelser om krav på hyresbåtars konstruktion ska alltså finnas i lagen om fritidsbåtar.

Med lastfartyg avses enligt 25 punkten andra än i 15—24 punkten definierade fartyg.

Med tankfartyg avses enligt 26 punkten ett lastfartyg vars lastrum har byggts eller lämpas sig huvudsakligen för transport av flytande last i bulk. Definitionen motsvarar definitionen av tankfartyg i 2 § 4 punkten i besiktningsförordningen. Definitionen baserar sig

på definitionen i kapitel I regel 2 punkt h i bilagan till SOLAS-konventionen.

Med fartygs längd avses enligt 27 punkten 96 procent av hela längden i vattenlinjen på 85 procent av minsta malldjupet, mätt från kölens överkant, eller längden från förstävets förkant till roderhjärtstockens mittpunkt i samma vattenlinje, om detta mått är större; för fartyg konstruerade med styrlastighet ska längden mätas i en vattenlinje som är parallell med konstruktionsvattenlinjen; i fråga om fartyg med en längd under 12 meter är längden dock lika med fartygets största längd. Definitionen motsvarar definitionen av fartygs längd i 2 § 18 punkten i besiktningsförordningen. Definitionen baserar sig på motsvarande definition i artikel 2 punkt 8 i skeppsmättningskonventionen. Fartygets längd har betydelse för t.ex. besiktningskraven för fartyg, lastmärket och skeppsmätningen.

Med bruttodräktighet avses enligt 28 punkten den i fartygets mätbrev angivna bruttodräktighet som har fastställts enligt formeln i bilaga I till skeppsmättningskonventionen. I definitionen preciseras dessutom bruttodräktigheten för en fast kombination som består av skjutbogserare och pråm som den sammanlagda bruttodräktigheten för dessa. Ett fartygs bruttodräktighet anger fartygets hela dräktighet och fastställs i enlighet med beräkningsschemat. Bruttodräktigheten har betydelse t.ex. för besiktningskraven för fartyg. Definitionen av bruttodräktighet motsvarar definitionen av bruttodräktighet i 2 § 16 punkten i besiktningsförordningen och 2 § 13 punkten i bemannings- och behörighetsförordningen.

Enligt 29 punkten avses med ett fartygs nettodräktighet den i fartygets mätbrev angivna nettodräktighet som har fastställts enligt formeln i bilaga I till skeppsmättningskonventionen. I definitionen preciseras dessutom nettodräktigheten för en fast kombination som består av skjutbogserare och pråm som den sammanlagda nettodräktigheten för dessa. Ett fartygs nettodräktighet är måttet på fartygets nyttoutrymme och då det räknas ut utgår man från fartygets lastvolym och antalet passagerare. Definitionen av nettodräktighet motsvarar t.ex. definitionen av nettodräk-

tighet i 2 § 5 punkten i lagen om farledsavgift (1122/2005).

Med internationellt lastmärke avses enligt 30 punkten ett lastmärke i enlighet med lastlinjekonventionen. I konventionen fastställs principerna och reglerna för hur djupt fartyg som används för internationella resor får lastas. Definitionen motsvarar definitionen av internationellt lastmärke i 2 § 2 punkten i fribordsförordningen.

Med östersjölastmärke avses enligt 31 punkten ett lastmärke i enlighet med Östersjölastlinjeöverenskommelsen. Definitionen motsvarar definitionen av östersjölastmärke i 2 § 4 punkten i fribordsförordningen. Med stöd av artikel 6 stycke 1 i lastlinjekonventionen ingick Finland och dåvarande Sovjetunionen 1988 Östersjölastlinjeöverenskommelsen. Med stöd av överenskommelsen kan fartyg vara försedda med ett östersjölastmärke.

Med fiskefartygs klasser avses enligt 32 punkten klasserna I, II och III som bestäms enligt fartygens längd. Definitionen av fiskefartygs klasser motsvarar definitionen av fiskefartygs klasser i 2 § 6 punkten i fiskefartygsförordningen. Definitionen baserar sig på fiskefartygsdirektivet.

Med reguljär trafik avses enligt 33 punkten trafik enligt på förhand fastställda tidtabeller eller rutter.

Med internationell fart avses enligt 34 punkten trafik mellan utländska hamnar eller mellan Finland och utländska hamnar. Definitionen motsvarar definitionen av internationell trafik i 2 § 13 punkten i besiktningsförordningen. Den internationella farten indelas i fyra fartområden som följer:

a) östersjötrafik är trafik utanför området för inrikes fart på Östersjön inklusive Finska viken och Bottniska viken med latitudparallellen genom Skagen, 57°44,8" nordlig bredd, som gräns mellan Danmark och Sverige mot Nordsjön,

b) närtrafik är trafik utanför området för östersjötrafik på Nordsjön och därmed förbundna vatten, dock inte längre bort än 12° västlig längd i väster eller 48° nordlig bredd i söder eller 64° nordlig bredd i norr,

c) europatrafik är trafik utanför området för närtrafik, dock inte i västligare än 12° västlig

längd, sydligare än 30° nordlig bredd eller östligare än 45° östlig längd,

d) fjärrtrafik är trafik utanför området för närtrafik och utanför området för europatrafik.

Indelningen motsvarar 2 § 10, 11, 11 a och 12 punkten i besiktningsförordningen.

Med internationell resa avses enligt 35 punkten en resa till sjöss från en hamn i Finland till en hamn utanför Finland, eller omvänt. Definitionen motsvarar definitionen av internationell resa i 2 § 16 punkten i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Definitionen baserar sig på motsvarande definition i regel 2 i SOLAS-konventionen.

Med inrikes fart avses enligt 36 punkten trafik mellan finska hamnar. Med inrikes fart jämställs fart via Saima kanal och därtill direkt anslutna ryska vattenområden till Viborg samt fart mellan Vihrevoj och Viborg. Inrikes farten indelas i fartområdena I, II och III. Fartområde I omfattar åar, älvar, kanaler, hamnar, sjöar samt sådana områden i den inre skärgården som inte direkt är utsatta för sjögång från öppna havet och dessutom korta oskyddade farledsavsnitt i den inre skärgården. Fartområde II omfattar den yttre skärgården och sådana skärgårdsområden som är direkt utsatta för sjögång från öppna havet. Fartområde III omfattar öppna havsområden i inrikes fart. Innehållet i definitionen av inrikes fart motsvarar definitionen av inrikes trafik i 2 § 9 punkten i besiktningsförordningen och den indelning i trafikområden som nämns där, med undantag för den noggrannare definitionen av fartområde II. I 82 § i lagförslaget bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela närmare föreskrifter om gränserna för fartområdena för inrikes fart. I föreskrifterna kommer gränserna att preciseras genom uppgifter om deras läge, såsom geografiska namn och koordinater.

Med inrikes resa avses enligt 37 punkten en resa på finskt havsområde från en finsk hamn till en annan finsk hamn eller tillbaka till samma finska hamn. Definitionen motsvarar definitionen av inrikes resa i 2 § 14 punkten i non-SOLAS-förordningen, vilken baserar sig på definitionen av inrikes resa i artikel 2 punkt p i non-SOLAS-direktivet.

Med klassificering av passagerarfartyg avses enligt 38 punkten passagerarfartygsklas-

serna A, B, C och D för passagerarfartyg som omfattas av non-SOLAS-direktivet beroende på vilket havsområde de trafikerar. Definitionerna av klassificering av passagerarfartyg motsvarar definitionerna av passagerarfartygsklasser i 5 § i non-SOLAS-förordningen, vilka baserar sig på artikel 4 i non-SOLAS-direktivet.

Med fångstområde I avses enligt 39 punkten sjöarna samt den inre och yttre skärgården fram till den yttre gränsen av Finlands inre territorialvatten, fångstområde II havsområdena i Finska viken, norra Östersjön och Bottniska viken norr om breddgraden 59 00 N, och fångstområde III de övriga havsområdena i Östersjön, varvid gränsen mot Nordsjön går mellan Danmark och Sverige vid Skagens breddgrad 57 44,8 N. Definitionerna av fångstområden motsvarar definitionerna av fångstområden i 2 § 5 punkten i fiskefartygsförordningen.

Med vintertrafik avses enligt 40 punkten gång i nybruten isränna eller gång med ansatser i fast is. Definitionen motsvarar definitionen av vintertrafik i 2 § 14 punkten i besiktningsförordningen.

Med erkänt klassificeringssällskap avses enligt 41 punkten ett klassificeringssällskap som erkänts enligt artikel 4 i klassificeringssällskapsdirektivet. Definitionen motsvarar definitionen av erkänt klassificeringssällskap i 2 § 20 punkten i besiktningsförordningen.

Med redare avses enligt 42 punkten den som äger eller hyr hela fartyget och som ensam eller tillsammans med andra personer utövar faktisk beslutanderätt i fartygssäkerhetsfrågorna. Med redare jämställs i den föreslagna lagen en sådan person som enligt avtal eller på något annat sätt faktiskt har hand om frågor med anknytning till fartygets fartygssäkerhet. Definitionen av redare motsvarar definitionen av redare i 2 § 3 punkten i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

3 §. Fartyg på vilka lagen tillämpas. I paragrafen anges de fartyg som omfattas av lagens tillämpningsområde. Enligt 1 mom. ska lagen tillämpas på finska fartyg på finskt vattenområde och utanför finskt vattenområde samt på utländska fartyg på finskt vattenområde enligt vad som bestäms längre fram i den föreslagna lagen. I artikel 21 i Förenta Nationernas konvention om sjörätt bestäms

om kuststaters lagar och andra författningar rörande oskadlig genomfart. Enligt stycke 1 i artikeln kan kuststatens lagar och andra författningar gälla bl.a. sjösäkerhet och reglering av trafiken till sjöss. Enligt kapitel 2 kan lagar av detta slag dock inte avse utländska fartygs modell, konstruktion, besättning eller utrustning, förutom om de är ägnade att sätta i kraft allmänt antagna internationella regler och bestämmelser. Enligt den föreslagna lagen ska fartyg i oskadlig genomfart inte omfattas av andra än allmänt godkända internationella regler och bestämmelser.

I 2 mom. bestäms om tillämpning av lagen på fiskefartyg. Innehållet i momentet motsvarar 3 § i fiskefartygsförordningen. Enligt momentet ska den föreslagna lagen tillämpas på finska fiskefartyg som har en längd av minst 10 meter. Inom fartområde I i inrikes fart ska lagen dock tillämpas endast på fiskefartyg som har en längd av minst 12 meter. Lagen ska dessutom tillämpas på utländska fiskefartyg i klass III som används för fångst på Finlands territorialvatten eller lossar fångsten i en finsk hamn.

Den föreslagna lagen ska inte tillämpas på alla fartyg. Enligt 3 mom. ska lagen inte tillämpas på fritidsbåtar.

Lagen ska inte heller tillämpas på andra i 4 mom. nämnda fartyg, om de besiktas inom ett annat tillbörligt besiktningsssystem. Sådana fartyg är försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg som inte regelbundet används i allmän trafik för transport av passagerare eller gods. Utan hinder av de ovan beskrivna orsakerna ska den föreslagna lagen dock tillämpas på försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg som regelbundet i allmän trafik transporterar passagerare eller gods. Med allmän trafik avses här sådan trafik där vem som helst kan upptas för transport eller få gods transporterad, såsom reguljär eller tidtabellsenlig frakt- eller passagerartrafik. Allmän trafik förekommer t.ex. i samband med underhållsuppdrag på fästningsöar. På grund av kravet på regelbundenhet ska lagen dock inte tillämpas på fartyg som sporadiskt transporterar passagerare eller gods, t.ex. om en utomstående serviceman eller någon annan gäst finns med på färden eller om fartyget tillfälligt måste trans-

portera gods som inte är försvarsmaktens egendom.

Lagen ska inte heller tillämpas på fartyg som används för sådan frivillig sjöräddning som inte är kommersiell verksamhet. Fartyg inom sjöräddningsverksamhet ska också omfattas av kravet på besiktning inom något annat tillbörligt besiktningssystem. Bestämmelsen motsvarar t.ex. 1 § 2 mom. 1 punkten i besiktningförordningen och 1 § 2 mom. 2 punkten i bemannings- och behörighetsförordningen. Motsvarande uteslutning i internationella överenskommelser finns t.ex. i de allmänna bestämmelserna i kapitel I i bilagan till SOLAS-konventionen. I praktiken kommer Finlands Sjøräddningssällskaps och dess medlemsföreningars räddningsfartyg att falla utanför lagens tillämpningsområde. Det finns cirka 150 sådana fartyg invid kusten och på insjövattnen. Största delen av dem är små och kortare än 10 meter. Det är motiverat att låta fartyg för frivillig sjöräddningsverksamhet falla utanför tillämpningsområdet, eftersom Sjøräddningssällskapet har ett eget besiktningssystem med regelbundet återkommande grund- och årsbesiktningar. Föreningen har också en anställd fartygsinspektör i huvudsyssla som utför grundbesiktningar av fartygen vartannat år. Ombord på de fartyg som används för frivillig sjöräddningsverksamhet finns dessutom sådan räddningsutrustning som inte ingår i utrustningen för motsvarande lastfartyg och som inte ska besiktas vid Trafiksäkerhetsverkets besiktningar.

Föreningarna har låtit en liten del av Finlands Sjøräddningssällskaps fartyg besiktas av Sjöfartsverket som lastfartyg för inrikes fart eller som hyresbåtar. Det handlar närmast om fartyg som används inom föreningarnas insamling av medel, och då i uppgifter där det förutsätts att fartyget är besiktat och bemannat i enlighet med bemannings- och behörighetsbestämmelserna. Om ett fartyg som hör till sjöräddningsverksamheten används för något annat ändamål än för räddningsuppdrag, t.ex. för ovan nämnd insamling av medel eller någon annan kommersiell verksamhet, betraktas fartyget som ett lastfartyg på vilket ska tillämpas motsvarande bestämmelser om lastfartyg.

4 §. Hänvisningar till annan lagstiftning. I paragrafen föreslås informativa hänvisningar till annan lagstiftning.

I 1 mom. hänvisas till lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, där det bestäms om tillsyn över efterlevnaden av lagstiftning och andra bestämmelser om fartygssäkerhet. Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten innehåller de viktigaste bestämmelserna om tillsyn över fartygs sjövärdighet och tillsyn över redarens säkerhetsledningssystem. I lagen finns bestämmelser om bl.a. tillsynsmyndigheter och deras uppgifter och rättigheter. Dessutom ingår bestämmelser om tillsynsmyndigheternas disponibla tvångsmedel om det påträffas fel eller brister i fartygssäkerheten. I de allvarligaste fallen innebär tvångsmedlen och påföljderna att man ingriper i fartygets fart genom att stoppa fartyget eller inskränka dess drift.

I 2 mom. hänvisas till lagen om säker lastning och lossning av vissa bulkfartyg (1206/2004). Genom lagen genomfördes Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/96/EG om fastställande av harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg, sådant det lyder ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG. I lagen finns bestämmelser bl.a. om harmoniserade lämplighetskrav för bulkfartyg och terminaler och om harmoniserade förfaranden för samarbete och kommunikation mellan sådana fartyg och terminaler.

I 3 mom. hänvisas det till lagen om tryckbärande anordningar, där det bestäms om tryggande av säkerhet i fråga om tryckbärande anordningar. I 3 a kap. i lagen om tryckbärande anordningar finns bestämmelser om tillsynsmyndighetens uppgifter när det gäller tryckbärande anordningar i fartyg, tillsynsmyndighetens skyldigheter att utöva tillsyn över den verksamhet som bedrivs av de besiktningsorgan som den har bemyndigat och om tillsynsmyndighetens rätt att återkalla ett bemyndigande. I kapitlet bestäms dessutom om principen för ömsesidigt godkännande. Handels- och industriministeriets beslut om tryckbärande anordningars säkerhet har utfärdats med stöd av lagen om tryckbärande anordningar.

I 4 mom. hänvisas till elsäkerhetslagen (410/1996). För fartygs elmateriel ska förutom den föreslagna lagen också gälla elsäkerhetslagen, där det finns bestämmelser om de krav som ska ställas på elmateriel och elanläggningar, om dokumentering av att de stämmer överens med kraven och om tillsynen över överensstämmelsen, om arbeten i elbranschen och övervakningen av dem samt om skadeståndsskyldighet för innehavare av elmateriel eller elanläggningar. Med stöd av elsäkerhetslagen har det utfärdats bl.a. handels- och industriministeriets beslut om arbeten inom elbranschen (516/1996), där det finns bestämmelser om ledare för elarbeten och om behörighetskrav.

Ett fartyg som används för internationell fart och som omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen inspekteras i praktiken i allmänhet av ett internationellt klassificeringssällskap, som bemyndigats av Sjöfartsverket och som fått uppdraget av redaren. På sådana fartyg tillämpas klassificeringssällskapets elföreskrifter. Arbetet granskas av klassificeringssällskapets inspektörer. Elmateriel i andra fartyg än sådana som omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen inspekteras i samband med besiktningarna av fartygen.

I 5 mom. hänvisas det till lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979). I den lagen och i den förordning om förebyggande av förhindrande av miljöförorening från fartyg (645/1993) som utfärdats med stöd av den finns bestämmelser om bl.a. behövliga bestämmelser för förhindrande av förorening av miljön, fartygs konstruktion, utrustning, drift och åtgärder för att utreda utsläpp. Denna lagstiftning revideras som bäst. Avsikten är att en proposition med förslag till en lag som gäller miljöskydd inom sjöfarten ska överlämnas till riksdagen under höstsessionen 2009. I den föreslagna lagen finns bestämmelser om besiktningar i syfte att förebygga förorening av miljön. Bestämmelserna hänför sig direkt till tillämpningen av den nya lag som gäller miljöskydd inom sjöfarten.

I 6 mom. hänvisas till sjötrafiklagen (463/1996), där det finns bestämmelser om krav på fartyg som används för handelssjö-

fart och krav på fritidsbåtar, till den del kraven inte regleras i någon annan lag.

I 7 mom. hänvisas till lagen om säkerhet och utsläppskrav i fråga om vissa fritidsbåtar (621/2005), där det finns bestämmelser om skydd av människors säkerhet och hälsa samt egendom och miljön mot fritidsbåtars, vattenskottrars och deras utrustnings skadliga egenskaper samt om avgasutsläpp och bullerutsläpp från motorerna på fritidsbåtar och vattenskottrar.

5 §. Allmänna säkerhetskrav för fartyg. I paragrafen anges de allmänna säkerhetskrav som fartyg som omfattas av lagens tillämpningsområde ska uppfylla. Enligt den föreslagna paragrafen gäller att när ett fartyg används i sjöfart ska det vara så konstruerat, byggt, utrustat och lastat eller barlastat och försett med sådana nödvändiga förnödenheter samt även i övrigt sådant att det med hänsyn såväl till farvattnens beskaffenhet som till den fart i vilken fartyget används kan anses att liv, egendom och miljö är tryggade. Innehållet i paragrafen motsvarar i huvudsak det som i sjölagen 1 kap. 8 § 1 mom. bestäms om fartygs sjövärdighet och säkra drift. Bestämmelser om bemanning, vilka också hänför sig till ett fartygs sjövärdighet, föreslås i den nya lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg.

Enligt 2 § 2 mom. i sjötrafiklagen tillämpas lagen på fartyg som används för handelssjöfart endast till den del det inte bestäms särskilt om dem i sjölagen, i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten eller i någon annan lag. Efter upphävandet av 1 kap. 8 och 8 a § i sjölagen ska de bestämmelser om allmänna säkerhetskrav för fartyg som funnits i sjölagen finnas i 5 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg. Sjölagens bestämmelser om säkerhetsledning kommer att finnas i 3 kap. i den nya lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg.

2 kap.

Säkerhetskrav för fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen

6 §. Allmänna tekniska säkerhetskrav. I paragrafen föreslås bestämmelser om allmänna tekniska säkerhetskrav för fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen.

Enligt *1 mom.* ska ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen uppfylla de krav på konstruktioner och utrustning samt arrangemang för dessa som i SOLAS-konventionen uppställs för fartyget i fråga. Vid fartygets drift ska dessutom iakttas de funktionella krav som uppställs i SOLAS-konventionen i syfte att säkerställa fartygssäkerheten.

SOLAS-konventionen är den viktigaste internationella överenskommelse som reglerar de tekniska säkerhetskraven för fartyg. I dess bilaga ingår tekniska och operativa bestämmelser för fartyg. Bilagan gäller följande: Allmänna bestämmelser (I), Konstruktion – rumsindelning och stabilitet, maskineri och elektriska installationer (II-1), Konstruktion – brandskydd, upptäckt av brand och brandsläckning (II-2), Livräddningsredskap (III), Radioutrustning (IV), Sjötrafiksäkerheten (V), Befordran av last (VI), Transport av farligt gods (VII), Kärnkraftsdrivna fartyg (VIII), Säkerhetsledning av fartyg (IX), Säkerhetsföreskrifter för höghastighetsfartyg (X), Särskilda åtgärder för att höja sjösäkerheten (XI-1), Särskilda åtgärder för förbättrat sjöfartsskydd (XI-2) och Säkerheten hos bulkfartyg (XII).

SOLAS-konventionen tillämpas på fartyg som används i internationell fart, om det inte uttryckligen har föreskrivits något annat. Tillämpningsområdet för konventionen omfattar inte fartyg i inrikes fart, örlogsfartyg, lastfartyg med en bruttodräktighet under 500, fartyg som inte drivs mekaniskt, träfartyg av primitiv konstruktion, nöjesfartyg som inte används i kommersiellt syfte eller fiskefartyg.

Den föreslagna paragrafen kommer att tillämpas även på andra än fartyg i internationell fart, om en sådan tillämpning anges i enskilda bestämmelser i bilagan till SOLAS-konventionen. Exempelvis bestämmelserna om sjötrafiksäkerheten i kapitel V tillämpas i princip på alla fartyg på alla resor, med undantag för örlogsfartyg, fartyg som enbart navigerar i de Stora sjöarna i Nordamerika

och tillhörande vattenområde, om inte något annat uttryckligen bestäms i kapitlet. Denna paragraf kommer då så som ett grundläggande krav att gälla även för fartyg i inrikes fart.

Inom arbetet vid IMO ändras de tekniska kraven för fartyg genom resolutioner med ändringar av bilagan till konventionen. Ändringsbehoven föranleds av t.ex. den snabba tekniska utvecklingen. Det uppställs successivt nya och exaktare tekniska krav för de fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen. Det förutsätts att fartygen ska börja följa de ändrade bestämmelserna inom de övergångsperioder som anges i ändringarna.

I *2 mom.* bestäms om uppfyllandet av de förpliktande bestämmelser enligt olika koder i anslutning till SOLAS-konventionen. Koderna har utfärdats av IMO och innehåller både förpliktande och frivilliga bestämmelser. Enligt momentet ska ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen också uppfylla de förpliktande bestämmelser enligt koderna i fråga om fartygs konstruktioner, utrustning och arrangemang för dessa.

Till SOLAS-konventionen hänför sig bl.a. koden för livräddningsutrustning (International Life-Saving Appliance Code, LSA Code), koden för brandtester (International Code for Application of Fire Test Procedures, FTP Code), koden för brandsäkerhetssystem (Fire Safety Systems Code, FSS Code), 1994 och 2000 års internationella säkerhets-koder för höghastighetsfartyg (International Code of Safety for High-Speed Craft, 1994 HSC Code och 2000 HSC Code) samt internationella säkerhetsorganisationskoden (International Safety Management Code, ISM Code).

Utgångspunkten är att de fartygstekniska kraven för fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen bestäms på basis av konventionen och till den anslutna koder.

I *3 mom.* bestäms om förenligheten beträffande Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter eller motsvarande regler av erkända klassificerings-sällskap. En bestämmelse med motsvarande innehåll finns i kapitel II-1 regel 3-1 i bilagan till SOLAS-konventionen, enligt vilken ett fartyg, utöver det som bestäms i SO-

LAS-konventionen, ska vara konstruerat, byggt och underhållet i överensstämmelse med strukturella, mekaniska och elektriska krav som ställs av ett erkänt klassificeringssällskap eller enligt nationella krav som ger en jämförbar säkerhetsnivå (dvs. Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter).

Också i artikel 14.1 i klassificeringssällskapsdirektivet bestäms om efterlevnaden av ett erkänt klassificeringssällskaps regler. Enligt artikeln ska varje enskild medlemsstat se till att fartyg som seglar under dess flagg är konstruerade i enlighet med och fortfarande motsvarar en erkänd organisations krav på skrov, maskineri samt el- och kontrollinstallationer. Bestämmelsen i direktivet har genomförts nationellt genom 3 § 2 mom. i besiktningsförordningen.

Enligt 4 mom. ska Trafiksäkerhetsverket, för säkerställande av en tillräcklig nivå på fartygssäkerheten, kunna meddela närmare tekniska föreskrifter om de tekniska och funktionella kraven enligt SOLAS-konventionen, i första hand med tillämpning av IMO:s anvisningar och rekommendationer. Trafiksäkerhetsverket ska också kunna godkänna säkerhetskonstruktioner, säkerhetssystem och säkerhetsutrustning enligt SOLAS-konventionen.

SOLAS-konventionen ändras genom IMO:s resolutioner, som i separat ordning sätts i kraft nationellt. I synnerhet IMO:s sjösäkerhetskommitté (MSC) meddelar dock i form av cirkulär ett betydande antal olika slags rekommendationer och anvisningar, som ibland benämns tolkningsanvisningar och tillämpningsanvisningar.

IMO:s rekommendationer och anvisningar gäller SOLAS-konventionen eller koderna i anslutning till den. Sjösäkerhetskommittén har t.ex. meddelat rekommendationer som gäller alternativa arrangemang i fråga om kapiteln II-1 och III i bilagan till SOLAS-konventionen (MSC.1/Circ.1212), anvisningar som gäller förebyggande av olyckor i samband med användning av räddningsbåtar (MSC.1/Circ.1206) och tolkningsanvisningar som gäller 2000 års kod för höghastighetsfartyg (MSC/Circ.1177).

IMO:s anvisningar och rekommendationer gäller vanligen detaljerade tekniska omständigheter, arrangemangen eller verksamheten.

I de fartygstekniska bestämmelserna i bilagan till SOLAS-konventionen kan det hänvisas till anvisningarna och rekommendationerna t.ex. så att när det gäller anordningar eller arrangemang som administrationen godkänner ska IMO:s anvisningar och rekommendationer beaktas. Anvisningarna och rekommendationerna är i regel frivilliga, men i praktiken har de en betydande styrande effekt.

Genom närmare föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket ska så som förpliktande kunna anges sådana fartygstekniska krav enligt SOLAS-konventionen eller sådana fartygstekniska krav utifrån koderna i anslutning till konventionen som för trygghet av nivån på fartygssäkerheten inte bör kvarstå på nivån för anvisningar. I form av föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket ska det dessutom kunna utfärdas i det föreslagna 3 mom. avsedda nationella föreskrifter som motsvarar ett erkänt klassificeringssällskaps regler.

7 §. Eftergifter. Innehållet i paragrafen motsvarar bestämmelserna om eftergifter i kapitel I regel 4 i bilagan till SOLAS-konventionen.

I 1 mom. bestäms om eftergifter för ett fartyg när det gäller en enda resa. Trafiksäkerhetsverket ska kunna medge eftergifter från bestämmelserna i SOLAS-konventionen för ett fartyg som i vanliga fall inte används i internationell fart men som undantagsvis måste göra en internationell resa. Eftergiften kan gälla t.ex. när ett fartyg i inrikes fart ska föras till docka till utrikes ort. Utan bestämmelsen om eftergifter skulle fartyget vara tvungnet att uppfylla kraven enligt SOLAS-konventionen, vilka eventuellt är ekonomiskt och tekniskt överdimensionerade i förhållande till deras främjande nytta för fartygssäkerheten. För att eftergifter ska medges ska det dock förutsättas att fartyget uppfyller de säkerhetskrav som Trafiksäkerhetsverket uppställt. Säkerhetskraven är tillräckliga med beaktande av resans längd och beskaffenhet samt farvattnets karaktär.

I 2 mom. bestäms om eftergifter från utrustningskraven avseende sjötrafiksäkerheten för fartyget.

8 §. Likvärdigheter. Innehållet i 1 mom. motsvarar kapitel I regel 5 i bilagan till SOLAS-konventionen. Under förutsättningarna

enligt SOLAS-konventionen ska Trafiksäkerhetsverket, i de fall som avses i momentet, kunna besluta om vissa likvärdigheter. Det kan handla om t.ex. det materialkrav som förutsätts i SOLAS-konventionen och där materialet genom ett beslut av Trafiksäkerhetsverket ersätts med ett annat, men likvärdigt material. Det är fråga om en undantagsbestämmelse som ska kunna tillämpas i enskilda fall.

I 2 mom. ingår en motsvarande bestämmelse som i kapitel II-2 (Konstruktion – brandskydd, upptäckt av brand och brandsläckning) i bilagan till SOLAS-konventionen. Bestämmelsen ska kunna tillämpas på ett fartyg som kölsträckts före den 1 juli 2002.

9 §. Eftergifter som gäller tekniska säkerhetskrav. Enligt paragrafen ska Trafiksäkerhetsverket i de fall och under de förutsättningar som anges i SOLAS-konventionen kunna medge eftergifter för enskilda fartyg eller fartygsklasser i fråga om de krav som ställs på fartygets eller fartygsklassens konstruktioner, utrustning eller arrangemangen för dessa.

Exempelvis enligt kapitel II-2 (Konstruktion – brandskydd, upptäckt av brand och brandsläckning) regel 1 punkt 4.1 i bilagan till SOLAS-konventionen kan administrationen undanta vissa fartyg eller fartygsklasser från de krav som uppställs i kapitlet. För detta förutsätts det att fartygen inte under resan färdas mer än 20 sjömil från det land som ligger närmast och att färdvattnens skyddade beskaffenhet och de rådande förhållandena under resan är sådana att det är oskäligt eller onödigt att tillämpa kraven enligt kapitlet. Bestämmelser om eftergifter ingår också i kapitel III regel 2, vilket gäller livräddningsberedskap, och i kapitel IV regel 3, vilket gäller radioutrustning. Grunderna för eftergifterna sammanfaller dock inte i de nämnda exemplen.

Trafiksäkerhetsverkets beslut om eftergifter kan gälla antingen ett enskilt fartyg eller en fartygsklass. Med fartygsklasser avses t.ex. systerfartyg. En fartygsklass kan dessutom avgränsas utifrån fartygets storlek, användningsändamål och ålder eller andra motsvarande omständigheter.

10 §. Alternativt arrangemang för säkerhetsarrangemangen för ett fartyg. Enligt pa-

ragrafen ska Trafiksäkerhetsverket kunna godkänna alternativa arrangemang för de fartygstekniska krav som anges i bilagan till SOLAS-konventionen i de fall där bestämmelserna enligt SOLAS-konventionen medger det. Exempelvis utifrån den ändring av kapitel II-1 (Konstruktion – rumsindelning och stabilitet, maskineri och elektriska installationer) regel 4 punkt 2 i bilagan till SOLAS-konventionen som satts i kraft genom sjötrafiksäkerhetskommitténs resolution MSC.194(80) kan administrationen godkänna alternativa metoder i fråga om fastställande av rumsindelning och stabilitetskrav för fartyg eller fartygsgrupper, förutsatt att de medför samma säkerhetsnivå som genom bestämmelserna enligt kapitlet.

11 §. Avvikelser, eftergifter och likvärdigheter som gäller säkerhetskrav för navigering. I enlighet med kapitel I regel 1 i bilagan till SOLAS-konventionen tillämpas konventionen bara på fartyg som används på internationella resor, om det inte uttryckligen föreskrivs något annat. Med stöd av kapitel V regel 1 i bilagan till konventionen tillämpas dock kapitlets bestämmelser om sjötrafiksäkerheten på alla fartyg på alla resor, med undantag för örlogsfartyg, fartyg som enbart navigerar i de Stora sjöarna i Nordamerika och tillhörande vattenområde, om inte något annat uttryckligen föreskrivs i kapitlet. Kapitlets fartygsspecifika tillämpningsområde är således mera omfattande än tillämpningsområdet för de övriga kapitlen i konventionen och gäller även fartyg i inrikes fart. Bestämmelserna i kapitel V hänför sig i väsentlig grad till internationell fart, och utrustningskraven har dimensionerats enligt det. I kapitel V regel 1 punkterna 2 och 4 i bilagan till SOLAS-konventionen har det därför bestämts om möjligheter till avvikelser i fråga om inrikes fart, fartyg med liten dräktighet och fiskefartyg. Administrationen kan bestämma i vilken omfattning bestämmelserna om navigationssystem och navigationsutrustning i reglerna 15-28 inte ska tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet under 150 ton oavsett resa, fartyg med en bruttodräktighet under 500 ton som inte används på internationella resor samt fiskefartyg.

I 1 mom. föreslås en bestämmelse om möjligheter till avvikelse i analogi med kapitel V

regel 1 punkt 4 i bilagan till SOLAS-konventionen. Med stöd av momentet ska Trafiksäkerhetsverket meddela föreskrifter i enlighet med SOLAS-konventionen om i vilken omfattning kapitel V ska tillämpas på fartyg i inrikes fart samt om i vilken omfattning reglerna 15-28 i kapitlet ska tillämpas på sådana fartyg med liten dräktighet som anges i momentet. Med tanke på sakens natur och de detaljerade tekniska föreskrifterna är det ändamålsenligt att Trafiksäkerhetsverket tilldelas uppgiften att meddela dem. Det föreslagna momentet motsvarar i sak 2 § 1 mom. i lag (1358/2002), som gäller sättande i kraft av vissa ändringar av SOLAS-konventionen, dock så att bemyndigandet att meddela föreskrifter ska gälla alla regler enligt kapitel V som förtecknas i konventionen.

I 2 mom. föreslås i enlighet med kapitel V regel 3 punkt 1 i bilagan till SOLAS-konventionen en bestämmelse om allmänna avvikelser från kraven på navigationsutrustning för fartyg som saknar mekanisk framdrivning. Trafiksäkerhetsverket ska kunna undanta ett fartyg som saknar mekanisk framdrivning från bestämmelserna i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen till den del det i regel 3 punkt 1 har bestäms om krav på navigationsutrustning. Det föreslagna momentet motsvarar i sak 2 § 3 mom. i den ovan nämnda lag som gäller sättande i kraft av vissa ändringar av SOLAS-konventionen.

I 3 mom. föreslås en bestämmelse om partiella eller villkorliga eftergifter eller likvärdigheter i enlighet med kapitel V regel 3 punkt 2 i bilagan till SOLAS-konventionen.

Tillämpningsområdet för kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen omfattar fartyg för vilka det med stöd av 4 kap. 23 § i den föreslagna lagen kan meddelas närmare tekniska föreskrifter för uppfyllande av de allmänna säkerhetskraven enligt 1 kap. 5 §.

12 §. Trafiktillstånd för höghastighetsfartyg. Enligt 1 mom. ska redaren eller dennes ombud för höghastighetsfartyg ansöka om trafik tillstånd enligt den säkerhetskod för höghastighetsfartyg som avses i SOLAS-konventionen.

I 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket bevilja och vid behov återkalla trafik tillstånd för höghastighetsfartyg enligt säkerhetskoden för höghastighetsfartyg på de grunder som anges

i koden. Bestämmelsen ska motsvara nuvarande 1 kap. 8 c § i sjölagen och den grundar sig på kapitel X regel 3 i bilagan till SOLAS-konventionen.

13 §. Information till IMO. Enligt SOLAS-konventionen ska IMO informeras om de beslut om eftergifter och de godkännanden av likvärdigheter samt de alternativa arrangemang som grundar sig på konventionen.

Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket informera IMO om eftergifter enligt 7 § 2 mom., alternativa arrangemang enligt 10 § samt om partiella eller villkorliga eftergifter eller likvärdigheter enligt 11 § 3 mom.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket också informera IMO om i 8 § 1 mom. avsedda beslut om likvärdighet samt lämna en rapport om utförda undersökningar.

3 kap. **Säkerhetskrav för passagerarfartyg som används på inrikes resor och omfattas av tillämpningsområdet för non-SOLAS-direktivet**

14 §. Klassificering av passagerarfartyg. I paragrafen föreslås bestämmelser om indelning i klasser av passagerarfartyg som omfattas av non-SOLAS-direktivet utifrån de havsområden de trafikerar och om Trafiksäkerhetsverkets befogenheter att fastställa gränserna för dessa havsområden. I paragrafen bestäms dessutom om gränserna för havsområden för radiokommunikation.

Enligt 1 mom. ska passagerarfartyg som omfattas av tillämpningsområdet för non-SOLAS-direktivet indelas i klasserna A, B, C och D i enlighet med non-SOLAS-direktivet beroende på vilket havsområde de trafikerar. Klasserna för passagerarfartyg definieras i 2 § 38 punkten i den föreslagna lagen.

I artikel 3 i non-SOLAS-direktivet anges de fartyg som omfattas av direktivets tillämpningsområde, Enligt artikel 3.1 gäller direktivet för nya passagerarfartyg, existerande passagerarfartyg med en längd av 24 meter och däröver samt för höghastighetspassagerarfartyg, när dessa används på inrikes resor. Direktivet tillämpas på de nämnda fartygen oberoende av vilken flagg de för. I artikel 3.2 anges begränsningar i fråga om

tillämpningsområdet. I artikel 4.1 fastställs klassificeringen av passagerarfartyg.

I artikel 4.1 i non-SOLAS-direktivet anges grunderna för klassificeringen av passagerarfartyg. Tillhörigheten till de olika klasserna påverkas av hur långt från strandlinjen och en skyddad plats fartyget går i trafik samt den signifikanta våghöjden på området så som bestäms i non-SOLAS-direktivet. Med tanke på fartygssäkerheten har klasserna för passagerarfartyg ordnats så att den godtagbara våghöjden är minst och avståndet till en skyddad plats samt strandlinjen är kortast för klass D. Den godtagbara våghöjden och avstånden ökar i riktningen mot klass A så att den klassen avser alla passagerarfartyg som används på inrikes resor med undantag för fartyg som går i trafik på området för klasserna B, C och D.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket definiera gränserna för de havsområden som avses i 1 mom. närmare. Gränserna ska definieras på de grunder som anges i artikel 4.1 i non-SOLAS-direktivet.

Enligt 3 mom. gäller vid tillämpning av bestämmelserna och föreskrifterna om radiokommunikation att havsområdena ska definieras i enlighet med bestämmelserna om radiokommunikation i kapitel IV i bilagan till SOLAS-konventionen.

15 §. Allmänna tekniska säkerhetskrav. I paragrafen föreslås bestämmelser om allmänna tekniska säkerhetskrav för passagerarfartyg som omfattas av tillämpningsområdet för non-SOLAS-direktivet.

Enligt 1 mom. ska ett passagerarfartyg som omfattas av tillämpningsområdet för non-SOLAS-direktivet uppfylla de tekniska säkerhetskrav som i non-SOLAS-direktivet uppställs för det inom passagerarfartygsklassen i fråga. I artikel 6 i non-SOLAS-direktivet anges säkerhetskrav för passagerarfartyg enligt klasserna för passagerarfartyg. För nya och existerande passagerarfartyg anges både gemensamma säkerhetskrav och särskilda säkerhetskrav. Dessutom anges det egna säkerhetskrav för höghastighetspassagerarfartyg. Det förutsätts att fartygen ska uppfylla de säkerhetskrav som fastställs särskilt i direktivet eller de bestämmelser i SOLAS-konventionen som i direktivet förutsätts utöver dem, en erkänd organisations regler, be-

stämmelserna i direktivet om fartygsutrustning eller bestämmelserna i lastlinjekonventionen. I direktivet anges också de säkerhetskrav beträffande personer med nedsatt rörlighet som fartygen ska uppfylla.

Enligt 2 mom. ska ett fartyg, utöver vad som anges i non-SOLAS-direktivet, också uppfylla kraven enligt de regler som ett erkänt klassificeringssällskap utarbetat om fartygets skrov, maskineri samt elektriska och automatiska anläggningar eller motsvarande föreskrifter som meddelats av Trafiksäkerhetsverket.

I 3 mom. föreslås en bestämmelse om att för genomförande av non-SOLAS-direktivet ska Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om fartygs tekniska säkerhet. De närmare föreskrifterna kommer att gälla detaljerade tekniska omständigheter som hänför sig till exempelvis fartygs konstruktioner och utrustning, stabilitet, huvud- och hjälpmaskineri, navigationsutrustning, navigationsljus samt kommunikations- och signalutrustning, radioutrustning, brandsäkerhet, livräddningsredskap samt elinstallationer och elektriska anläggningar. I enlighet med artikel 8 i non-SOLAS-direktivet ska föreskrifterna dessutom innehålla säkerhetskrav med avseende på personer med nedsatt rörlighet.

16 §. Ytterligare säkerhetskrav. I paragrafen sägs att för säkerställande av en tillräcklig nivå med tanke på fartygssäkerheten kan Trafiksäkerhetsverket meddela närmare tekniska föreskrifter om omständigheter kring den tekniska säkerheten för passagerarfartyg som omfattas av tillämpningsområdet för non-SOLAS-direktivet. En förutsättning är att det på grund av klimat- och väderleksförhållanden eller andra särskilda lokala förhållanden är nödvändigt att förbättra säkerhetskraven enligt direktivet. En bestämmelse om ytterligare säkerhetskrav finns i artikel 9.1 i non-SOLAS-direktivet.

17 §. Likvärdigheter. Med stöd av paragrafen ska Trafiksäkerhetsverket kunna meddela föreskrifter som motsvarar reglerna i bilaga I till non-SOLAS-direktivet, förutsatt att dessa är minst lika effektiva som reglerna i bilaga I. I artikel 7.2 i non-SOLAS-direktivet bestäms det om likvärdigheter.

18 §. Undantag. Med stöd av 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket kunna meddela närma-

re föreskrifter enligt vilka passagerarfartyg som omfattas av tillämpningsområdet för non-SOLAS-direktivet undantas från vissa särskilda krav som uppställs i direktivet. Undantagen ska gälla inrikes fart, inklusive far-
tområden i skärgård som är skyddade från påverkan av öppet hav.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket i sina föreskrifter förena undantagen med behövliga driftförhållanden enligt non-SOLAS-direktivet så att säkerhetsnivån för fartyget inte blir lägre. I artikel 9.3 i non-SOLAS-direktivet finns en bestämmelse om undantagen. I direktivet nämns exempel på driftförhållanden: lägre signifikant våghöjd, begränsad tid på året, resor som endast utförs dagtid eller vid lämpliga klimat- eller väderleksförhållanden, resor av begränsad varaktighet eller närhet till räddningstjänst. Sjöfartsverket har utfärdat ett beslut om säkerheten på vissa passagerarfartyg som används på inrikes resor (Dnr 1/30/2000), där det anges bl.a. att existerande passagerarfartyg av klass C och D är befriade från vissa specialkrav i non-SOLAS-direktivet.

19 §. Trafiktillstånd för höghastighetspassagerarfartyg. I paragrafen föreslås bestämmelser om trafiktillstånd för höghastighetspassagerarfartyg. För närvarande bestäms det nationellt om trafiktillståndet i 16 § i non-SOLAS-förordningen. Bestämmelsen om trafiktillstånd baserar sig på non-SOLAS-direktivet. I artikel 13.3 i non-SOLAS-direktivet bestäms om trafiktillstånd i enlighet med koden för höghastighetsfartyg.

20 §. Information till kommissionen. Enligt paragrafen ska Trafiksäkerhetsverket omedelbart informera Europeiska gemenskapernas kommission om de ytterligare krav som avses i 16 §, de likvärdigheter som avses i 17 § och de undantag som avses i 18 §. I artikel 9.4 i non-SOLAS-direktivet finns bestämmelser om anmälningsskyldigheten.

4 kap. **Säkerhetskrav för fiskefartyg, specialfartyg och övriga fartyg samt ett särskilt krav i fråga om den förliga porten på ro-ro-fartyg**

21 §. Fiskefartyg som omfattas av tillämpningsområdet för fiskefartygsdirektivet. I paragrafen bestäms om tekniska säkerhetskrav för fiskefartyg som omfattas av tillämpningsområdet för fiskefartygsdirektivet och Trafiksäkerhetsverkets befogenheter att meddela närmare föreskrifter, medge avvikelser och besluta om likvärdigheter.

Enligt 1 mom. ska ett fiskefartyg som omfattas av tillämpningsområdet för fiskefartygsdirektivet uppfylla de tekniska säkerhetskrav som i fiskefartygsdirektivet uppställs för fartyget i fråga. Enligt artikel 1 i fiskefartygsdirektivet tillämpas direktivet på fiskefartyg som har en längd av 24 meter och däröver och som för en medlemsstats flagg och är registrerade i gemenskapen, eller är verksamma på en medlemsstats inre vatten eller territorialhav, eller landar sin fångst i en medlemsstats hamn. Fritidsbåtar som används för icke-kommersiellt fiske omfattas inte av direktivet. I fråga om de tekniska kraven hänvisas det i fiskefartygsdirektivet till Torremolinosprotokollet. Fiskefartyg som omfattas av direktivet ska uppfylla bestämmelserna i protokollet så som anges i direktivet.

På fiskefartyg som har en längd under 24 meter och som därmed faller utanför tillämpningsområdet för fiskefartygsdirektivet ska tillämpas 4 kap. 23 § i den föreslagna lagen. Med stöd av det lagrummet ska Trafiksäkerhetsverket meddela närmare tekniska föreskrifter för dessa fartyg för att de ska uppfylla de allmänna säkerhetskraven enligt 1 kap. 5 §.

Enligt 2 mom. gäller att utöver vad som anges i fiskefartygsdirektivet ska som normer för konstruktion, byggande och underhåll av skrov, huvud- och hjälpmaskineri samt för elektriska och automatiska anläggningar på ett fiskefartyg vara de föreskrifter som fastställts för klassificering av en erkänd organisation eller motsvarande föreskrifter som meddelats av Trafiksäkerhetsverket.

I 3 mom. sägs att för genomförande av fiskefartygsdirektivet meddelar Trafiksäkerhetsverket närmare föreskrifter om fiskefartygs tekniska säkerhet.

Enligt 4 mom. ska Trafiksäkerhetsverket av särskilda skäl i enskilda fall kunna medge avvikelser från kraven enligt fiskefartygsdi-

rektivet, om avvikelserna inte försämrar fartygssäkerheten.

Med stöd av 5 mom. ska Trafiksäkerhetsverket, under de förutsättningar som anges i fiskefartygsdirektivet, i enskilda fall kunna besluta om tillbehör, apparater, utrustning, material och särskilda arrangemang kan betraktas som likvärdiga. I artikel 4.3 finns en bestämmelse om likvärdigheter (likvärd ersättning).

22 §. Specialfartyg. I paragrafen föreslås bestämmelser om tekniska säkerhetskrav för specialfartyg som omfattas av tillämpningsområdet för koden för specialfartyg och om Trafiksäkerhetsverkets befogenheter att meddela närmare föreskrifter, medge avvikelser och eftergifter samt besluta om likvärdigheter.

Enligt 1 mom. ska ett specialfartyg uppfylla de tekniska säkerhetskrav som i koden för specialfartyg uppställts för fartyget i fråga. Koden för specialfartyg är inte en obligatorisk kod i anslutning till SOLAS-konventionen. I koden för specialfartyg uppställs krav med karaktär av rekommendationer i fråga om fartygsplanering, fartygs konstruktioner och övriga säkerhetsåtgärder. Koden för specialfartyg tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet av minst 500 ton, men enligt koden kan administrationen i en flaggstat utsträcka tillämpningen av koden även till fartyg med en mindre bruttodräktighet.

I 2 mom. sägs att för säkerställande av en tillräcklig nivå på fartygssäkerheten kan Trafiksäkerhetsverket meddela närmare tekniska föreskrifter om de tekniska kraven för specialfartyg i enlighet med IMO:s anvisningar och rekommendationer.

Enligt 3 mom. ska Trafiksäkerhetsverket i enskilda fall kunna medge avvikelser från kraven enligt koden för specialfartyg, om det är fråga om en enstaka resa i skyddade kustvatten. För avvikelserna förutsätts det att fartyget uppfyller de säkerhetskrav som är tillräckliga med beaktande av den tänkta resans längd och beskaffenhet samt farvattnets karaktär.

I 4 mom. sägs att för ett fartyg som i vanliga fall inte används som specialfartyg men som undantagsvis tvingas göra en resa som specialfartyg kan Trafiksäkerhetsverket

medge eftergifter från bestämmelserna i koden för specialfartyg. För detta förutsätts det att fartyget uppfyller de säkerhetskrav som är tillräckliga med beaktande av den tänkta resans längd och beskaffenhet samt farvattnets karaktär. Eftergifterna från bestämmelserna i koden för specialfartyg kan gälla t.ex. ett lastfartyg som gör en resa som gäller kabelläggning varvid det ombord på fartyget utöver besättningsmedlemmarna finns fler än tolv personer som utför specialuppdrag.

Med stöd av 5 mom. ska Trafiksäkerhetsverket, under de förutsättningar som anges i koden för specialfartyg, i enskilda fall kunna besluta om tillbehör, utrustning, apparater, material och särskilda arrangemang kan betraktas som likvärdiga.

Enligt 6 mom. ska Trafiksäkerhetsverket meddela föreskrifter om hur koden för specialfartyg ska tillämpas på specialfartyg med en bruttodräktighet under 500 ton.

23 §. Övriga fartyg. Med stöd av 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket meddela närmare tekniska föreskrifter för andra än sådana fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen, andra än sådana passagerarfartyg som omfattas av tillämpningsområdet för non-SOLAS-direktivet, andra än sådana fiskefartyg som omfattas av tillämpningsområdet för fiskefartygsdirektivet samt andra än specialfartyg som omfattas av tillämpningsområdet för koden för specialfartyg. Föreskrifterna ska meddelas för att de allmänna säkerhetskraven enligt 1 kap. 5 § ska uppfyllas och för att en med tanke på fartygssäkerheten tillräcklig nivå ska säkerställas. Föreskrifterna kan gälla fartygets konstruktion och utrustning, stabilitet, huvud- och hjälpmaskineri, anordningar och system, navigationsutrustning, navigationsljus samt kommunikations- och signalutrustning, radioutrustning, brandsäkerhet, livräddningsanordningar, elinstallationer och elektriska anläggningar, och andra motsvarande tekniska omständigheter.

Paragrafen gäller närmast sådana fartyg i internationell trafik som faller utanför tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen, fartyg som används för inrikes fart, såsom fiskefartyg som faller utanför tillämpningsområdet för fiskefartygsdirektivet, sådana passagerarfartyg i inrikes fart som fal-

ler utanför tillämpningsområdet för non-SOLAS-direktivet, lastfartyg i inrikes fart, bogserbåtar, mudderverk, yrkesbåtar samt vajerfärjor och frigående färjor. Paragrafen ska också tillämpas på hyresbåtar i fråga om deras utrustning. I lagen om fritidsbåtar finns bestämmelser om hyresbåtars konstruktion.

Det är inte motiverat att bemyndigandet att meddela föreskrifter preciseras med en detaljerad förteckning över fartygstyper, eftersom fartygsgruppen som helhet är brokig och kan typindelas i flera olika undertyper. Den fartygstekniska utvecklingen för dessutom med sig helt nya fartygstyper jämsides med de tidigare.

Det är motiverat att Trafiksäkerhetsverket bemyndigas att meddela närmare föreskrifter, eftersom den fartygstekniska utvecklingen är kontinuerlig och de tekniska föreskrifterna är mycket detaljerade med t.ex. räkneformler och karaktäristika samt hänvisningar till olika godkända standarder.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket av särskilda skäl i enskilda fall kunna medge avvikelser från de föreskrifter som avses i 1 mom., om avvikelserna inte väsentligt försämrar fartygssäkerheten. Det är motiverat att avvikelser medges, eftersom det för enskilda fartyg som byggts under olika tider i vissa fall kan vara tekniskt eller ekonomiskt omöjligt att uppfylla alla fartygstekniska krav som förnyas.

24 §. Specialkrav i fråga om den förliga porten på ro-ro-fartyg. Innehållet i paragrafen motsvarar innehållet i den gällande förordningen om konstruktion och arrangemang i fråga om den förliga rampen på ro-rofartyg (174/1999).

I 1 mom. föreslås en bestämmelse om specialkrav i fråga om den förliga rampen på finska ro-ro-fartyg och sådana utländska ro-ro-passagerarfartyg som går i reguljär trafik från eller till en hamn i Finland. På dessa fartyg ska den förliga ramp som leder till bildäcket till konstruktion och arrangemang vara sådan att den inte skadas om den förliga bordläggningssporten går sönder eller lossnar.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket kunna meddela närmare tekniska föreskrifter om konstruktion och arrangemang i fråga om den förliga rampen.

Kravet ingår inte i SOLAS-konventionen. Finland har en gång i tiden, före utfärdandet av förordning, notifierat ett förslag till förordning hos kommissionen som tekniska föreskrifter i enlighet med direktiv 83/189/EEG i ändrad version. Efter olyckan med passagerarbilfärjan Estonia upptogs kravet bland klassificeringssällskapens regler, men det gäller inte fartyg som byggts tidigare.

5 kap. Fartygs lastlinjer

25 §. Syftet med fartygs lastlinje och fribord. Enligt paragrafen är syftet med fartygets lastlinje och fribord att ange hur djupt fartyget enligt lastlinjekonventionen maximalt får lastas.

Ett fartygs fribord har definierats i 2 § 10 punkten i fribordsförordningen. Med fribord avses det lodräta avståndet, mätt midskepps, mellan övre kanten av däckslinjen och övre kanten av den tillämpliga lastlinjen, eller i ett öppet fartyg som inte har sidodäck, avståndet från bordläggningens övre kant till lastlinjens övre kant. Med fribord för ett mindre än 24 meter långt heldäckt fartyg, för vilket lastmärke inte har bestämts, avses det lodräta avståndet från däcket till vattenlinjen och med fribord för motsvarande öppet fartyg utan sidodäck det lodräta avståndet från bordläggningens övre kant till vattenlinjen.

26 §. Fartyg på vilka bestämmelserna i kapitlet inte ska tillämpas. I paragrafen bestäms om på hurdana fartyg bestämmelserna i kapitlet inte ska tillämpas. Bestämmelserna i kapitlet om fartygs lastlinjer ska inte tillämpas på de fartyg som nämns i 3 § 3 mom. eller på fiskefartyg i inrikes fart eller på obemannade pråmar, med undantag för pråmar som är fast kopplade till ett skjutande fartyg.

27 §. Fartyg i internationell fart. Enligt 1 mom. ska ett fartyg i internationell fart uppfylla kraven enligt bestämmelserna i lastlinjekonventionen eller Östersjölastlinjeöverenskommelsen.

Enligt artikel 4 punkt 2 i lastlinjekonventionen ska konventionen tillämpas på fartyg som används på internationella resor. I artikel 5 anges de fartyg som faller utanför tillämpningsområdet för lastlinjekonventionen. Lastlinjekonventionen tillämpas inte på örlogsfartyg, i konventionen definierade nya

fartyg med en längd under 24 meter eller på i konventionen definierade gamla fartyg med en bruttodräktighet under 150 ton. Lastlinjekonventionen tillämpas inte heller på nöjesfartyg som inte används för handelssjöfart eller på fiskefartyg.

Enligt 2 mom. ska fartyget ha ett internationellt lastmärke och ett internationellt lastlinjecertifikat eller ett östersjölastmärke och ett östersjölastlinjecertifikat eller ett internationellt dispenscertifikat.

Enligt artikel 16 punkt 1 i lastlinjekonventionen ska ett internationellt lastlinjecertifikat utfärdas för varje fartyg som besiktats i enlighet med lastlinjekonventionen och som är försedda med tillbörliga lastlinjer. Ett internationellt dispenscertifikat ska utfärdas för varje fartyg som beviljats dispens med stöd av artikel 6 moment 2 eller 4 i lastlinjekonventionen.

Enligt artikel 3 i lastlinjekonventionen får ett fartyg för vilket konventionen gäller inte bege sig till sjöss på en internationell resa efter konventionens ikraftträdande utan att ha besiktats, försetts med lastmärke och internationellt lastlinjecertifikat eller utan ett internationellt dispenscertifikat.

Östersjölastlinjecertifikatet och östersjölastmärket baserar sig på en överenskommelse mellan Finland och det tidigare Sovjetunionen som ingåtts med stöd av artikel 6 punkt 1 i lastlinjekonventionen. Enligt artikel 6 punkt 1 i lastlinjekonventionen kan två eller flera stater komma överens om att fartyg som för dessa staters flagg och gör resor mellan staterna kan vara undantagna från bestämmelserna i lastlinjekonventionen. Ett sådant avtal kan ingås, om det är oskäligt och opraktiskt att tillämpa bestämmelserna i konventionen med anledning av resornas skyddade art och de förhållanden som råder under resorna. Med stöd av bestämmelsen ingick Finland och det tidigare Sovjetunionen 1988 ett avtal om lastlinjer som gäller på Östersjön (Östersjölastlinjeöverenskommelsen). Om ett fartyg är försett med ett internationellt lastmärke och ett internationellt lastlinjecertifikat behövs inte något östersjölastmärke eller östersjölastlinjecertifikat utöver dem.

Med stöd av 3 mom. ska Trafiksäkerhetsverket kunna meddela närmare tekniska föreskrifter för genomförande av lastlinjekonven-

tionen och Östersjölastlinjeöverenskommelsen.

28 §. Fartyg i inrikes fart. Enligt 1 mom. ska ett passagerarfartyg i inrikestrafik som omfattas av non-SOLAS-direktivet uppfylla de lastlinjekrav som i non-SOLAS-direktivet uppställts för fartyget i fråga.

Enligt 2 mom. ska andra än i 1 mom. avsedda fartyg i inrikes fart med en längd av minst 24 meter ha ett lastmärke för inrikes fart och ett nationellt lastlinjecertifikat. I stället för dem ska fartyget också kunna ha ett internationellt lastmärke och ett internationellt lastlinjecertifikat eller ett östersjölastmärke och ett östersjölastlinjecertifikat, vilket innebär att det inte behövs något särskilt lastmärke för inrikes fart eller något nationellt lastlinjecertifikat. Bestämmelsen motsvarar 1 § 1 mom. i fribordsförordningen.

Enligt 3 mom. gäller att andra än i 1 mom. avsedda fartyg i inrikes fart med en längd över 15 meter men under 24 meter vanligen inte ska behöva något lastmärke för inrikes fart eller något nationellt lastlinjecertifikat. Fartyget ska dock ha ett sådant fribord som med hänsyn till farvattnets karaktär kan anses tryggt. Trafiksäkerhetsverket ska dock för ett sådant fartyg vid behov kunna bestämma ett lastmärke för inrikes fart och utfärda ett nationellt lastlinjecertifikat, om det på grundval av fartygets användningsändamål och fartområdet behövs för att säkerställa säker drift av fartyget. Bestämmelsen motsvarar 1 § 2 mom. i fribordsförordningen. För fartyg med en längd under 24 meter har det i praktiken inte anhallits om eller har Sjöfartsverket inte utfärdat lastmärken. Bestämmande av lastmärke kan i enskilda fall bli aktuellt för ett fartyg som oavsett väderleksförhållanden är tvunget att trafikera olika fartområden. Det kan handla om ett fartyg som används för t.ex. lotsning eller räddningsuppdrag.

För genomförande av non-SOLAS-direktivet ska Trafiksäkerhetsverket med stöd av 4 mom. meddela närmare föreskrifter om lastlinjerna för passagerarfartyg som omfattas av tillämpningsområdet för non-SOLAS-direktivet. Trafiksäkerhetsverket ska också kunna meddela närmare tekniska föreskrifter om krav i fråga om konstruktion för övriga fartyg i inrikes fart samt om fribord och uträknandet av det. Dessutom ska Trafiksäker-

hetsverket meddela närmare tekniska föreskrifter om mått, placering och utmärkning av lastmärket för inrikes fart och de linjer som används utöver lastmärket. Till denna del kommer föreskrifterna att vara mycket detaljerade och tekniskt inriktade.

29 §. Eftergifter. För ett finskt fartyg med nya typer av lösningar ska Trafiksäkerhetsverket enligt 1 mom. kunna medge eftergifter från de bestämmelser i lastlinjekonventionen som om de tillämpas, i betydande grad kan hindra utveckling dessa nya typer av lösningar och hindra möjligheterna att ta dem i bruk på fartyg som används på internationella resor. En ny typ av lösning är t.ex. propeller med ställbara blad som har utvecklats i stället för propellern och rodret som traditionellt hört till fartyget. Fartyget ska dock uppfylla de säkerhetskrav som med hänsyn till den totala säkerheten är tillräckliga för den drift som fartyget är avsett för.

I 2 mom. sägs att för ett finskt fartyg som i vanliga fall inte används i internationell fart men som undantagsvis tvingas göra en internationell resa kan Trafiksäkerhetsverket medge eftergifter från bestämmelserna enligt lastlinjekonventionen, om fartyget uppfyller de säkerhetskrav som är tillräckliga med beaktande av den tänkta resans längd och beskaftenhet samt farvattnets karaktär. Innehållet i 1 och 2 mom. motsvarar bestämmelserna i artikel 6 i lastlinjekonventionen.

I 3 mom. föreslås en bestämmelse om Trafiksäkerhetsverkets skyldighet att informera IMO om eftergifter enligt 1 och 2 mom.

30 §. Likvärdigheter. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket kunna tillåta att andra tillbehör, utrustningar eller apparater än vad som krävs i lastlinjekonventionen installeras i ett finskt fartyg eller att andra material används än vad som krävs i konventionen eller att andra arrangemang tillämpas på fartyget än vad som krävs i lastlinjekonventionen, om Trafiksäkerhetsverket utifrån utförda tester eller på något annat sätt har konstaterat att tillbehören, utrustningen, apparaten, materialet och det särskilda arrangemanget är minst lika ändamålsenliga som de som föreskrivs i lastlinjekonventionen.

I 2 mom. föreslås en bestämmelse om Trafiksäkerhetsverkets skyldighet att informera IMO om beslut enligt 1 mom. och skyldighet

att lämna en rapport om utförda undersökningar.

Innehållet i paragrafen motsvarar artikel 8 i lastlinjekonventionen.

31 §. Avvikelse från lastlinjebestämmelserna i inrikes fart. Med stöd av paragrafen ska Trafiksäkerhetsverket av särskilda skäl i enskilda fall kunna medge avvikelser från lastlinjebestämmelserna för inrikes fart när det gäller andra fartyg än passagerarfartyg som omfattas av tillämpningsområdet för non-SOLAS-direktivet. Det förutsätts då att fartygssäkerheten inte väsentligt försämras. Det finns inte någon motsvarande bestämmelse om avvikelser i lastlinjekonventionen.

32 §. Ansökan om och ordnande av bestämmande av lastmärke. Enligt 1 mom. ska ett finskt fartygs redare eller dennes ombud lämna in en skriftlig ansökan om bestämmande av lastmärkets placering. Ansökan ska riktas till Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap som befullmäktigats av Trafiksäkerhetsverket.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket meddela föreskrifter om de uppgifter som ska fogas till ansökan, ansökningstidpunkten och ordnandet av bestämmande av lastmärke. Avsikten är att föreskrifterna ska underlätta ansökan och försnabba behandlingen. Föreskrifterna kommer att ge sökanden exakta uppgifter om de handlingar som ska åtfölja ansökan och information om när ansökan ska lämnas in för att den ska hinna bli behandlad före den önskade tidpunkten för bestämmande av lastmärke. Föreskrifterna kommer också att innehålla detaljerade uppgifter om arrangemangen för bestämmande av lastmärkets placering.

33 §. Bestämmande av lastmärke, och lastlinjecertifikat. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket bestämma lastmärkets placering och utfärda ett lastlinjecertifikat. Beroende på beskaftenheten hos fartygets trafik kan lastlinjecertifikatet vara ett internationellt lastlinjecertifikat, ett lastlinjecertifikat som utfärdas med stöd av Östersjölastlinjeöverenskommelsen eller ett nationellt lastlinjecertifikat.

Med stöd av 2 mom. ska erkända klassificeringssällskap med fullmakt av Trafiksäkerhetsverket kunna bestämma lastmärkets placering och utfärda ett interimistiskt lastlinje-

certifikat. För ett sådant fartyg ska det dock senast inom tre månader skaffas ett lastlinjecertifikat utfärdat av Trafiksäkerhetsverket. Sjöfartsverket och enskilda klassificeringssällskap har ingått avtal om delegering av besiktningssuppgifter och vissa andra uppgifter från Sjöfartsverket till det erkända klassificeringssällskap som är avtalspart. I 6 kap., som gäller besiktning av fartyg, föreslås bestämmelser om delegering av övriga uppgifter som tilldelas erkända klassificeringssällskap. Bestämmelserna i 1 och 2 mom. gäller fartyg både i internationell fart och i inrikes fart.

Enligt 3 mom. gäller i fråga om inrikes fart att lastmärke och lastlinjecertifikat ska utfärdas för ett eller flera fartområden för inrikes fart. Fartområden för inrikes fart definieras i 2 § 36 punkten.

I 4 mom. föreslås en bestämmelse om redarens eller dennes ombuds skyldighet att utan dröjsmål ansöka om ett nytt lastlinjecertifikat hos Trafiksäkerhetsverket, om fartygets namn eller hemort ändras eller uppgifterna om fartyget ändras på något annat sätt som påverkar uppgifterna i lastlinjecertifikatet.

34 §. Ändring av fartyg efter bestämmandet av lastmärke. I paragrafen bestäms om sådana fall där ett fartyg efter bestämmandet av lastmärke har ändrats så att fartygets fribord kan påverkas. Fartyget ska då inte få användas förrän redaren eller dennes ombud har anmält ändringen till Trafiksäkerhetsverket eller till ett av Trafiksäkerhetsverket befullmäktigat erkänt klassificeringssällskap och ett fribord har bestämts för fartyget.

6 kap. Besiktning av fartyg

35 §. Besiktningens syfte. I paragrafen föreslås bestämmelser om syftet med besiktningen och om vilka ytterligare åtgärder besiktningförrättaren ska vidta i samband med eller på basis av den.

Enligt 1 mom. ska syftet med besiktningen vara att få visshet om att ett fartyg till sin konstruktion, sitt maskineri och sin utrustning uppfyller kraven enligt bestämmelserna och föreskrifterna om fartygets säkerhet och att fartyget har ett certifikat för arbete till sjöss enligt sjöarbetskonventionen. Fartyget ska dessutom överensstamma med bestämmelserna och föreskrifterna om förhindrande

av förorening av miljön förorsakad av fartyg. Bestämmelsen motsvarar 3 § 1 mom. i besiktningförordningen. Med hänvisningen till bestämmelserna och föreskrifterna om förhindrande av förorening av miljön förorsakad av fartyg avses i praktiken fartygsavfallslagen och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den. Med omnämnandet av utrustning avses i praktiken det att det vid besiktning också kontrolleras att fartygets utrustning uppfyller kraven på skeppsutrustning. Regleringen av fartygsbesiktning baserar sig till centrala delar på reglerna i kapitel I del B i bilagan till SOLAS-konventionen, i synnerhet regel 6.

Enligt 2 mom. ska man vid besiktningen även försäkra sig om att fartyget innehar ett i sjöarbetskonventionen avsett certifikat.

I 3 mom. förtecknas de åtgärder som besiktningförrättaren ska vidta i samband med besiktningen eller på grundval av den. Innehållet motsvarar 23 § 1 mom. i besiktningförordningen.

36 §. Besiktningförrättare. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket besikta finska fartyg. Trafiksäkerhetsverket ska kunna bemyndiga ett erkänt klassificeringssällskap att utföra en besiktning partiellt eller helt. Trafiksäkerhetsverket ska kunna ge en besiktningssman som det utsett och som inte är anställd hos Trafiksäkerhetsverket i uppdrag att partiellt eller helt utföra en besiktning av ett fartyg i inrikes fart. Innehållet motsvarar i sak 5 § i besiktningförordningen. Det föreslås dock att bestämmelsen preciseras så att en utsedd besiktningssman inte ska få vara anställd hos Trafiksäkerhetsverket. Om det finns sådana besiktningssmän när den föreslagna lagen träder i kraft, ska deras utnämningssbrev återkallas.

I 2 mom. föreslås en bestämmelse om Trafiksäkerhetsverkets möjlighet att vid besiktning av yrkesbåtar anlita ett i 11 § i lagen om fritidsbåtar avsett anmält organ. Enligt 2 § 15 punkten i den föreslagna lagen avses med yrkesbåtar fartyg med en längd av 2,5-24 meter som används för att utöva yrke eller idka näring, såsom oljebekämpningsbåtar, flottningbåtar, båtar som används på vattenbyggen och övriga privata arbetsbåtar när de används för andra än fritidsändamål. Även polisbåtar och brandkårernas båtar ska betraktas som

yrkesbåtar. I Finland har Statens tekniska forskningscentral (VTT) varit verksam som anmält organ och bistått vid besiktning av yrkesbåtar, t.ex. genom att utföra uppgifter i anslutning till besiktning som gäller konstruktions-, maskineri- och manövreringssystem.

37 §. Besiktning som utförts av myndigheter i andra stater. I paragrafen bestäms om ömsesidig besiktning. Innehållet motsvarar 3 § 3 mom. i besiktningsförordningen.

Enligt *1 mom.* ska Trafiksäkerhetsverket kunna begära att en myndighet i en stat som är fördragsslutande part i SOLAS-konventionen, MARPOL 73/78-konventionen eller lastlinjekonventionen ska utföra en besiktning, bortsett från grundbesiktningen. En besiktning av detta slag ska erkännas som likvärdig med en besiktning som utförts enligt kapitlet.

Enligt *2 mom.* ska ett fartyg som för flagg tillhörande en avtalspart till de konventioner som nämns i *1 mom.* kunna besiktas i Finland, om vederbörande myndighet i fartygets flaggstat anhåller om detta hos Trafiksäkerhetsverket. Bestämmelsen baserar sig på kapitel I del B regel 13 i bilagan till SOLAS-konventionen och på artikel 17 i lastlinjekonventionen.

38 §. Utsedda besiktningsmän. I paragrafen föreslås bestämmelser om behörighet för av Trafiksäkerhetsverket utsedda besiktningsmän, om utnämningsskyltar och återkallande av det samt om utsedda besiktningsmäns skyltdigheter.

Enligt *1 mom.* ska en utsedd besiktningsman ha sådan behörighet att han eller hon kan utföra besiktningar på behörigt sätt. Närmare bestämmelser om behörighetsvillkoren för utsedda besiktningsmän ska utfärdas genom förordning av statsrådet. Bestämmelsen om kraven på behörighet för utsedda besiktningsmän är ny. Den behövs dock för att Trafiksäkerhetsverket ska kunna binda utövandet av prövningsrätt vid föreskrivna kriterier när det utfärdar utnämningsskyltar.

I *2 mom.* bestäms om utnämningsskyltarna för en utsedd besiktningsman. Utnämningsskyltarna ska utfärdas för viss tid, högst fem år. Det ska kunna förnyas på ansökan, förutsatt att sökanden visar att han eller hon har bevarat

sin behörighet. Innehållet i momentet är nytt i sak jämfört med den gällande regleringen. I den nuvarande besiktningsförordningen finns inte några bestämmelser om utnämningsskyltarnas giltighet, och därför har utnämningsskyltarna gällt tills vidare. Det är dock befogat att utfärda utnämningsskyltarna för viss tid, eftersom Trafiksäkerhetsverket då bättre kan övervaka de utsedda besiktningsmäns verksamhet.

I *3 mom.* föreslås bestämmelser om sådana fall där Trafiksäkerhetsverket ska återkalla utnämningsskyltarna för en utsedd besiktningsman. Utnämningsskyltarna ska återkallas, om den utsedda besiktningsmannen inte längre i fråga om kunskaper och färdigheter uppfyller villkoren för erhållande av utnämningsskyltarna, eller den utsedda besiktningsmannen allvarligt eller upprepade gånger bryter mot den föreslagna lagen eller de bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

I *4-6 mom.* bestäms om hörande av utsedda besiktningsmän i samband med återkallande av utnämningsskyltarna, återlämnande av utnämningsskyltarna och situationer där utnämningsskyltarna återkallas helt och för en viss tid.

Enligt *7 mom.* ska utsedda besiktningsmän som utför besiktningar iaktta förvaltningslagen (434/2003), språklagen (423/2003), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003) och lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999). Innehållet i momentet är nytt i sak jämfört med den nuvarande regleringen. Bestämmelsen behövs dock eftersom de utsedda besiktningsmännen utför offentliga förvaltningsuppgifter enligt 124 § i grundlagen.

39 §. Avtal om besiktningsbemyndigande. Innehållet i paragrafen motsvarar 7 § i besiktningsförordningen. Enligt *1 mom.* ska Trafiksäkerhetsverket, när det bemyndigar ett erkänt klassificeringssällskap att utföra besiktning, ingå ett skriftligt avtal om besiktningsbemyndigandet med det erkända klassificeringssällskapet. Avtalet ska innehålla bestämmelser åtminstone de omständigheter som anges i artikel 6.2 i klassificeringssällskapsdirektivet. Enligt den nämnda punkten i artikeln ska avtalet omfatta åtminstone bestämmelserna i bilag II till IMO:s resolution A.749(18) om riktlinjer för bemyndi-

gande av organisationer. Avtalet ska dessutom omfatta bestämmelser om organisationernas ekonomiska ansvar så som anges i direktivet. I momentet nämns inte längre en blankett som fastställts av Sjöfartsverket, eftersom avtal med klassificeringssällskapen i praktiken inte har upprättats på någon sådan blankett.

Innehållet i 2 mom., som gäller villkoren i avtalet, motsvarar också artikel 6 i klassificeringssällskapsdirektivet.

40 §. Vägran att utfärda ett besiktningsbemyndigande. Innehållet i paragrafen motsvarar 6 § i besiktningsförordningen. Om Trafiksäkerhetsverket bemyndigar ett erkänt klassificeringssällskap i enlighet med 39 §, ska det inte kunna vägra att bemyndiga ett annat erkänt klassificeringssällskap som har hemvist inom Europeiska unionens område att utföra besiktningar, om det inte finns grundad anledning därtill. Innehållet i bestämmelsen motsvarar i sak även artikel 5 i klassificeringssällskapsdirektivet. Enligt artikel 5 i klassificeringsdirektivet ska det finnas klara och objektiva skäl till att det finns grundad anledning att begränsa antalet klassificeringssällskap.

41 §. Återkallande av ett besiktningsbemyndigande. Innehållet i paragrafen motsvarar 8 och 9 § i besiktningsförordningen. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket återkalla ett besiktningsbemyndigande som det gett ett erkänt klassificeringssällskap, om erkännandet av klassificeringssällskapet har återkallats i enlighet med artikel 9 i klassificeringssällskapsdirektivet.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket kunna återkalla ett besiktningsbemyndigande som det gett ett erkänt klassificeringssällskap också om klassificeringssällskapet i väsentlig grad eller upprepade gånger försummar sin skyldighet att utföra besiktningen i enlighet med det avtal som avses i 39 §. Som en väsentlig försummelse kan betraktas t.ex. att klassificeringssällskapet upptas på Paris MoU:s lista över klassificeringssällskap med hög riskklassificering (high risk).

Oberoende av att ett erkänt klassificeringssällskap uppfyller kriterierna i bilagan till klassificeringssällskapsdirektivet ska Trafiksäkerhetsverket enligt 3 mom. kunna återkalla ett besiktningsbemyndigande tills vidare i

enlighet med artikel 10 i klassificeringssällskapsdirektivet, om det anser att klassificeringssällskapet inte längre förmår utföra besiktningsuppdrag för dess räkning.

I 4 mom. föreslås en bestämmelse om Trafiksäkerhetsverkets skyldighet att återställa det besiktningsbemyndigande som har återkallats tills vidare, om Europeiska gemenskapernas kommission i enlighet med förordandet enligt artikel 7.2 i klassificeringssällskapsdirektivet begär det.

42 §. Tillsyn över erkända klassificeringssällskap. Innehållet i paragrafen motsvarar 10 § i besiktningsförordningen. I 1 mom. föreslås en bestämmelse om Trafiksäkerhetsverkets skyldighet att övervaka att ett erkänt klassificeringssällskap sköter sina avtalsenliga uppgifter och uppfyller kriterierna i bilagan till klassificeringssällskapsdirektivet. Trafiksäkerhetsverket ska utföra inspektionsåtgärder vartannat år och rapportera om dem till Europeiska gemenskapernas kommissionen. Medlemsstaternas skyldighet att utföra kvalitetsrevision som gäller erkända klassificeringssällskap som de bemyndigat baserar sig på artikel 11.2 i klassificeringssällskapsdirektivet.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket tillställa Europeiska gemenskapernas kommission och medlemsstaterna de anmälningar som avses i klassificeringssällskapsdirektivet. Bestämmelser om denna skyldighet finns i artiklarna 10, 11 och 12 i klassificeringssällskapsdirektivet.

43 §. Ansökan om och ordnande av besiktning. I paragrafen bestäms om dem som ansöker om besiktning, hos vem besiktning ska sökas och om föreskrifter som gäller ansökan om besiktning. På vissa preciseringar när motsvarar innehållet i paragrafen 4 § i besiktningsförordningen och 6 § 3 mom. i fiskefartygsförordningen.

Enligt 1 mom. ska redaren eller dennes ombud skriftligen hos Trafiksäkerhetsverket ansöka om grundbesiktning av ett nytt fartyg och av ändringsarbeten på ett existerande fartyg samt om godkännande av ritningar och planer i anslutning till dessa.

Om andra än i 1 mom. avsedda besiktningar ska det enligt 2 mom. ansökas skriftligen hos Trafiksäkerhetsverket eller hos en utsedd besiktningsman. Sådana besiktningar är t.ex.

förnyad besiktning, periodisk besiktning, mellanbesiktning och årsbesiktning.

Enligt 3 mom. ska redaren eller dennes ombud hos ett erkänt klassificeringssällskap som bemyndigats av Trafiksäkerhetsverket kunna ansöka om besiktningar som Trafiksäkerhetsverket bemyndigat klassificeringssällskapet i fråga att utföra. Om fartyget har klassificerats, förhåller det sig i praktiken så att klassificeringssällskapet sköter alla sådana besiktningar av fartyget som Trafiksäkerhetsverket bemyndigat det att utföra.

Enligt 4 mom. ska Trafiksäkerhetsverket meddela föreskrifter om de uppgifter som ska fogas till de ansökningar som avses i 1 och 2 mom., om ansökningstidpunkten och om ordnandet av besiktningar. Avsikten är att föreskrifterna ska underlätta ansökan och för snabba behandlingen. Föreskrifterna kommer att ge sökanden exakta uppgifter om de handlingar som ska åtfölja ansökan och information om när ansökan ska lämnas in för att den ska hinna bli behandlad före den önskade besiktningstidpunkten. Föreskrifterna kommer också att innehålla detaljerade uppgifter som hänför sig till ordnande och förrättande av besiktning, t.ex. att besiktningensresultaten ska antecknas på en blankett som fastställts av Trafiksäkerhetsverket.

44 §. Förrättande av besiktning. På vissa preciseringar när motsvarar innehållet i paragrafen i huvudsak 11 § i besiktningsförordningen och 6 § 2 mom. i fiskefartygsförordningen. Enligt 1 mom. ska redaren se till att fartyget besiktas och avtala om tid och plats för besiktningen med Trafiksäkerhetsverket eller med ett erkänt klassificeringssällskap som bemyndigats av Trafiksäkerhetsverket eller med en utsedd besiktningsman.

Enligt 2 mom. ska fartygets befälhavare se till att det på fartyget, innan besiktningen inleds, har vidtagits sådana förberedande åtgärder som krävs för att besiktningen ska kunna utföras systematiskt och utan dröjsmål samt ställa tillräckligt med personal till besiktningsförrättarens förfogande.

Enligt 3 mom. ska besiktningen förrättas så att den medför minsta tänkbara olägenhet och dröjsmål för fartyget.

45 §. Besiktningsslag. I paragrafen föreslås bestämmelser om olika besiktningsslag. Enligt 1 mom. ska sjösäkerhetsbesiktningar som

utförs på fartyg vara grundbesiktning, förnyad besiktning, periodisk besiktning, mellanbesiktning och årsbesiktning.

I 2-6 mom. anges vilka åtgärder besiktningarna enligt 1 mom. inrymmer.

46 §. Sjösäkerhetsbesiktning av fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen. Enligt 1 mom. gäller att ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen ska genomgå grundbesiktning innan det sätts i trafik som finskt fartyg så som bestäms i SOLAS-konventionen. Bestämmelsen baserar sig på kapitel I reglerna 7-10 i bilagan till SOLAS-konventionen. I reglerna förtecknas också närmare vilka uppgifter som ingår i grundbesiktningen och andra besiktningar enligt SOLAS-konventionen.

För genomförande av SOLAS-konventionen ska Trafiksäkerhetsverket med stöd av 2 mom. meddela närmare tekniska föreskrifter om utförandet av i 1 mom. avsedd grundbesiktning och övriga besiktningar enligt SOLAS-konventionen. Innehållet i de föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndigandet kommer att motsvara 12, 14, 40 och 40 a § i besiktningsförordningen.

47 §. Sjösäkerhetsbesiktning av fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för non-SOLAS-direktivet. I 1 mom. föreslås en bestämmelse om att passagerarfartyg som används på inrikes resor och höghastighetspassagerarfartyg i inrikes fart omfattas av tillämpningsområdet för non-SOLAS-direktivet ska genomgå grundbesiktning innan de sätts i trafik som finska fartyg så som bestäms i non-SOLAS-direktivet.

För genomförande av non-SOLAS-direktivet ska Trafiksäkerhetsverket med stöd av 2 mom. meddela närmare föreskrifter om utförandet av i 1 mom. avsedd grundbesiktning och övriga besiktningar enligt non-SOLAS-direktivet. Innehållet i de föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndigandet kommer att motsvara 12, 13, 40 och 40 a § i besiktningsförordningen samt 11, 12, 13 och 14 § i non-SOLAS-förordningen.

48 §. Sjösäkerhetsbesiktning av andra fartyg i inrikes fart än sådana som omfattas av tillämpningsområdet för non-SOLAS-direktivet. Ett passagerarfartyg som används på inrikes resor och inte omfattas av tillämp-

ningsområdet för non-SOLAS-direktivet ska enligt 1 mom. genomgå grundbesiktning innan det sätts i trafik som finskt fartyg.

Enligt 2 mom. ska fartyget utöver grundbesiktning också genomgå förnyad besiktning och årsbesiktning. Det föreslås inte någon motsvarande bestämmelse i 46 och 47 §, eftersom besiktning av ett fartyg enligt denna paragraf inte baserar sig på något internationellt fördrag eller något direktiv på samma sätt som besiktningarna enligt 46 och 47 §. Genom bestämmelsen preciseras den grundläggande bestämmelse om besiktning som föreslås i 1 mom.

Med stöd av 3 mom. ska Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om när grundbesiktning, förnyad besiktning och årsbesiktning ska utföras och vad som ska ingå i besiktningarna. Innehållet i de föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndigandet kommer att motsvara 13, 40 och 40 a § i besiktningsförordningen.

49 §. Sjösäkerhetsbesiktning av lastfartyg och pråmar som används i inrikes fart samt lastfartyg i internationell fart som inte omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen. Enligt 1 mom. ska lastfartyg och pråmar som används i inrikes fart samt lastfartyg i internationell fart som inte omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen genomgå grundbesiktning innan de sätts i trafik som finska fartyg.

Enligt 2 mom. ska fartyget utöver grundbesiktning också genomgå förnyad besiktning och årsbesiktning. På ett lastfartyg som används i inrikes fart och har en bruttodräktighet av minst 500 ton och på ett sådant lastfartyg i internationell fart som inte omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen ska det dessutom utföras mellanbesiktning samt periodisk besiktning av fartygets radioutrustning. Genom bestämmelsen preciseras den grundläggande bestämmelse om besiktning som föreslås i 1 mom.

Med stöd av 3 mom. ska Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om när grundbesiktning, förnyad besiktning och årsbesiktning ska utföras och vad som ska ingå i besiktningarna. Innehållet i de föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndigandet kommer att motsvara 14, 15, 16, 17, 40 och 40 a § i besiktningsförordningen.

50 §. Besiktning av fiskefartyg. Enligt 1 mom. ska ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för fiskefartygsdirektivet genomgå grundbesiktning så som bestäms i fiskefartygsdirektivet innan fartyget sätts i trafik som finskt fartyg. Bestämmelser om besiktningar finns i artikel 6 i fiskefartygsdirektivet.

För genomförande av fiskefartygsdirektivet ska Trafiksäkerhetsverket med stöd av 2 mom. meddela närmare föreskrifter om utförandet av i 1 mom. avsedd grundbesiktning och övriga besiktningar enligt fiskefartygsdirektivet.

I 3 mom. föreslås bestämmelser om besiktning av ett fiskefartyg som inte omfattas av tillämpningsområdet för fiskefartygsdirektivet. Ett sådant fiskefartyg ska genomgå grundbesiktning innan fartyget sätts i trafik som finskt fartyg. Utgående från fiskefartygens klasser och fångstområdena ska Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om besiktningarna av dessa fartyg. Fiskefartygs klasser har definierats i 1 kap. 2 § 32 punkten och fångstområdena i 1 kap. 2 § 39 punkten i den föreslagna lagen.

51 §. Besiktning av specialfartyg, yrkesbåtar och hyresbåtar. Enligt 1 mom. ska ett specialfartyg, en yrkesbåt och en hyresbåt genomgå grundbesiktning innan fartyget sätts i trafik som finskt fartyg. Vid besiktningen kontrolleras det att fartyget uppfyller kraven på fartygssäkerhet. Specialfartyg, yrkesbåtar och hyresbåtar besiktas antingen som passagerar- eller lastfartyg i enlighet med nuvarande praxis.

Enligt 2 mom. ska specialfartyg, yrkesbåtar och hyresbåtar utöver grundbesiktning också genomgå förnyad besiktning, årsbesiktning, mellanbesiktning och periodisk besiktning.

Med stöd av 3 mom. ska Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om när grundbesiktning, förnyad besiktning, årsbesiktning, mellanbesiktning och periodisk besiktning ska utföras och vad som ska ingå i besiktningarna.

52 §. Skrovbesiktning av fartyg som används i vintertrafik. Innehållet i paragrafen motsvarar 13 § 2 mom. och 18 § i besiktningsförordningen. I 1 mom. föreslås en bestämmelse om att när ett fartyg första gången tas i bruk i vintertrafik ska dess skrov besik-

tas för vintertrafik. Bottnen på ett fartyg som används i vintertrafik ska årligen besiktas utvändigt innan fartyget på nytt används i vintertrafik.

Enligt 2 *mom.* ska besiktning enligt 1 *mom.* dock inte behövas när det är fråga om fartyg som isklassificerats av ett erkänt klassificeringssällskap som bemyndigats av Trafiksäkerhetsverket. Av särskilda skäl ska Trafiksäkerhetsverket dessutom kunna undanta ett oklassificerat fartyg från besiktning enligt 1 *mom.*, förutsatt att fartygssäkerheten inte äventyras.

53 §. Besiktningar för att förhindra förorening av miljön. Enligt 1 *mom.* ska ett fartyg för förhindrande av förorening av miljön besiktas innan det sätts i trafik som finskt fartyg, för att det ska säkerställas att fartyget uppfyller kraven enligt lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg. I fråga om besiktningar för att förhindra förorening av miljön ska MARPOL 73/78-konventionen, Helsingforskonventionen, Europeiska gemenskapens rättsakter och övriga internationella förpliktelser som är bindande för Finland tillämpas. Lagstiftningen om förhindrande av miljöförorening från fartyg revideras som bäst, och avsikten är att ett lagförslag som gäller miljöskydd inom sjöfarten ska överlämnas till riksdagen under höstsessionen 2009. Avsikten är att i samband med det sätta i kraft den internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg som ingåtts 2001. Till exempel ifrågasvarande överenskommelse skulle vara en i paragrafen avsedd övrig internationell förpliktelse som är bindande för Finland.

För genomförande av MARPOL 73/78-konventionen, Helsingforskonventionen, Europeiska gemenskapens rättsakter och övriga internationella förpliktelser som är bindande för Finland ska Trafiksäkerhetsverket med stöd av 2 *mom.* meddela närmare föreskrifter om utförandet av de besiktningar som avses i 1 *mom.* Innehållet i de föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndigandet kommer att motsvara 3, 4 och 5 kap. i besiktningsförordningen.

54 §. Lastlinjebesiktningar. Enligt 1 *mom.* ska ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för lastlinjekonventionen besiktas så

som bestäms i lastlinjekonventionen eller i Östersjölastlinjeöverenskommelsen.

För genomförande av lastlinjekonventionen och Östersjölastlinjeöverenskommelsen ska Trafiksäkerhetsverket med stöd av 2 *mom.* meddela närmare föreskrifter om utförandet av de besiktningar som nämns i 1 *mom.* Innehållet i de föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndigandet kommer att motsvara 37, 38 och 39 § i besiktningsförordningen.

Enligt 3 *mom.* ska ett fartyg i inrikes fart med en längd av minst 24 meter besiktas innan det sätts i trafik. Trafiksäkerhetsverket kommer att meddela närmare föreskrifter om utförandet av besiktningen.

55 §. Ytterligare besiktning. Innehållet i paragrafen motsvarar i huvudsak 40 a § i besiktningsförordningen. Enligt 1 *mom.* ska Trafiksäkerhetsverket utan ansökan av redaren eller dennes ombud kunna besluta om ytterligare besiktning av ett finskt fartyg efter betydande reparations- eller ändringsarbeten på fartyget efter en sjöolycka, när ett fel har upptäckts på fartyget eller när någon annan särskild orsak kräver att ytterligare besiktning utförs. Innehållet i paragrafen har preciserats jämfört med den nuvarande regleringen så att Trafiksäkerhetsverket ska kunna besluta om ytterligare besiktning av ett fartyg utan ansökan av redaren eller dennes ombud.

Om fartygets navigationsutrustning eller framdrivning styrs med hjälp av ett integrerat system, gäller enligt 2 *mom.* att redaren vid en ytterligare besiktning är skyldig att förete användarhandboken över systemets funktioner och, för utredning av funktioner som inte har beskrivits i den, ett protokoll över en sådan testning av systemet som tillverkaren av utrustningen har låtit utföra eller själv har utfört. Om redaren inte lägger fram något testprotokoll, ska Trafiksäkerhetsverket, efter att ha hört redaren, kunna begära att ett obundet forskningsinstitut testar systemet på redarens bekostnad. Det finns inte några bestämmelser om integrerade system i SOLAS-konventionen, utan det handlar om en i grunden nationell bestämmelse. Liknande bestämmelser finns också i lagarna i vissa andra länder. Bestämmelsen togs in i besiktningsförordningen, eftersom ett flertal fartyg hade drabbats av olyckor när ett integrerat system hade använts.

56 §. Ändring av ett fartyg efter besiktning. Innehållet i paragrafen motsvarar 42 § i besiktningsförordningen och 12 § i fiskefartygsförordningen. Efter besiktningen av ett fartyg ska det enligt paragrafen inte utan samtycke av Trafiksäkerhetsverket få göras några ändringar i fartygets konstruktion, maskineri, utrustning eller något annat som besiktningen omfattar.

57 §. Besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket på basis av besiktningarna utfärda besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat eller göra anteckningar i dem om utförd periodisk besiktning, mellanbesiktning eller årsbesiktning, om inga väsentliga brister har konstaterats vid besiktning. Om väsentliga brister har konstaterats ska handlingarna utfärdas efter det att bristerna har avhjälpats. Handlingarna lämnas till redaren eller dennes ombud. Fartygets befälhavare är redarens ombud på fartyget.

För genomförande av SOLAS-konventionen, lastlinjekonventionen, MARPOL 73/78-konventionen, sjöarbetskonventionen, non-SOLAS-direktivet och fiskefartygsdirektivet samt övriga internationella förpliktelser ska Trafiksäkerhetsverket enligt 2 mom. meddela närmare tekniska föreskrifter om de besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat som utfärdas på basis av besiktningarna samt om hur länge de är giltiga och hur deras giltighet kan förlängas. Innehållet i de föreskrifter som meddelas med stöd av bemyndigandet kommer att motsvara 46 och 41 § i besiktningsförordningen, 13 § i fiskefartygsförordningen och 15 och 16 § i non-SOLAS-förordningen.

Med stöd av 3 mom. ska Trafiksäkerhetsverket utfärda certifikat för arbete till sjöss enligt sjöarbetskonventionen samt övriga certifikat enligt sjöarbetskonventionen. Certifikat för arbete till sjöss ska alltså utfärdas av Trafiksäkerhetsverket, och i regel i samband med besiktningar. För att certifikaten ska kunna utfärdas förutsätts Trafiksäkerhetsverket i fråga om omständigheterna för sin behörighet konstaterat att det inte finns hinder för beviljandet. Villkor för beviljandet är också att arbetarskyddsmyndigheten utifrån sin inspektion konstaterat i sitt utlåtande till Tra-

fiksäkerhetsverket att det inte finns hinder för beviljandet i fråga om omständigheterna för sin behörighet.

58 §. Interimistiska certifikat eller säkerhetscertifikat. Innehållet i paragrafen motsvarar 46 § 2 mom. i besiktningsförordningen. Enligt den föreslagna paragrafen gäller att om besiktningen utförs av ett erkänt klassificeringssällskap som bemyndigats av Trafiksäkerhetsverket, ska klassificeringssällskapet inom de specialvillkor som anges i avtalet om bemyndigande kunna utfärda ett interimistiskt certifikat eller säkerhetscertifikat för fartyget. Fartyget ska dock inom fem månader efter besiktningen inneha ett certifikat eller ett säkerhetscertifikat som utfärdats av Trafiksäkerhetsverket eller som på ansökan av redaren eller dennes ombud utfärdats av en i 6 kap. 37 § avsedd myndighet i en annan stat. I kapitel I del B regel 14 i bilagan till SOLAS-konventionen bestäms om certifikatens giltighet. Ett interimistiskt certifikat och säkerhetscertifikat ska gälla i högst fem månader.

59 §. Förnyande av certifikat och säkerhetscertifikat och upphörande av deras giltighet. Innehållet i paragrafen motsvarar 43 § i besiktningsförordningen. I 1 mom. bestäms om förnyande av certifikat och säkerhetscertifikat, om fartygets namn eller hemort ändras eller uppgifterna om fartyget ändras på något annat sätt som påverkar uppgifterna i certifikatet eller säkerhetscertifikatet. Redaren eller dennes ombud ska då utan dröjsmål skriftligen ansöka om ett nytt certifikat eller säkerhetscertifikat hos Trafiksäkerhetsverket.

Enligt 2 mom. ska ett certifikat eller säkerhetscertifikat upphöra att gälla om det inte innehåller någon anteckning om föreskriven årsbesiktning, mellanbesiktning eller periodisk besiktning eller om fartyget har ändrats utan Trafiksäkerhetsverkets samtycke eller om fartyget börjar föra en annan stats flagg.

60 §. Brister som konstaterats på ett fartyg. Innehållet i paragrafen motsvarar 44 § i besiktningsförordningen. Om det på ett fartyg vid en besiktning konstateras ett fel eller en brist, ska besiktningsförrättaren underrätta fartygets befälhavare eller redare om detta och sätta ut en tidsfrist för avhjälpande av felet eller bristen och göra en behörig anteckning om detta i besiktningshandlingarna.

Anmälan om att felet eller bristen har avhjälpas ska inom utsatt tid göras till Trafiksäkerhetsverket.

61 §. Omhändertagande av ett fartygs certifikat eller säkerhetscertifikat. I paragrafen bestäms om omhändertagande av ett certifikat eller säkerhetscertifikat som Trafiksäkerhetsverket har utfärdat för ett finskt fartyg, om fartyget inte till sin konstruktion, sitt maskineri, sin utrustning eller funktion är i ett sådant skick som besiktningen förutsätter. Trafiksäkerhetsverket ska dock utfärda ett interimistiskt certifikat eller säkerhetscertifikat i stället för det omhändertagna certifikatet eller säkerhetscertifikatet. De fel eller brister som upptäckts på fartyget ska avhjälpas inom det interimistiska certifikatets eller säkerhetscertifikatets giltighetstid. Trafiksäkerhetsverket ska utan dröjsmål utfärda ett nytt certifikat eller säkerhetscertifikat för fartyget när de fel eller brister som påträffats på fartyget har avhjälpas på behörigt sätt. I fråga om vissa brister ska det räcka med att det görs en anmälan till Trafiksäkerhetsverket om att saken är avhjälpd. I fråga om allvarliga brister ska Trafiksäkerhetsverket emellertid utföra inspektion på fartyget för att försäkra sig om att bristerna är avhjälpda. Det nya certifikatet eller säkerhetscertifikatet ska utfärdas för samma tid som det omhändertagna certifikatet eller säkerhetscertifikatet hade varit i kraft.

Det finns inte någon motsvarande bestämmelse i den nuvarande besiktningsförordningen. Med stöd av 14 § i den gällande lagen om tillsyn över fartygssäkerheten får ett fartyg stoppas på grundval av att det på fartyget har påträffats sådana brister som medför fara för människoliv eller omedelbar fara för fartyget, den övriga trafiken eller den marina miljön. Ett fartyg får stoppas också bl.a. om inspektion möts av motstånd eller om redaren eller fartygets befälhavare inte avhjälpas en brist eller ett missförhållande i fartygssäkerheten inom den tid som utsatts av tillsynsmyndigheten. Bestämmelser om detta finns i 12 och 13 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

Som exempel på en situation där bestämmelsen om omhändertagande av certifikat eller säkerhetscertifikat kan tillämpas i stället för att fartyget stoppas är när fartyget eller

dess verksamhet belastas av brister som inte kan avhjälpas omedelbart utan exempelvis inom några veckor eller månader. Det förutsätts dessutom att bristen inte är sådan att fartyget absolut måste stoppas för den tid bristen avhjälpas. Som exempel på dylika brister som kan föranleda omhändertagande av certifikat och säkerhetscertifikat kan nämnas lindrigare brister i fartygets radioutrustning. När ett fartyg fräntas sitt certifikat eller säkerhetscertifikat ska det samtidigt få ett kortvarigt interimistiskt certifikat eller säkerhetscertifikat, för att fartyget trots små brister ska kunna gå i trafik. Samtidigt ska det ses till att felet eller bristen avhjälpas under den tid det interimistiska certifikatet eller säkerhetscertifikatet är i kraft. Efter det att felet eller bristen har avhjälpas ska Trafiksäkerhetsverket utan dröjsmål utfärda ett nytt certifikat eller säkerhetscertifikat för fartyget, vilket ska gälla samma tid som det omhändertagna certifikatet eller säkerhetscertifikatet skulle ha gällt. Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten ska tillämpas när det gäller att stoppa fartyg. Omhändertagande av certifikat och säkerhetscertifikat samt utfärdande av interimistiska certifikat och säkerhetscertifikat ska däremot följa den föreslagna lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg. Eftersom ett interimistiskt certifikat eller säkerhetscertifikat alltid ska utfärdas i en situation där ett certifikat eller säkerhetscertifikat har omhändertagits, överlappar den föreslagna bestämmelsen inte med bestämmelserna i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

62 §. Medgivande till avvikelser. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket av särskilda skäl i enskilda fall för viss tid kunna medge avvikelser från de krav som föreskrivs i eller med stöd av det föreslagna 6 kap., som gäller besiktningar. Avvikelserna ska dock inte få strida mot internationella överenskommelser som är förpliktande för Finland.

Enligt 2 mom. ska avvikelser få medges under förutsättning att säkerhetsnivån för fartyget inte blir avsevärt lägre. Avvikelser ska kunna medges t.ex. för en förflyttningsresa när fartyget förs till docka eller upphuggning eller till ett annat fartområde som motsvarar fartområdet. Innehållet i de föreslagna 1 och 2 mom. motsvarar 47 § i besiktningsförord-

ningen och 64 § i fiskefartygsförordningen. Exempel på fall där säkerhetsnivån inte blir avsevärt lägre är att defekt radioutrustning ersätts med annan radioutrustning som finns på fartyget och med vilken uppgifterna kan utföras, eller att en söndrig brandskyddsapparat ersätts med kontinuerlig bemanning i maskinrummet.

I 3 mom. föreslås bli bestämt att om ett fartyg går i trafik enbart mellan utländska hamnar kan Trafiksäkerhetsverket, dock med hänsyn till trafikens art, bestämma att trafiken ska jämföras med därmed jämförbar inrikestrafik eller internationell trafik. En sådan situation kunde t.ex. uppstå när ett finländskt fartyg trafikerar i cabotagetrafik mellan hamnar längs den svenska havskusten. Då behöver man inte kräva besiktning av fartyget för östersjötrafik utan det räcker med besiktning för inrikestrafik. Innehållet motsvarar 23 § 2 mom. i besiktningsförordningen.

7 kap. Skeppsmätning

63 §. Syftet med och närmare föreskrifter om skeppsmätning. I paragrafen föreslås bli bestämt om syftet med skeppsmätning och om utfärdandet av närmare föreskrifter. På det internationella planet gäller 1969 års skeppsmätningkonvention, som för Finlands del trädde i kraft den 18 juli 1982.

Enligt 1 mom. fastställs genom skeppsmätning ett fartygs bruttodräktighet och nettodräktighet i enlighet med skeppsmätningkonventionen. Innehållet motsvarar 1 § 1 mom. i skeppsmätningkonventionen.

För säkerställande av att skeppsmätningkonventionen tillämpas på ett enhetligt sätt ska Trafiksäkerhetsverket enligt 2 mom. kunna meddela närmare föreskrifter om kraven enligt skeppsmätningkonventionen i enlighet med IMO:s anvisningar och rekommendationer.

På det sätt som anges i IMO:s generalför-samlings resolution A.494 av den 19 november 1981 och på begäran av redaren ska Trafiksäkerhetsverket enligt 3 mom. kunna tillåta att också en dräktighet fastställd enligt 1947 års konvention om ett enhetligt skeppsmätningssystem (FördrS 18/1955) an-

vänds parallellt som fartygets bruttodräktighet.

64 §. Utförare av skeppsmätning. Enligt paragrafen ska skeppsmätning av finska fartyg utföras av Trafiksäkerhetsverket eller av skeppsmätare som utsetts av Trafiksäkerhetsverket och som inte är anställda hos Trafiksäkerhetsverket. Den föreslagna bestämmelsen innebär en ändring av den gällande regleringen, enligt vilken bara utsedda skeppsmätare med uppdraget som bisyssla utför skeppsmätningar. Det föreslås att även Trafiksäkerhetsverket ska kunna utföra skeppsmätning. Dessutom preciseras paragrafen i fråga om utsedda skeppsmätare så att dessa inte får vara anställda hos Trafiksäkerhetsverket. Om det finns sådana skeppsmätare när den föreslagna lagen träder i kraft, ska deras utnämningssbrev återkallas. Bestämmelser som gäller dem som utför skeppsmätning finns i artiklarna 6 och 7 i skeppsmätningkonventionen.

65 §. Utsedda skeppsmätare. I paragrafen föreslås bestämmelser om behörighet för av Trafiksäkerhetsverket utsedda skeppsmätare, om utnämningssbrev och återkallande av det samt om utsedda skeppsmätares skyldigheter.

Enligt 1 mom. ska en utsedd skeppsmätare ha sådan behörighet att han eller hon kan utföra skeppsmätningar på behörigt sätt. Närmare bestämmelser om behörighetsvillkoren för utsedda skeppsmätare ska utfärdas genom förordning av statsrådet. Bestämmelsen om kraven på behörighet för utsedda skeppsmätare är ny. Den behövs dock för att Trafiksäkerhetsverket ska kunna binda utövandet av provningsrätt vid föreskrivna kriterier när det utfärdar utnämningssbrev.

I 2 mom. bestäms om utnämningssbrevet för en utsedd skeppsmätare. Utnämningssbrevet ska utfärdas för viss tid, högst fem år. Det ska kunna förnyas på ansökan, förutsatt att sökanden visar att han eller hon har bevarat sin behörighet. Innehållet i momentet är nytt i sak jämfört med den gällande regleringen. I den nuvarande skeppsmätningförordningen finns inte några bestämmelser om utnämningssbrevens giltighet, och därför har utnämningssbrev gällt tills vidare. Det är dock befogat att utfärda utnämningssbrev för viss tid, eftersom Trafiksäkerhetsverket då bättre

kan övervaka de utsedda skeppsmätarnas verksamhet.

I 3 mom. föreslås bestämmelser om sådana fall där Trafiksäkerhetsverket ska återkalla utnämning brevet för en utsedd skeppsmätare. Utnämning brevet ska återkallas, om den utsedda skeppsmätaren inte längre i fråga om kunskaper och färdigheter uppfyller villkoren för erhållande av utnämning brevet, eller den utsedda skeppsmätaren allvarligt eller upprepade gånger bryter mot den föreslagna lagen eller de bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

I 4-6 mom. bestäms om hörande av utsedda skeppsmätare i samband med återkallande av utnämning brevet, återlämnande av utnämning brevet och återkallande av utnämning brevet helt eller för viss tid.

Enligt 7 mom. ska utsedda skeppsmätare som utför skeppsmätningar iaktta förvaltningslagen, språklagen, lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet och lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. Innehållet i momentet är nytt i sak jämfört med den nuvarande regleringen. Bestämmelsen behövs dock eftersom de utsedda skeppsmätarna utför offentliga förvaltningsuppgifter enligt 124 § i grundlagen.

66 §. Ansökan om och ordnande av skeppsmätning. Enligt 1 mom. ska redaren eller dennes ombud skriftligen ansöka om skeppsmätning hos Trafiksäkerhetsverket eller en utsedd skeppsmätare. Exempelvis fartygets befälhavare eller en representant för dockan ska kunna ansöka om skeppsmätning i egenskap av redarens ombud.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket meddela föreskrifter om de uppgifter som ska fogas till ansökan, ansökningstidpunkten och ordnandet av skeppsmätning. Avsikten är att föreskrifterna ska underlätta ansökan och försnabba behandlingen. Föreskrifterna kommer att ge sökanden exakta uppgifter om de handlingar som ska åtfölja ansökan och information om när ansökan ska lämnas in för att den ska hinna bli behandlad före den önskade tidpunkten för skeppsmätning. Föreskrifterna kommer också att innehålla detaljerade uppgifter som hänför sig till ordnande och förrättande av skeppsmätning, t.ex. att resultaten av mätningen ska antecknas på en

blankett som fastställts av Trafiksäkerhetsverket. Innehållet i föreskrifterna kommer i huvudsak att motsvara det som regleras genom 6 §, 7 § 1 mom. och 8 § 1 mom. i skeppsmätning sförordningen.

67 §. Skeppsmätning och mätbrev. Enligt 1 mom. ska ett fartyg med en längd av minst 12 meter mätas innan det sätts i trafik som ett finskt fartyg. På begäran av redaren eller fartygets befälhavare ska också ett fartyg med en längd som underskrider 12 meter kunna mätas.

I 2 mom. bestäms om interimistisk mätning. När fartygsbygget nått ett sådant stadium att fartygets övre däck är på plats ska utföraren av skeppsmätning kunna bli ombedd att upprätta en tillfällig mätblankett för underdäcksutrymmet. Momentet motsvarar 7 § 2 mom. i skeppsmätning sförordningen.

På basis av skeppsmätningen ska Trafiksäkerhetsverket enligt 3 mom. utfärda ett mätbrev för fartyget enligt skeppsmätning skonventionen. Enligt 9 och 10 § i den gällande skeppsmätning sförordningen ska fartyget få ett internationellt mätbrev eller ett mätbrev för ett utländskt fartyg. Avsikten är att förfarandet ska tillämpas även i fortsättningen, trots att det inte föreslås något omnämning av detta i bestämmelsen. På mätbreven ska dock direkt tillämpas 1969 års internationella skeppsmätning skonvention.

68 §. Skeppsmätning av fartyg utförd av en myndighet i en annan stat. I paragrafen föreslås bestämmelser om skeppsmätning utförd av en myndighet i en annan stat. Innehållet motsvarar 5 § 3 mom. i skeppsmätning sförordningen.

Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket kunna begära att vederbörande myndighet hos en avtalspart i skeppsmätning skonventionen ska mäta ett finskt fartyg på utrikes ort. Förfarandet baserar sig på artikel 8 i skeppsmätning skonventionen. En sådan skeppsmätning ska erkännas som likvärdig med skeppsmätning enligt detta kapitel.

Enligt 2 mom. ska ett fartyg som för flagg tillhörande en avtalspart i skeppsmätning skonventionen kunna mätas i Finland, om vederbörande myndighet i fartygets flaggstat anholder om detta hos Trafiksäkerhetsverket.

69 §. När ett utländskt fartyg övergår till finsk flagg. I paragrafen föreslås bestämmel-

ser om åtgärder när ett utländskt fartyg övergår till finsk flagg. Fartygets dräktighet ska då kontrolleras och för fartyget ska det utfärdas ett internationellt mätbrev enligt skeppsmättningskonventionen. Innehållet i den föreslagna paragrafen motsvarar 5 § 1 mom. i skeppsmättningsförordningen.

70 §. När ett finskt fartyg övergår till en annan stats flagg. I paragrafen bestäms om fortsatt giltighet för ett finskt fartygs mätbrev när fartyget övergår till en annan stats flagg. Innehållet i den föreslagna paragrafen motsvarar i huvudsak 18 § 1 mom. i skeppsmättningsförordningen. När ett fartyg som är infört i det finska fartygsregistret övergår till en sådan annan stats flagg som tillträtt skeppsmättningskonventionen, ska fartygets mätbrev fortsätta att gälla högst tre månader eller tills vederbörande myndighet i den flaggstaten ersätter mätbrevet med ett annat internationellt mätbrev beroende på vilken tidpunkt som infaller tidigare. Mätbrevet ska återlämnas till Trafiksäkerhetsverket.

71 §. Mätbrev för Suez kanal och Panama kanal. I fråga om mätbrev för Suez kanal och Panama kanal gäller förordningen om mätbrev för Suez kanal (316/1955) och förordningen om mätbrev för Panama kanal (317/1955). Innehållet i paragrafen motsvarar i huvudsak dessa förordningar.

Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket, på begäran av redaren eller fartygets befälhavare, för ett finskt fartyg kunna utfärda ett mätbrev på engelska för Suez kanal eller för Panama kanal. Ett sådant mätbrev ska också kunna utfärdas för ett utländskt fartyg i en finsk hamn, om redaren eller fartygets befälhavare anhåller om det hos Trafiksäkerhetsverket.

Enligt 2 mom. ska skeppsmätningen och fastställandet av dräktigheten alltid genomföras i enlighet med de regler för skeppsmätning som vid respektive tidpunkt gäller för Suez kanal och Panama kanal.

72 §. Märkning av lastrum. Enligt paragrafen ska redaren eller fartygets befälhavare förse lastrum som medtagits vid fastställandet av fartygets nettodräktighet med en permanent märkning i enlighet med skeppsmättningskonventionen. Innehållet i paragrafen motsvarar 14 § i skeppsmättningsförordningen.

73 §. Ändringar som påverkar uppgifterna i mätbrevet. I paragrafen anges de åtgärder som de berörda ska vidta, om ett fartyg har undergått ändringar efter det att det har fått ett mätbrev.

I 1 mom. föreslås en bestämmelse enligt vilken redaren eller fartygets befälhavare utan dröjsmål ska underrätta Trafiksäkerhetsverket, om ett fartyg, efter det att det har försetts med ett mätbrev, har undergått ändringar som påverkar dräktigheten. Fartygets dräktighet ska fastställas på nytt och för fartyget ska det utfärdas ett nytt mätbrev enligt skeppsmättningskonventionen och med iakttagande av den tidsbegränsning som anges i skeppsmättningskonventionen.

Enligt 2 mom. ska bestämmelserna i 1 mom. tillämpas också när rum som inte är märkta som lastrum används som sådana.

Om ändringar som avses i 1 mom. konstateras på ett utländskt fartyg som har ett mätbrev enligt skeppsmättningskonventionen, gäller enligt 3 mom. att Trafiksäkerhetsverket ska underrätta skeppsmättningsmyndigheterna i fartygets flaggstat om detta.

I 4 mom. föreslås bli bestämt att om fartygets namn eller hemort ändras eller uppgifterna om fartyget har ändrats på något annat sätt som påverkar uppgifterna i mätbrevet, ska redaren eller dennes ombud utan dröjsmål ansöka om ett nytt mätbrev hos Trafiksäkerhetsverket.

Innehållet i 1-3 mom. motsvarar 15 § 1, 3 och 4 mom. i skeppsmättningsförordningen. Bestämmelsen i 4 mom. är ny. Som exempel på ändringar som påverkar uppgifterna i mätbrevet kan nämnas att fartygets namn eller hemort ändras.

74 §. När ett mätbrev förkommer eller skadas. Innehållet i paragrafen motsvarar 17 § i skeppsmättningsförordningen. Enligt 1 mom. gäller att om ett fartygs mätbrev förkommer, ska redaren eller fartygets befälhavare underrätta Trafiksäkerhetsverket om detta. Om det finns grundad anledning att anta att mätbrevet har förkommit, ska Trafiksäkerhetsverket utfärda ett nytt mätbrev där orsaken till utfärdandet anges.

I 2 mom. föreslås bestämmelser om åtgärderna i händelse av att ett fartygs mätbrev har skadats eller så förslitits att det har blivit svårare att använda det. Enligt momentet ska

Trafiksäkerhetsverket på ansökan utfärda ett nytt mätbrev, förutsatt att det gamla mätbrevet återlämnas till Trafiksäkerhetsverket. I det nya mätbrevet ska orsaken till utfärdandet anges.

8 kap. Drift av fartyg

75 §. Lastning och transport. I paragrafen föreslås bestämmelser om vissa grundläggande regler för lastning av och transport med ett fartyg.

I 1 och 2 mom. bestäms om omständigheter som ska beaktas när ett fartyg lastas. Enligt 51 § i handelsfartygsförordningen är det befälhavarens skyldighet att se till att fartyget inte överlastas eller att det inte lastas felaktigt.

I 3 mom. föreslås bli bestämt om skyldigheten att lasta ett fartyg i enlighet med en godkänd lastsäkringsmanual eller i enlighet med något annat sätt eller någon annan metod som godkänts av Trafiksäkerhetscentrallen.

Enligt 4 mom. ska ett fartyg lastas så att lasten inte hindrar sikten från kommandobryggan.

I 5 mom. förbjuds användningen av ett passagerarfartyg för att utföra bogsering, om det inte är fråga om en nödsituation.

För genomförande av SOLAS-konventionen, Europeiska gemenskapens rättsakter eller andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland ska Trafiksäkerhetsverket med stöd av 6 mom. kunna meddela närmare tekniska föreskrifter om lastning av och transport med fartyg.

Kapitel VI i bilagan till SOLAS-konventionen gäller befordran av last. Dessutom har IMO antagit flera koder, med karaktär av rekommendationer, som gäller befordran av last. Som exempel på IMO-koder kan nämnas koden för säkerheten vid transport av timmer som däckslast (Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes, 1991), som ingår i IMO:s resolution A.715(17) från 1991, koden för säker stuvning och säkring av last (Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing), som ingår i IMO:s resolution A.714(17) från 1991, samt koden för säker lastning och lossning av bulkfartyg (Code of Safe Practice for

Solid Bulk Cargoes), som ingår i IMO:s resolution A.862(20) från 2004. Trots att koderna har karaktär av rekommendationer, beaktar rederierna dem i praktiken i den lastsäkringsmanual för fartyget som förutsätts enligt kapitel VI i bilagan till SOLAS-konventionen.

76 §. Transport av spannmål i bulk på fartyg. I paragrafen bestäms om transport av spannmål i bulk ombord på fartyg. Innehållet motsvarar regleringen enligt förordningen om transport av spannmål på fartyg (301/1988).

Med spannmål avses vete, majs, havre, råg, korn, ris, baljfrukter och frö samt behandlade former därav som beter sig på samma sätt som spannmål i naturligt tillstånd. Definitionen av spannmål motsvarar definitionen av spannmål enligt 2 § 1 punkten i förordningen om transport av spannmål på fartyg. Definitionen stämmer överens med definitionen av spannmål i kapitel VI regel 8 i bilagan till SOLAS-konventionen.

I 1 mom. sägs att när spannmål transporteras i bulk ombord på ett fartyg i internationell fart ska bestämmelserna i SOLAS-konventionen och de koder som utfärdats med stöd av den iakttas. Bestämmelser om transport av spannmål finns i kapitel VI i bilagan till SOLAS-konventionen. Kapitlet gäller befordran av last. Dessutom har IMO:s sjösäkerhetskommitté utfärdat resolution MSC.23(59), genom vilken den internationella spannmålskoden (International Code for Safe Carriage of Grain in Bulk) har antagits. Det fartygsspecifika tillämpningsområdet kommer att bestämmas utgående från tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen och koden.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om transport och lastning av spannmål på finska fartyg i inrikes fart och på utländska fartyg som lastar eller lossar spannmål i en finsk hamn. Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter kommer att ha karaktär av detaljerade tekniska föreskrifter, i likhet med föreskrifterna om hur lastrum ska fyllas, och gälla hur spannmålsytan ska täckas eller lastrummet fördelas så att ytans inverkan på lutningen kan reduceras. När spannmål transporteras i inrikes fart ska också de i 1 mom. nämnda bestämmel-

serna i SOLAS-konventionen och de koder som utfärdats med stöd av den kunna iakttas i stället för Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter.

77 §. Märkningar på fartyg. I paragrafen bestäms om vissa märkningar som ett fartyg ska förses med. Med fartyg avses i paragrafen sådana fartyg som är införda i det finska fartygsregistret. I 1 § i fartygsregisterlagen (512/1993) föreskrivs om obligatorisk registrering av fartyg och i 2 § om frivillig registrering.

Enligt det föreslagna *1 mom.* ska fartyg som är införda i det finska fartygsregistret förses med fartygets namn och hemort samt anteckningar om djupgående. Bestämmelsen om skyldighet att förse fartyget med namn och hemort motsvarar 65 § i handelsfartygsförordningen. Bestämmelsen om märkningar som gäller djupgående motsvarar 66 § i samma förordning. Enligt det föreslagna momentet ska fartyget dessutom förses med andra märkningar som förutsätts i SOLAS-konventionen och Europeiska gemenskapens rättsakter eller enligt övriga internationella förpliktelser som är bindande för Finland. Som exempel på sådana andra märkningar kan nämnas IMO-nummer, som enligt kapital XI-1 regel 3 i bilagan till SOLAS-konventionen ska finnas på passagerarfartyg och lastfartyg av en viss storlek.

Med stöd av *2 mom.* ska Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om hur de märkningar som avses i 2 mom. ska göras, om deras placering, utmärkningssättet och märkningarnas storlek.

78 §. Säkerhetsanvisningar. I paragrafen bestäms om på vilket språk säkerhetsanvisningarna för passagerare ska vara avfattade ombord på passagerarfartyg. Säkerhetsanvisningarna ska vara avfattade på fartygets arbetspråk och på det språk som de största passagerargrupperna använder eller de ska uttryckas med internationella skyltar för information. Bestämmelsen ingår i kapitel II regel 2 (brandsäkerhet) och i kapitel III (livräddningsredskap) i bilagan till SOLAS-konventionen.

9 kap. Helikopterverksamhet på fartyg

79 §. Helikoptertransporter. I 1 mom. bestäms om i vilka fall helikoptertransporter ska kunna utföras. Om det är önskvärt med helikoptertransporter från eller till ett fartyg, förutsätts det att fartyget utrustas med ett vinschningsområde, ett begränsat landningsområde eller ett fullständigt landningsområde. Innehållet i det föreslagna momentet motsvarar 3 § 1 mom. i förordningen om helikopterverksamhet på fartyg. I samband med helikoptertransporter iakttas dessutom luftfartslagen (1242/2005) och Europeiska gemenskapens rättsakter som tillämpas på helikoptertransporter. Flygverksamhet med helikoptrar regleras i huvudsak genom luftfartslagen (1242/2005) och gemenskapslagstiftningen om luftfart. I 81 § 1 mom. i luftfartslagen konstateras dock att ”det föreskrivs särskilt om användning av landningsområden på fartyg för start och landning med helikoptrar”. Syftet med den föreslagna 79 § är att så som förutsätts i luftfartslagen föreskriva särskilt om landningsområden på fartyg. Bestämmelser om övriga angelägenheter, såsom helikoptrars luftvärdighet, utrustning, bemanning och flygförberedelse, finns dock i luftfartslagen eller i tillämplig gemenskapslagstiftning.

I *2 mom.* anges vilka fartyg som med stöd av SOLAS-konventionen eller non-SOLAS-direktivet ska utrustas med tanke på helikopterverksamhet. Med stöd av bestämmelserna om livräddningsredskap i kapitel III regel 28 i bilagan till SOLAS-konventionen ska ro-ro-passagerarfartyg vara utrustade med ett vinschningsområde (pick-up area) och ska ro-ro-passagerarfartyg med en längd av 130 meter och däröver vara utrustade med ett landningsområde (helicopter landing area). Kravet gäller även tankfartyg. Utifrån artikel 6 i non-SOLAS-direktivet gäller ett motsvarande krav sådana passagerarfartyg i klass A som hör till tillämpningsområdet för direktivet och används på inrikes resor. I bilagan till SOLAS-konventionen finns dessutom sådana strukturella och funktionella bestämmelser som förutsätts för helikopterverksamheten.

Ro-ro-passagerarfartyg i klass B, C och D vilka omfattas av tillämpningsområdet för non-SOLAS-direktivet ska ha ett vinschningsområde för helikoptrar vilket administrationen i flaggstaten har godkänt med beak-

tande av rekommendationerna i IMO:s resolution A.229(VII), sådan den lyder i ändrad version. Nya ro-ro-passagerarfartyg i klass B, C och D med en längd av minst 130 meter ska ha ett landningsområde för helikoptrar vilket flaggstaten har godkänt med beaktande av IMO:s rekommendationer.

I 3 mom. bestäms om medgivande till avvikelser i nödsituationer. Fartygets befälhavare och helikopterbefälhavaren ska tillsammans kunna besluta om sättet och platsen för helikoptertransporten även om fartyget inte är försett med de märkningar som krävs inom helikopterverksamhet eller om säkerhetsutrustningen är bristfällig. Situationerna bedöms från fall till fall. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar 18 § i den förordning som gäller helikopterverksamhet.

För säkerställande av en tillräcklig nivå när det gäller säkerheten ska Trafiksäkerhetsverket med stöd av 4 mom. kunna meddela närmare föreskrifter om de tekniska krav som förutsätts för helikoptertransporter, om märkningarna och om radiokommunikationen samt om de säkerhetsåtgärder som ska genomföras i samband med transporterna. Föreskrifterna ska följa IMO:s rekommendationer och Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) standarder och rekommendationer. De kommer att gälla sådana detaljerade tekniska omständigheter om vilka det finns bestämmelser i förordningen om helikopterverksamhet på fartyg och i trafikministeriets beslut av den 26 februari 1996 om helikopterverksamhet på fartyg (Dnr 364/00/96).

80 §. Medgivande till avvikelser. Enligt paragrafen ska Trafiksäkerhetsverket av särskilda skäl i enskilda fall kunna medge avvikelser från de föreskrifter om helikopterverksamhet som avses i 79 § 4 mom. För att avvikelser ska kunna medges förutsätts det att de inte väsentligt försämrar säkerheten för fartyget, helikoptern, personerna ombord på fartyget eller helikoptern, eller för miljön. Vid bedömning av om säkerheten har försämrats i väsentlig grad ska hänsyn tas till vinschningsområdets storlek, landningsområdets storlek, däckets hållfasthet, mastens läge i förhållande till vinschnings- och landningsområdet samt brandsläckningsförhållandena.

10 kap. Särskilda bestämmelser

81 §. Tillsyn. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket övervaka efterlevnaden av den föreslagna lagen och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den. Förslaget förändrar inte det nuvarande rättsläget.

I 2 mom. bestäms om handräckning. Polisen, tullverket, arbetarskyddsförvaltningen och Trafikverket ska ge Trafiksäkerhetsverket handräckning för fullgörandet av de uppgifter som anges i den föreslagna lagen. I fråga om handräckning av gränsbevakningsväsendet och grunderna för handräckningen tillämpas grunderna enligt 77 § 1 mom. i gränsbevakningslagen (578/2005), vilka gäller handräckningens omfattning och de situationer där handräckning ska lämnas.

82 §. Föreskrifter om gränserna för fartområden för inrikes fart. I paragrafen bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela närmare föreskrifter om gränserna för de fartområden för inrikes fart som anges i 2 § 36 punkten. I föreskrifterna preciseras gränserna genom uppgifter om deras läge, såsom geografiska namn och koordinater.

83 §. Auktorisering av serviceföretag för fartygs säkerhetsanordningar. Enligt paragrafen ska Trafiksäkerhetsverket auktorisera serviceföretag för säkerställande av att säkerhetsanordningarna på ett fartyg fungerar. Genom förordning av statsrådet ska det utfärdas bestämmelser om förutsättningarna för auktorisering av serviceföretag för säkerhetsanordningar på fartyg i enlighet med kraven i SOLAS-konventionen. Genom förordning ska det också kunna utfärdas bestämmelser om auktorisering av serviceföretag för säkerhetsanordningar på fartyg som används i inrikes fart. Kraven enligt SOLAS-konventionen ska gälla också för dem. Trafiksäkerhetsverket ska kunna meddela närmare föreskrifter om hur servicen av fartygs säkerhetsanordningar ska utföras. I dagens läge baserar auktoriseringarna sig på Sjöfartsverkets beslut. Det att det finns ett auktoriserat serviceföretag påverkar längden på besiktningintervallerna för fartyget. Regleringen baserar sig på kapitel IV i SOLAS-konventionen och på IMO:s resolution

A.702(17).

84 §. *Ersättning för kostnaderna till Trafiksäkerhetsverket.* Bestämmelser om de avgifter som enligt den föreslagna lagen ska tas ut för Trafiksäkerhetsverkets prestationer finns i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Närmare bestämmelser om avgifterna ska utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Enligt 4 § 1 mom. i lagen om grunderna för avgifter till staten ska följande prestationer vara avgiftsbelagda, om det inte finns grundad anledning för avgiftsfrihet:

- 1) varor som en statlig myndighet har producerat,
- 2) tjänster som har tillhandahållits på beställning eller annars på uppdrag av någon,
- 3) beslut som har fattats med anledning av en ansökan,
- 4) temporär överlåtelse av nyttjanderätter och andra rättigheter,
- 5) övrig verksamhet, när prestationen utförs till följd av en åtgärd av mottagaren.

Enligt 4 § 2 mom. i lagen om grunderna för avgifter till staten ska en prestation i synnerhet vara avgiftsbelagd, om också någon annan än en statlig myndighet utför den eller en jämförbar prestation mot avgift eller om prestationen hänför sig till mottagarens ekonomiska verksamhet. Det är därför motiverat att Trafiksäkerhetsverket har rätt att ta ut de föreslagna avgifterna.

Enligt 6 § 1 mom. i lagen om grunderna för avgifter till staten ska storleken på den avgift som staten uppbär för en offentligrättslig prestation motsvara beloppet av statens totalkostnader för prestationen (självkostnadsvärde).

Avgifterna för de prestationer som avses i den föreslagna paragrafen kommer att bestämmas på samma sätt som för närvarande, dvs. genom förordning av kommunikationsministeriet utfärdad med stöd av lagen om grunderna för avgifter till staten. För närvarande gäller kommunikationsministeriets förordning om Sjöfartsverkets avgiftsbelagda prestationer (1175/2007).

85 §. *Ersättning för kostnaderna till utsedda besiktningsmän och skeppsmätare.* I 1 mom. föreslås en bestämmelse om skyldighet för den som beställer en fartygsbesiktning eller skeppsmätning att betala en utsedd be-

siktningsman och skeppsmätare ett arvode för dennes åtgärder utifrån den föreslagna lagen eller de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den eller för handlingar som utfärdas på basis av åtgärderna.

I 2 mom. anges grunderna för hur arvodet bestäms. Arvodets storlek ska bestämmas med hänsyn till fartygstypen, fartygets storlek, dräktighet och användningsändamål, trafikens eller åtgärdens art, platsen och tiden för genomförande av åtgärden samt olika samtidiga åtgärder. När det gäller kontroll av hur brister har avhjälpats ska hälften av arvodet för åtgärden tas ut hos redaren. Om en åtgärd av orsaker som inte beror på utföraren inte kan genomföras på en och samma gång eller inte alls eftersom redaren inte har iakttagit det som utföraren har bestämt inför åtgärden, ska redaren likväl betala hälften av det arvode som fastställs för åtgärden. För en beställd åtgärd, såsom grundbesiktning, tas därmed alltid ut hela arvodet. Om fartyget inte uppfyller kraven till alla delar förutsätts att bristerna avhjälpas och för kontroll av att bristerna avhjälpats tas hälften av arvodet ut oberoende av om bristerna blivit avhjälpade. Om bristerna inte har avhjälpats ordnas en ny kontroll för vilken igen hälften av arvodet tas ut. Kontroller ordnas tills bristerna avhjälpats och för dem tas alltid hälften av arvodet ut. Vanligen räcker det ofta med en kontroll av att bristerna avhjälpats.

Enligt 3 mom. ska närmare bestämmelser om arvodets storlek utfärdas genom förordning av statsrådet.

Enligt 4 mom. ska utsedda besiktningsmän och skeppsmätare ha rätt att av beställaren få ersättning för sina resekostnader samt dagtraktamente enligt det gällande resereglementet. Om fartyget inte ligger vid kaj, ska den utsedda besiktningsmannen eller skeppsmätaren transporteras till fartyget eller ska han eller hon ha rätt att få ersättning för sina kostnader med anledning av ordnandet av transport.

I 48 § i besiktningsförordningen och i 20 a § i skeppsmätningförordningen finns informativa bestämmelser om arvoden, ersättningar och avgifter för besiktningar och skeppsmätningar. Enligt lagrummen ska det bestämmas särskilt om arvoden och avgifter för besiktning samt för arvoden, ersättningar

och avgifter för skeppsmätning. I dagens läge finns det följande arvodesförordningar som hänför sig till besiktning och kontroll av fartyg, vilka upphävs eller kommer att upphävas separat i samband med att lagarna enligt denna proposition stiftas och motsvarande nya förordningar av statsrådet utfärdas med stöd av den nya lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg:

- förordningen om vissa arvoden och ersättningar för besiktning och kontroll av fartyg samt fastställande av isavgiftsklass (381/1985)
- förordningen om arvoden, ersättningar och avgifter för skeppsmätning (829/1987)
- förordningen om mätbrev för Suez kanal (316/1955)
- förordningen om mätbrev för Panama kanal (317/1955)
- förordningen om erläggande av avgift för bestämmande och utmärkande av fartygs lastlinjer (602/1999) samt
- förordningen om arvoden och ersättningar för besiktning av tryckkärl i fartyg (427/1988).

86 §. Indrivning av arvoden till och kostnader som hänför sig till utsedda besiktningmän och skeppsmätare. Enligt paragrafen ska arvoden till och kostnader som hänför sig till utsedda besiktningmän och skeppsmätare få drivas in hos den betalningskyldige utan dom eller beslut, med iakttagande av lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007).

11 kap. Straff

87 §. Äventyrande av trafiksäkerheten. I paragrafen föreslås en informativ hänvisning till 39 kap. 1 och 2 § i strafflagen (39/1889), där det finns bestämmelser om straff för äventyrande av trafiksäkerheten och grovt äventyrande av trafiksäkerheten. Hänvisningsbestämmelsen behövs för att det i det föreslagna kapitlet 11 ska kunna förmedlas en tillräckligt omfattande helhetsbild av de viktigaste tillämpliga straffbestämmelserna inom sjöfarten.

88 §. Fylleri i sjötrafik, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad och förande av fortskaffningsmedel utan behörighet. I paragrafen föreslås en informativ hänvisning

till 23 kap. 5, 8 och 10 § i strafflagen, där det finns bestämmelser om straff för fylleri i sjötrafik, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad och förande av fortskaffningsmedel utan behörighet.

89 §. Underlåtenhet att se till att fartyget är sjövärdigt. I paragrafen föreslås en informativ hänvisning till 20 kap. 1 § i sjölagen där det bestäms om straff för underlåtenhet att se till att fartyget är sjövärdigt.

90 §. Försummelse av förpliktelserna beträffande skeppshandlingar. I paragrafen föreslås en informativ hänvisning till 20 kap. 3 § i sjölagen där det bestäms om straff för försummelse av förpliktelserna beträffande skeppshandlingarna.

91 §. Fartygssäkerhetsförseelse. I paragrafen föreskrivs straff för förfaranden i strid med vissa bestämmelser i den föreslagna lagen och de föreskrifter som utfärdats med stöd av den. För straffbarhet förutsätts det att förfarandet är uppsåtligt eller ett resultat av grov oaktsamhet. Gärningen benämns *fartygssäkerhetsförseelse*.

Paragrafen om fartygssäkerhetsförseelse innebär att straffområdet kvarstår oförändrat, eftersom fartygssäkerhetsförseelse tidigare har reglerats genom 20 kap. 9 § i sjölagen. Det föreslås att den paragrafen, som gäller fartygssäkerhetsförseelse och förseelse som innebär äventyrande av fartygssäkerheten, ska upphävas i samband med den föreslagna ändringen av sjölagen. I den föreslagna paragrafen specificeras de straffbara gärningarna i enlighet med den straffrättsliga legalitetsprincipen närmare än enbart i form av hänvisning till brott mot de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av 1 kap. 8 eller 8 a § i sjölagen och som upphävs i samband med denna proposition. I den föreslagna paragrafen har de straffbara gärningarna dock bundits vid uppsåtlighet eller grov oaktsamhet. För rekvisitet för fartygssäkerhetsförseelse har det inte tidigare förutsatts uppsåtlighet eller grov oaktsamhet, i motsats till rekvisitet för förseelse som innebär äventyrande av fartygssäkerheten. Enligt den föreslagna paragrafen är påföljden enbart böter. Gärningar som kan medföra fängelsestraff ska alltså bedömas i enlighet med 20 kap. i sjölagen och i enlighet med strafflagen. Det kan då handla om t.ex. underlåtenhet att se

till att fartyget är sjövärdigt enligt 20 kap. 1 § i sjölagen och underlåtenhet att iaktta gott sjömanskap enligt 20 kap. 2 § i sjölagen. I 92 § i lagförslaget föreslås en bestämmelse om åtgärdseftergift vilken motsvarar 20 kap. 9 § 3 mom. i sjölagen, vilket föreslås bli upphävt.

För alla punkter i den föreslagna paragrafen gäller att redaren, dennes ombud och fartygets befälhavare på grund av sin ställning kan bli straffansvariga i enlighet med hur deras delaktighet i den lagstridiga gärningen bedöms. Utgångspunkten är redarens plikt att se till att fartyget uppfyller kraven enligt lagen, har besiktats och har behövliga certifikat. På basis av ett avtal kan redarens ombud från fall till fall ha påförts ansvar för att redarens skyldigheter fullgörs. Fartygets befälhavare ansvarar för sin del för att det utförs lagenliga åtgärder på fartyget och att fartyget uppfyller kraven när det är i trafik.

Enligt 1 punkten ska det vara straffbart att försumma att iaktta de allmänna säkerhetskraven enligt 5 §.

Enligt 2 punkten ska det vara straffbart att försumma att iaktta de allmänna tekniska säkerhetskraven enligt 6 § 1–3 mom. eller föreskrifterna enligt 4 mom.

Enligt 3 punkten ska det vara straffbart att försumma att iaktta de allmänna tekniska säkerhetskraven enligt 15 § 1 och 2 mom. eller föreskrifterna enligt 3 mom.

Enligt 4 punkten ska det vara straffbart att försumma att iaktta de tekniska säkerhetskraven enligt 21 § 1 och 2 mom. eller föreskrifterna enligt 3 mom.

Enligt 5 punkten ska det vara straffbart att försumma att iaktta de tekniska säkerhetskraven enligt 22 § 1 mom. eller föreskrifterna enligt 2 mom.

Enligt 6 punkten ska det vara straffbart att försumma att iaktta de tekniska föreskrifterna för andra fartyg enligt 23 §.

Enligt 7 punkten ska det vara straffbart att försumma att iaktta det krav i fråga om den förliga porten på ro-ro-fartyg som anges i 24 § 1 mom. eller de föreskrifter som avses i 2 mom.

Enligt 8 punkten ska det vara straffbart att försumma att iaktta de bestämmelser i lastlinjekonventionen och Östersjölastlinjeöverenskommelsen som avses i 27 §.

Enligt 9 punkten ska det vara straffbart att försumma att iaktta de lastlinjekrav enligt non-SOLAS-direktivet som avses i 28 § 1 mom. eller de lastmärkes- och fribordskrav för andra fartyg som avses i 2 mom. eller de föreskrifter som avses i 3 mom.

Enligt 10 punkten ska det vara straffbart att använda ett höghastighetsfartyg utan det trafiktillstånd av Trafiksäkerhetsverket som avses i 12 § 1 mom. eller att använda ett höghastighetspassagerarfartyg utan det trafiktillstånd av Trafiksäkerhetsverket som avses i 19 § 1 mom.

Enligt 11 punkten ska det vara straffbart att i de fall som avses i 33 § 2 och 4 mom. försumma att ansöka om lastlinjecertifikat. Enligt det nämnda 2 mom. ska fartyget senast inom tre månader efter utfärdandet av det interimistiska lastlinjecertifikatet av ett erkänt klassificeringssällskap, inneha ett lastlinjecertifikat utfärdat av Trafiksäkerhetsverket. Enligt 4 mom. ska redaren eller dennes ombud utan dröjsmål ansöka om ett nytt lastlinjecertifikat hos Trafiksäkerhetsverket, om fartygets namn eller hemort ändras eller uppgifterna om fartyget ändras på något annat sätt som påverkar uppgifterna i lastlinjecertifikatet.

Enligt 12 punkten ska det vara straffbart att bryta mot det förbud som anges i 34 §. Enligt den aktuella bestämmelsen gäller att ett fartyg inte får användas, om det efter bestämmandet av lastmärke har ändrats så att fartygets fribord kan påverkas och innan detta har anmälts till Trafiksäkerhetsverket eller ett av Trafiksäkerhetsverket befullmäktigat erkänt klassificeringssällskap och ett nytt fribord har bestämts för fartyget.

Enligt 13 punkten ska det vara straffbart att försumma den skyldighet att återlämna ett utnämningssbrev som gäller enligt 38 § 5 mom. och 65 § 5 mom. Enligt de aktuella bestämmelserna kan Trafiksäkerhetsverket när det återkallar ett utnämningssbrev ålägga den utsedda besiktningsmannen eller skeppsmätaren att återlämna sitt utnämningssbrev till Trafiksäkerhetsverket.

Enligt 14 punkten ska det vara straffbart att försumma den ombesörjningsplikt som gäller enligt 44 § 1 och 2 mom. Enligt de aktuella bestämmelserna ska redaren se till att fartyget besiktas och ska fartygets befälhavare

sörja för de praktiska åtgärderna på fartyget för att besiktningen ska kunna utföras smidigt.

Enligt 15 punkten ska det vara straffbart att försumma den besiktningsskyldighet av fartyget i fråga som gäller enligt 46 § 1 mom., 47 § 1 mom., 48 § 1 eller 2 mom., 49 § 1 eller 2 mom., 50 § 1 eller 3 mom., 51 § 1 mom., 52 § 1 mom., 53 § 1 mom. eller 54 § 1 eller 3 mom.

Enligt 16 punkten ska det vara straffbart att bryta mot det förbud som anges i 56 § och enligt vilket fartyget inte efter besiktningen får genomgå ändringar utan samtycke av Trafiksäkerhetsverket.

Enligt 17 punkten ska det vara straffbart att för ett fartyg i det fall som avses i 58 § låta bli att i stället för ett erkänt klassificeringssällskaps interimistiska certifikat eller säkerhetscertifikat skaffa ett certifikat eller säkerhetscertifikat som utfärdats av Trafiksäkerhetsverket eller i en annan stat.

Enligt 18 punkten ska det vara straffbart att försumma den skyldighet att ansöka om ett nytt certifikat eller säkerhetscertifikat som gäller enligt 59 § 1 mom. när fartygets namn eller hemort ändras eller uppgifterna om fartyget har ändrats på något annat sätt som påverkar uppgifterna i certifikatet eller säkerhetscertifikatet.

Enligt 19 punkten ska det vara straffbart att i de fall som avses i 60 § 1 mom. försumma att underrätta Trafiksäkerhetsverket om avhjälpande av fel eller brister på ett fartyg.

Enligt 20 punkten ska det vara straffbart att försumma skeppsmätningsskyldigheten enligt 67 § 1 mom. Enligt den aktuella bestämmelsen ska ett fartyg med en längd av minst 12 meter mätas innan det sätts i trafik som ett finskt fartyg.

Enligt 21 punkten ska det vara straffbart att i de fall som avses i 69 § försumma att kontrollera ett utländskt fartygs dräktighet när det övergår till finsk flagg.

Enligt 22 punkten ska det vara straffbart att i de fall som avses i 70 § låta bli att återlämna mätbrevet till Trafiksäkerhetsverket när ett finskt fartyg övergår till en annan stats flagg.

Enligt 23 punkten ska det vara straffbart att försumma att på ett i 72 § avsett sätt förse lastrum med en permanent märkning.

Enligt 24 punkten ska det vara straffbart att försumma den skyldighet att i enlighet med 73 § 1 och 2 mom. underrätta Trafiksäkerhetsverket om sådana ändringar som påverkar fartygets dräktighet vilka gjorts eller skett efter det att mätbrevet har fått. Det ska också vara straffbart att försumma att i enlighet med 73 § 4 mom. ansöka om ett nytt mätbrev när fartygets namn eller hemort ändras eller uppgifterna om fartyget har ändrats på något annat sätt som påverkar uppgifterna i mätbrevet.

Enligt 25 punkten ska det vara straffbart att i händelse av att mätbrevet förkommer försumma den skyldighet att underrätta som gäller enligt 74 § 1 mom. och att försumma den skyldighet att återlämna det gamla mätbrevet som gäller enligt 2 mom. i sådana fall då fartyget har fått ett nytt brev i stället för ett mätbrev som skadats.

Enligt 26 punkten ska det vara straffbart att bryta mot bestämmelserna om lastning och transport eller bogseringsförbudet i 75 §.

Enligt 27 punkten ska det vara straffbart att bryta mot bestämmelserna om transport av spannmål i bulk i 76 §.

Enligt 28 punkten ska det vara straffbart att försumma den skyldighet att förse fartyg med märkningar som gäller enligt 77 §.

Enligt 29 punkten ska det vara straffbart att försumma den skyldighet som anges i 78 § och enligt vilken det ombord på passagerarfartyg gäller att säkerhetsanvisningarna för passagerare ska vara avfattade på fartygets arbetspråk och på det språk som de största passagerargrupperna använder eller uttryckas med internationella skyltar för information.

Enligt 30 punkten ska det vara straffbart att bryta mot de bestämmelser om helikopter verksamhet på fartyg som finns i 79 §, till den del det handlar om fartygets konstruktion, fartygets utrustning eller försummelse av säkerhetsåtgärder. Landningsområdet och vinschningsområdet på fartyget, deras hållfasthet och avstånd från master som inverkar störande på flygning samt säkerhetsåtgärderna ska uppfylla de krav som uppställs i lagen och med stöd av den.

För fartygssäkerhetsförseelse ska det kunna dömas ut bötesstraff. Böter ska påföras i enlighet med de allmänna bestämmelserna om böter, dvs. i praktiken som dagsböter. För

fartygssäkerhetsförseelse ska kunna dömas till straff bara om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag.

92 §. Åtgärdseftergift. Enligt 1 mom. ska åtal för en fartygssäkerhetsförseelse inte behöva väckas och straff inte behöva dömas ut, om förseelsen kan anses vara ringa. Samma förfarande är tänkbart, om de administrativa påföljder som gärningen medför för gärningsmannen kan anses vara tillräckliga med hänsyn till hur allvarlig gärningen är.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket kunna låta bli att anmäla ett fall av fartygssäkerhetsförseelse till förundersökning, om förseelsen uppenbart är sådan som avses i 1 mom. I sådana fall ska Trafiksäkerhetsverket kunna ge den skyldige en anmärkning.

12 kap. **Ändringssökande och verkställighet**

93 §. Rättelseyrkande och ändringssökande. När Trafiksäkerhetsverket i enlighet med ansökan efter bestämmandet av lastmärke utfärdar ett lastlinjecertifikat som avses i 33 § eller efter besiktningen en besiktningshandling som avses i 57 §, ett certifikat eller ett säkerhetscertifikat eller efter skeppsmätningen ett mätbrev som avses i 67 §, ska sökanden inte få något beslut enligt förvaltningslagen och inte heller någon anvisning om rättelseyrkande. Om en handling utfärdas med avvikelser från ansökan, ska sökanden utöver handlingen få ett beslut enligt förvaltningslagen åtföljt av en anvisning om rättelseyrkande.

Enligt 1 mom. ska den som är missnöjd med Trafiksäkerhetsverkets beslut skriftligen få söka rättelse inom 30 dagar från delfäendet. Trafiksäkerhetsverkets beslut ska åtföljas av en anvisning om rättelseyrkande. Ändring i beslutet ska inte få sökas genom besvär. Rättelseyrkandet ska framställas hos Trafiksäkerhetsverket, som ska behandla det i brådskande ordning. Före sökande av ändring enligt förvaltningslagen förutsätts det att det fattas ett beslut med anledning av rättelseyrkande. I beslutet med anledning av rättelseyrkande har Trafiksäkerhetsverket möjlighet att rätta sitt beslut genom att ändra det delvis eller helt så att det är förenligt med lag, bestämmelser, föreskrifter och vedertagen för-

valtningspraxis. Trafiksäkerhetsverkets beslut utgörs också av beslut som utsedda besiktningsmän och utsedda skeppsmätare meddelat med fullmakt av Trafiksäkerhetsverket. Det får således framställas rättelseyrkande och sökas ändring i dessa beslut. Den rätt att framställa rättelseyrkande och söka ändring som avses i denna paragraf gäller inte beslut av erkända klassificeringssällskap.

Enligt 2 mom. inträder rätten att söka ändring genom besvär enligt förvaltningsprocesslagen (586/1996) först i fråga om ett beslut med anledning av rättelseyrkande. Ett beslut med anledning av rättelseyrkande ska åtföljas av en besväransvisning.

Enligt 3 mom. ska ändring i en avgift som Trafiksäkerhetsverket påfört enligt den föreslagna lagen få sökas så som bestäms i 11 b § i lagen om grunderna för avgifter till staten. Enligt lagen om grunderna för avgifter till staten ska rättelse i ett beslut om påförande av avgifter för offentligrettsliga prestationer först yrkas hos den myndighet som har påfört avgiften. Det beslutet får överklagas hos förvaltningsdomstolen.

94 §. Verkställighet. Enligt den föreslagna paragrafen ska framställande av rättelseyrkande eller anförande av besvär inte utgöra något hinder för verkställande av beslut som meddelats med stöd av den föreslagna lagen, om inte den myndighet som behandlar rättelseyrkandet eller besvärsmyndigheten bestämmer något annat. Med tanke på möjligheten att trygga fartygssäkerheten är det oftast absolut nödvändigt att ett icke lagakraftvunnet beslut kan verkställas omedelbart.

95 §. Behörig domstol. I paragrafen bestäms om den behöriga domstolen. I andra än i 93 § avsedda mål som ska handläggas enligt den föreslagna lagen ska den behöriga domstolen bestämmas enligt 21 kap. i sjölagen. Rättegångarna enligt denna lag kommer därmed i regel att koncentreras till sjörättsdomstolarna.

13 kap. **Ikraftträdande**

96 §. Ikraftträdande. I 1 mom. ingår en sedvanlig ikraftträdandebestämmelse. Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2010. Lagens 35 § 2 mom. och 57 § 3 mom. träder i kraft

vid den tidpunkt som bestäms särskilt genom förordning av statsrådet.

Genom den föreslagna lagen upphävs enligt 2 mom. förordningen av den 17 september 1924 angående handelsfartyg (103/1924) jämte ändringar.

Förordningen upphävs inte utan en särskild bestämmelse, eftersom förordningen inte har utfärdats med stöd av 1 kap. 8 eller 8 a § i sjölagen.

I 2 mom. föreslås dessutom bli bestämt att åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter ska få vidtas innan lagen träder i kraft.

97 §. Övergångsbestämmelse. Enligt 1 mom. ska hyresbåtar som genomgått grundbesiktning före den 1 januari 2006 få vara hyresbåtar på de villkor som anges i denna lag, trots att de inte är försedda med CE-märkningar för fritidsbåtar. Enligt den lag om fritidsbåtar (621/2005) som nämns i definitionen av hyresbåtar har det sedan den 1 januari 2006 förutsatts att fritidsbåtar som lanseras på marknaden ska uppfylla kraven enligt lagen om fritidsbåtar, t.ex. vara CE-märkta och uppfylla utsläppskraven i fråga om motorbuller och avgaser. Med stöd av övergångsbestämmelsen i 41 § i lagen om fritidsbåtar är fritidsbåtar som lanserats på marknaden tidigare lämpliga som hyresbåtar även om de inte uppfyller kraven enligt den nya lagen om fritidsbåtar.

1.2 Lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. Lagens tillämpningsområde. I paragrafen anges lagens tillämpningsområde. Den föreslagna lagen innehåller centrala bestämmelser på lagnivå om fartygsbemanning, fartygspersonalens behörighet och vakthållning samt om redarens säkerhetsledningssystem.

2 §. Definitioner. I paragrafen föreslås de viktigaste definitionerna med tanke på lagen.

Med SOLAS-konventionen avses enligt 1 punkten 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) jämte ändringar. Definitionen motsvarar det vedertagna sättet att definiera konventionen.

SOLAS-konventionen består av den egentliga konventionen, 1988 års protokoll samt en bilaga med egentliga, detaljerade bestämmelser. I SOLAS-konventionen bestäms främst om tekniska krav på fartyg.

Med STCW-konventionen avses enligt 2 punkten den av IMO år 1978 antagna internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984) jämte ändringar. STCW-konventionen är en av de centrala internationella överenskommelser som reglerar säkerheten till sjöss.

Med direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk avses enligt 3 punkten Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk. I direktivet anges bl.a. den utbildningsnivå som åtminstone krävs av sjöfolk.

Med fiskefartygsdirektivet avses enligt 4 punkten rådets direktiv 97/70/EG om att införa harmoniserade säkerhetsregler för fiskefartyg som har en längd av 24 meter och däröver, sådant det lyder ändrat genom kommissionens direktiv 99/19/EG och 2002/35/EG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG.

Med ISM-koden avses enligt 5 punkten de internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening som ingår som bilaga till ISM-förordningen.

Med sjöarbetskonventionen avses enligt 6 punkten den konvention om arbete till sjöss som antogs vid 94:e Internationella sjöarbetskonferensen 2006. I sjöarbetskonventionen fastställs minimikraven för anställningsvillkoren för sjöfarare, deras boende och rekreationsmöjligheter, mat och förplägnad, hälsovård och social trygghet samt övervakning av genomförandet av konventionen. Konventionen tillämpas på alla fartyg som används i kommersiell verksamhet, dock inte på fiskefartyg och traditionellt byggda fartyg. Enligt sjöarbetskonventionen ska fartyg innehålla certifikat för arbete till sjöss som visar att sjöpersonalens arbets- och levnadsförhållanden övervakas. Det är fråga om ett helt nytt intyg som krävs av fartygen och om vilket det ännu inte finns någon nationell lagstiftning.

Med fartyg avses enligt 7 *punkten* färdmedel och anordningar som har kontakt med vattnet och är avsedda för färd på vatten. Innehållet i definitionen motsvarar definitionen av farkost i 3 § i sjötrafiklagen.

Med fartygspersonal avses enligt 8 *punkten* alla som arbetar ombord på ett fartyg. Definitionen motsvarar definitionen av besättning i 2 § 11 punkten i bemannings- och behörighetsförordningen samt i huvudsak definitionen av fartygspersonal i 3 § 2 punkten i lagen om registrering av fartygspersonal.

Med redare avses enligt 9 *punkten* den som äger eller hyr hela fartyget och som ensam eller tillsammans med andra personer utövar faktisk beslutanderätt i fartygssäkerhetsfrågorna. Med redare jämställs i den föreslagna lagen en sådan person som enligt avtal eller på något annat sätt faktiskt har hand om frågor med anknytning till fartygets fartygssäkerhet. Definitionen av redare motsvarar definitionen av redare i 2 § 3 punkten i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Bestämelsen baserar sig på regel I/1 1.23 i STCW-konventionen och artikel 1.26 i direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk (2009/106/EG).

Med passagerare avses enligt 10 *punkten* alla personer med undantag av fartygets befälhavare och besättningsmedlemmarna eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord på ett fartyg för det fartygets behov eller barn under ett år. Innehållet i definitionen motsvarar definitionen av passagerare i 2 § 5 punkten i bemannings- och behörighetsförordningen och den definition av passagerare som finns i anslutning till definitionen av passagerarfartyg i 2 § 1 punkten i besiktningsförordningen. Definitionen motsvarar dessutom definitionen av passagerare enligt kapitel I regel 2 punkt e i bilagan till SOLAS-konventionen.

Med fartygs längd avses enligt 11 *punkten* 96 procent av hela längden i vattenlinjen på 85 procent av minsta malldjupet, mätt från kölens överkant, eller längden från förstävets förkant till roderhjärtstockens mittpunkt i samma vattenlinje, om detta mått är större. För fartyg konstruerade med styrlastighet ska längden mätas i en vattenlinje som är parallell med konstruktionsvattenlinjen. I fråga om fartyg med en längd under 12 meter är

längden dock lika med fartygets största längd. Definitionen motsvarar definitionen av fartygs längd i 2 § 18 punkten i besiktningsförordningen. Definitionen baserar sig på motsvarande definition i artikel 2 punkt 8 i skeppsmättningskonventionen.

I 12 *punkten* definieras bruttodräktighet som den i fartygets mätbrev angivna bruttodräktighet som har fastställts enligt formeln i bilaga I till skeppsmättningskonventionen. I definitionen ingår dessutom en precisering som gäller en fast kombination som består av skjutbogerare och pråm. Ett fartygs bruttodräktighet anger fartygets hela dräktighet och fastställs i enlighet med beräkningsschemat. Bruttodräktigheten har betydelse för t.ex. besiktnings-, behörighets- och bemanningskraven. Bruttodräktigheten definieras i sak på samma sätt som i 2 § 16 punkten i besiktningsförordningen och i 2 § 13 punkten i bemannings- och behörighetsförordningen.

Med fritidsbåt avses enligt 13 *punkten* varje båt avsedd för sport- och fritidsändamål, oavsett typ eller framdrivningsmaskineri, med en skrovlängd på 2,5–24 meter, mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder. Definitionen av fritidsbåt baserar sig på definitionen av fritidsbåt i 2 § 2 punkten i lagen om fritidsbåtar. Med hyresbåt avses dock inte fartyg som hyrs ut så som bemannade.

Med nöjesfartyg avses enligt 14 *punkten* varje fartyg avsett för sport- och fritidsändamål, oavsett typ eller framdrivningsmaskineri, vars skrovlängd är över 24 meter, mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder, och vars bruttodräktighet är under 500 ton. Definitionen tas in i lagen specifikt för just denna lags behov och avviker från definitionen av fritidsbåt. Via definitionen av nöjesfartyg kan det uppställas krav på behörighet som gäller fartyg avsedda för fritidsbruk.

Med vägfärja avses enligt 15 *punkten* med fordonsdäck försedda fartyg som rör sig styrda av en lina eller någon annan ersättande anordning som godkänts av Trafiksäkerhetsverket och som förmedlar landsvägstrafik över vattendrag. Definitionen motsvarar i sak definitionen av vägfärja i 6 § 1 mom. i landsvägslagen och definitionen i 2 § 9 punkten i bemannings- och behörighetsförordningen.

Med hyresbåt avses enligt 16 *punkten* ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet

för lagen om fritidsbåtar och som så som bemannat hyrs ut för fritidsbruk och som i annan än reguljär trafik medför högst tolv passagerare. Vattenskotrar ska inte betraktas som hyresbåtar. Definitionen av hyresbåt är ny. Definitionen är annorlunda än i den föreslagna lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg. I den lagen avses med hyresbåt varje fartyg som hyrs ut så som både bemannat och obemannat. Enligt den lag om fritidsbåtar som nämns i definitionen av hyresbåtar har det sedan den 1 januari 2006 förutsatts att fritidsbåtar som lanseras på marknaden ska uppfylla kraven enligt lagen om fritidsbåtar, t.ex. vara CE-märkta och uppfylla utsläppskraven i fråga om motorbuller och avgaser. Med stöd av övergångsbestämmelsen i 41 § i lagen om fritidsbåtar är fritidsbåtar som lanserats på marknaden tidigare lämpliga som hyresbåtar även om de inte uppfyller kraven enligt den nya lagen om fritidsbåtar. I 15 § 6 mom. föreslås bli bestämt om behörighetsvillkoren för förare av hyresbåt.

Med fiskefartyg avses enligt 17 punkten ett fartyg som är utrustat eller i kommersiellt syfte används för att fånga fisk eller andra i vatten levande naturresurser. Definitionen av fiskefartyg motsvarar definitionen av fiskefartyg i 2 § 1 punkten i fiskefartygsförordningen. Definitionen baserar sig på definitionen av fiskefartyg i artikel 2.1 i fiskefartygsdirektivet. Bestämmelsen baserar sig på artikel II (h) i STCW-konventionen och artikel 1.20 i direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk.

Med passagerarfartyg avses enligt 18 punkten ett fartyg som medför fler än tolv passagerare. Definitionen motsvarar definitionen av passagerarfartyg i 2 § 1 punkten i besiktningförordningen. Definitionen motsvarar dessutom definitionen av passagerarfartyg enligt kapitel I regel 2 punkt f i bilagan till SOLAS-konventionen.

Med ro-ro-passagerarfartyg avses enligt 19 punkten ett fartyg som medför fler än tolv passagerare och som har ro-ro-lastutrymmen eller utrymmen av särskild kategori enligt definitionen i regel II-2/A/2 i bilaga I till non-SOLAS-direktivet. Definitionen av ro-ro-passagerarfartyg motsvarar definitionen av ro-ro-passagerarfartyg i 2 § 21 punkten i

non-SOLAS-förordningen, vilken baserar sig på artikel 2 punkt f i non-SOLAS-direktivet.

Med pråm avses enligt 20 punkten ett fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri. Definitionen av pråm avviker från definitionen i den föreslagna lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg, där det med pråm också avses ett fartyg som är avsett för bostadsbruk och restaurangbruk och som inte är ett maskindrivet fartyg. De olika definitionerna i lagförslagen föranleds av att pråmar avsedda för bostadsbruk och restaurangbruk besiktas i fråga om vissa av sina tekniska egenskaper.

Med lastfartyg avses enligt 21 punkten andra än i 13-20 punkten definierade fartyg.

Med tankfartyg avses enligt 22 punkten ett lastfartyg vars lastrum har byggts eller lämpar sig huvudsakligen för transport av flytande last i bulk. Definitionen motsvarar definitionen av tankfartyg i 2 § 8 punkten i bemanings- och behörighetsförordningen. Definitionen baserar sig på definitionen i kapitel I regel 2 punkt h i bilagan till SOLAS-konventionen.

Med reguljär trafik avses enligt 23 punkten trafik enligt på förhand anmälda tidtabeller eller rutter.

Med internationell fart avses enligt 24 punkten trafik mellan utländska hamnar eller mellan Finland och utländska hamnar. Definitionen motsvarar definitionen av internationell trafik i 2 § 13 punkten i besiktningförordningen. Den internationella farten indelas i fyra fartområden som följer:

a) *östersjötrafik* är trafik utanför området för inrikes fart på Östersjön inklusive Finska viken och Bottniska viken med latitudparallellen genom Skagen, 57°44,8" nordlig bredd, som gräns mellan Danmark och Sverige mot Nordsjön,

b) *närtrafik* är trafik utanför området för östersjötrafik på Nordsjön och därmed förbundna vatten, dock inte längre bort än 12° västlig längd i väster eller 48° nordlig bredd i söder eller 64° nordlig bredd i norr,

c) *europatrafik* är trafik utanför området för närtrafik, dock inte i västligare än 12° västlig längd, sydligare än 30° nordlig bredd eller östligare än 45° östlig längd,

d) *fjarrtrafik* är trafik utanför området för närtrafik och utanför området för europatrafik.

Med inrikes fart avses enligt 25 *punkten* trafik mellan finska hamnar. Med inrikes fart jämförelsevis fart via Saima kanal och därtill direkt anslutna ryska vattenområden till Viborg samt fart mellan Vihrevoj och Viborg. Inrikes farten indelas i fartområdena I, II och III. Fartområde I omfattar åar, älvar, kanaler, hamnar, sjöar samt sådana områden i den inre skärgården som inte direkt är utsatta för sjögång från öppna havet och dessutom korta oskyddade farledsavsnitt i den inre skärgården. Fartområde II omfattar den yttre skärgården och sådana skärgårdsområden som är direkt utsatta för sjögång från öppna havet. Fartområde III omfattar öppna havsområden i inrikes fart. Innehållet i definitionen av inrikes fart motsvarar definitionen av inrikes trafik i 2 § 9 punkten i besiktningförordningen och den indelning i trafikområden som nämns där.

I 33 § i lagförslaget bemyndigas Trafiksäkerhetsverket att meddela närmare föreskrifter om gränserna för fartområdena för inrikes fart. I föreskrifterna kommer gränserna att preciseras genom uppgifter om deras läge, såsom geografiska namn och koordinater.

Definitionerna av klassificering av passagerarfartyg i 26 *punkten* motsvarar definitionerna i 5 § i non-SOLAS-förordningen, vilka baserar sig på artikel 4 i non-SOLAS-direktivet.

Med fiskefartygs klasser avses enligt 27 *punkten* klasserna I, II och III som bestäms enligt fartygens längd. Definitionen av fiskefartygs klasser motsvarar definitionen av fiskefartygs klasser i 2 § 6 punkten i fiskefartygsförordningen.

Med fångstområde I avses enligt 28 *punkten* sjöarna samt den inre och yttre skärgården fram till den yttre gränsen av Finlands inre territorialvatten, fångstområde II havsområdena i Finska viken, norra Östersjön och Bottniska viken norr om breddgraden 59 00 N, och fångstområde III de övriga havsområdena i Östersjön, varvid gränsen mot Nordsjön går mellan Danmark och Sverige vid Skagens breddgrad 57 44,8 N. Definitionerna av fångstområden motsvarar definitionerna

av fångstområden i 2 § 5 punkten i fiskefartygsförordningen.

Med utbildning avses enligt 29 *punkten* en sådan examen, delexamen eller studiehelhet som ingår i ett examens- och utbildningssystem som undervisningsministeriet fattat beslut om och som ministeriet, när det fastställt respektive yrkeshögskolas utbildningsprogram, eller Utbildningsstyrelsen i sina examensgrunder eller riksomfattande grunder för läroplanen fastställt som utbildningskrav för de behörighetsbrev som nämns i denna lag, eller en av Trafiksäkerhetsverket av särskilda skäl godkänd annan utbildning.

Med sjötjänst avses enligt 30 *punkten* tjänstgöring inom besättningen på andra fartyg än fritidsbåtar, nöjesfartyg eller pråmar; när den sjötjänst som krävs för erhållande av behörighetsbrev bestäms ska en tidsperiod av 30 dagar ombord på ett fartyg anses motsvara en månad.

3 §. Hänvisningar till annan lagstiftning. I paragrafen föreslås informativa hänvisningar till annan lagstiftning.

I paragrafen hänvisas till lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, där det bestäms om tillsyn över efterlevnaden av lagstiftning och andra bestämmelser om fartygssäkerhet. Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten innehåller de viktigaste bestämmelserna om tillsyn över fartygs sjövärdighet och tillsyn över redarens säkerhetsledningssystem. I lagen finns bestämmelser om bl.a. tillsynsmyndigheter och deras uppgifter och rättigheter. Dessutom ingår bestämmelser om tillsynsmyndigheternas disponibla tvångsmedel om det påträffas fel eller brister i fartygssäkerheten. I de allvarligaste fallen innebär tvångsmedlen och påföljderna att man ingriper i fartygets fart genom att stoppa fartyget eller inskränka dess drift.

I paragrafen hänvisas också till sjöarbetstidslagen (296/1976), lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart (248/1982) och semesterlagen för sjömän (433/1984), i vilka det finns bestämmelser om vilo- och arbetstider.

4 §. Kapitlets tillämpningsområde. Enligt 1 *mom.* ska bestämmelserna i kapitlet tillämpas på finska fartyg och fartygspersonal som arbetar ombord på finska fartyg samt på finska fartygs redare.

Enligt 2 mom. ska bestämmelserna i kapitlet tillämpas på finska fiskefartyg som har en längd av minst 10 meter. Inom fartområde I i inrikes fart ska lagen dock tillämpas endast på fiskefartyg som har en längd av minst 12 meter. Kapitlet ska dessutom tillämpas på sådana utländska fiskefartyg i fiskefartygs klass III som används för fångst på Finlands territorialvatten eller lossar fångsten i en finsk hamn.

Lagen ska inte gälla för alla fartyg. I 3 mom. nämns de fartyg som faller utanför lagens tillämpningsområde. Enligt 1 punkten ska lagen inte tillämpas på försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg som inte regelbundet används i allmän trafik för transport av passagerare eller gods. Utan hinder av de ovan beskrivna orsakerna ska den föreslagna lagen dock tillämpas på försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg som regelbundet i allmän trafik transporterar passagerare eller gods. Med allmän trafik avses här sådan trafik där vem som helst kan upptas för transport eller få gods transporterad, såsom reguljär eller tidtabellsenlig frakt- eller passagerartrafik. Allmän trafik förekommer t.ex. i samband med underhållsuppdrag på fästningsöar. På grund av kravet på regelbundenhet ska lagen dock inte tillämpas på fartyg som sporadiskt transporterar passagerare eller gods, t.ex. om en utomstående serviceman eller någon annan gäst finns med på färden eller om fartyget tillfälligt måste transportera gods som inte är försvarsmaktens egendom.

Bestämmelsen motsvarar 1 § 2 mom. 1 punkten i besiktningsförordningen och 1 § 2 mom. 2 punkten i bemannings- och behörighetsförordningen. Motsvarande utslutning i internationella överenskommelser finns t.ex. i de allmänna bestämmelserna i kapitel I i bilagan till SOLAS-konventionen.

Enligt 2 punkten ska tillämpningsområdet inte omfatta fritidsbåtar som definieras i 2 § 13 punkten.

I enlighet med 3 punkten ska vägfärjor vara undantagna kraven i fråga om bemanning. Den avgränsningen följer den gällande bemannings- och behörighetsförordningen.

Enligt 4 punkten ska fartyg med än längd under 10 meter som används inom industri- anläggningars klart åtskilda uppdämnings-

bassänger vara undantagna kraven på bemanning. Exempel på sådana är små bogserbåtar som används inom industrianläggningars åtskilda uppdämningsbassänger och övriga fartyg som inte har några konsekvenser för dem som rör sig på vattendragen. Bestämmelsen motsvarar 1 § 2 mom. 4 punkten i den nuvarande bemannings- och behörighetsförordningen.

Enligt 5 punkten ska små fartyg med en längd av högst 10 meter vara undantagna från kraven på bemanning, om fartygen inte används i allmän trafik för transport av passagerare, för reguljär transport av last eller för bogsering. Bestämmelsen motsvarar 1 § 2 mom. 5 punkten i den nuvarande bemannings- och behörighetsförordningen.

Enligt 6 punkten ska fartyg som används för sådan frivillig sjöräddning som inte är kommersiell verksamhet och det ombord på fartygen finns besättning som utbildats för efterspanings- och räddningsuppdrag inom sjöräddningstjänsten vara undantagna från föreskrifterna om bemanning. Det bör observeras att ett fartyg som används för sjöräddning ska vara bemannat och att fartygspersonalens behörigheter ska följa de normala föreskrifterna, om fartyget används för kommersiell verksamhet. I detaljmotiveringen till 3 § 3 mom. 3 punkten i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg har det redogjorts närmare för ställningen för fartyg som används inom sjöräddningsverksamhet.

5 §. Betyggande bemanning. Den föreslagna paragrafen motsvarar i huvuddrag 3 § i bemannings- och behörighetsförordningen och 38 § i fiskefartygsförordningen. Bestämmelsen baserar sig på kapitel V regel 14 i bilagan till SOLAS-konventionen. Betyggande bemanning nämns dessutom bl.a. i ILO:s sjöarbetskonvention.

I 1 mom. uttalas den grundläggande bemanningsprincipen, dvs. att ett fartyg ska bemannas så att inte fartyget, fartygspersonalen, passagerarna, lasten, annan egendom eller miljön onödigtvis utsätts för risker. Bestämmelsen motsvarar 3 § 1 mom. i den nuvarande bemannings- och behörighetsförordningen. I kritiska lägen kan utsättande för fara inte undvikas.

Enligt 2 mom. ska fartygspersonalen i fråga om antal och behörighet vara sådan att vakt-hållnings- och säkerhetsrelaterade sysslor ombord på fartyget kan skötas.

I 3 mom. bestäms om behövlig ekonomipersonal på fartyg där fartygspersonalen bor ombord. I praktiken finns det ekonomipersonal på de större fartygen i internationell fart, men t.ex. i inrikes fart och på de mindre fartygen i östersjöfart är det möjligt att någon av besättningsmedlemmarna har hand om kockuppgifter och övriga ekonomipersonaluppgifter vid sidan av sina övriga uppgifter.

6 §. Fastställande av bemanningen och bemanningscertifikat. Enligt 1 mom. ska bemanningen för ett fartyg fastställas innan det tas i bruk som finskt fartyg. Förslaget motsvarar 9 § 1 mom. i den nuvarande bemannings- och behörighetsförordningen och 39 § 1 mom. i fiskefartygsförordningen.

Enligt 2 mom. ska fartygets redare hos Trafiksäkerhetsverket skriftligen ansöka om bemanningscertifikat i god tid innan fartyget sätts i trafik eller tas i bruk som fiskefartyg. Trafiksäkerhetsverket ska tillställas alla uppgifter som behövs för fastställandet av bemanningen samt ett förslag till bemanning av fartyget. Behövliga uppgifter är uppgifter om de omständigheter som med stöd av 7 § i lagförslaget ska beaktas när bemanningscertifikat utfärdas. Sådana omständigheter är t.ex. säker vakhållning, fartygets storlek och typ och laster som ska fraktas med fartyget. Bestämmelsen motsvarar 9 § 2 mom. i bemannings- och behörighetsförordningen och 39 § 2 mom. i fiskefartygsförordningen.

Enligt 3 mom. ska Trafiksäkerhetsverket i fråga om andra än fiskefartyg, nöjesfartyg och hyresbåtar be vederbörande riksomfattande arbetsmarknadsorganisationer inom sjöfarten och arbetarskyddsmyndigheterna om utlåtande om bemanningsansökan innan det utfärdar ett bemanningscertifikat för fartyget eller avger ett förhandsutlåtande. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak 10 § i bemannings- och behörighetsförordningen. Begäran om utlåtanden ska inte inkludera fiskefartyg, hyresbåtar eller nöjesfartyg, vilket motsvarar nuvarande förvaltningspraxis.

Enligt 4 mom. ska Trafiksäkerhetsverket fastställa fartygets bemanning och utfärda ett bemanningscertifikat, av vilket framgår far-

tygets minimibemanning samt fartygspersonalens sammansättning och behörighet på olika fartområden eller fångstområden. Bestämmelsen motsvarar 11 § i bemannings- och behörighetsförordningen och 39 § 4 mom. i fiskefartygsförordningen. I det föreslagna momentet bestäms också om giltighetstiden för bemanningscertifikat. Bemanningcertifikatet ska gälla för viss tid eller tills vidare.

Enligt 5 mom. ska närmare bestämmelser om de omständigheter som ska läggas fram i ansökan om fastställande av bemanningen utfärdas genom förordning av statsrådet. I det föreslagna momentet bestäms också om giltighetstiden för bemanningscertifikat.

7 §. Omständigheter som ska beaktas när bemanningscertifikat utfärdas. I paragrafen anges de centrala principerna för bemanningen. Lagrummet är en allmän bestämmelse som gäller alla fartyg.

När fartygets bemanning fastställs gäller det enligt 1 mom. att beakta de viktigaste omständigheterna i fråga om säker drift av fartyget. Sådana omständigheter är betryggande vakhållning och i anslutning till detta bestämmelserna om arbets- och vilotider i sjöarbetstidslagen och lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart, fartygets storlek och typ, laster som ska fraktas med fartyget, fartygets maskineffekt och maskineriets automationsgrad, den allmänna standarden på fartygets utrustning, servicen och underhållet, fartområdet och fångstområdet, antalet passagerare, kosthåll och renhållning samt den utbildning som ges ombord. Bemanningsskraven är desto större, ju mera krävande förhållanden fartyget är avsett för. Bestämmelsen motsvarar 10 § 3 mom. i bemannings- och behörighetsförordningen. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak principerna enligt IMO:s resolution om betryggande bemanning A.890(21) (Principles of Safe Manning).

Enligt 2 mom. ska även bestämmelserna i sjöarbetskonventionen beaktas när bemanningscertifikat utfärdas.

Enligt 3 mom. ska fartygsbemanningen vara tillräckligt stor för att kunna hantera fartygets räddningsutrustning, brandbekämpningsutrustning och övriga säkerhetsutrustning och för att kunna sköta de uppgifter som föreskrivs i fartygets alarmlista.

Enligt 4 mom. ska det i enlighet med sjöarbetskonventionen finnas en legitimerad läkare ombord på ett fartyg som medför fler än 100 passagerare i internationell fart och resan varar längre än tre dagar. Momentet föreslås eftersom det enligt regel 4.1 stycke 4 punkt b i ILO:s sjöarbetskonvention förutsätts att det finns en läkare ombord på dylika fartyg.

Enligt 5 mom. ska det genom förordning av statsrådet bestämmas närmare om de omständigheter som ska beaktas när bemanningscertifikat utfärdas. De närmare bestämmelserna har sin grund i t.ex. IMO:s resolution A.890(21) (Principles of Safe Manning). Utifrån ILO:s sjöarbetskonvention bör i samband med utfärdande av bemanningscertifikat också tas hänsyn till riskerna på grund av trött fartygspersonal och möjligheterna att förebygga trötthet.

8 §. Förhandsutlåtande om bemanningen. Enligt 1 mom. ska fartygets redare, fiskefartygets blivande ägare eller innehavare eller vederbörande riksomfattande arbetsmarknadsorganisation inom sjöfarten skriftligen kunna begära att Trafiksäkerhetsverket avger ett förhandsutlåtande om bemanningen. Förhandsutlåtandet ska kunna ansökas inte bara av den som för närvarande är redare för fartyget utan även av en sådan redare som inte ännu är redare för ifrågavarande fartyg. Förhandsutlåtande ska även kunna ansökas t.ex. av fartygets köpare som överväger att bli fartygets redare. Bestämmelsen motsvarar 10 § 2 mom. i bemannings- och behörighetsförordningen och 40 § i fiskefartygsförordningen.

I 2 mom. anges vilka uppgifter som ska ingå i ansökan om förhandsutlåtande. Uppgifterna är desamma som i ansökan om fastställande av fartygsbemanningen. Sökanden ska också lägga fram ett förslag till bemanning av fartyget. I ansökan ska dessutom uppges i vilken fråga förhandsutlåtande söks.

Enligt 3 mom. ska Trafiksäkerhetsverket begära utlåtande av arbetarskyddsmyndigheten och vederbörande riksomfattande arbetsmarknadsorganisationer innan det avger förhandsutlåtande. Åläggandet ska inte gälla fiskefartyg, nöjesfartyg eller hyresbåtar.

Enligt 4 mom. ska Trafiksäkerhetsverket iaktta förhandsutlåtandet när det fastställer bemanningen. Det förutsätts dock att de om-

ständigheter som ligger till grund för ansökan har kvarstått oförändrade.

9 §. Redarens och befälhavarens skyldigheter. Enligt 1 mom. ska redaren se till att fartyget har ett bemanningscertifikat och att fartyget är bemannat enligt gällande bemanningscertifikat. Redaren ska då säkerställa att fartygspersonalen har den behörighet som krävs och att fartygspersonalen har sådan utbildning som ger behörighet att sköta uppgifter som hänför sig till manövreringen av fartyget och att fartygspersonalen har tillräcklig erfarenhet för att ha hand om säkerhetsrelaterade uppgifter ombord. Lagrummet motsvarar 4 § i bemannings- och behörighetsförordningen.

Enligt 2 mom. ska fartygets befälhavare se till att fartyget är bemannat på ett med hänsyn till rådande förhållanden betryggande sätt. Fartyget ska i alla händelser ha minst en sådan bemanning som motsvarar kraven i bemanningscertifikatet. Befälhavaren ska då säkerställa att fartygspersonalen på varje resa till antal och sammansättning är samt används så att framförandet av fartyget, servicen, säkerhetsfunktionerna, förtöjningen av fartyget och ekonomiunderhållet fungerar. Lagrummet motsvarar 6 § i den nuvarande bemannings- och behörighetsförordningen.

Enligt 3 mom. ska det genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om redarens och befälhavarens skyldigheter när det gäller omständigheter i anslutning till bemanningen. Bestämmelsen baserar sig på regel I/14 i STCW-konventionen och artikel 14 i direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk.

10 §. Skydd för fartygets befälhavare och maskinchefen. Enligt förslaget ska i paragrafen tillskrivs befälhavarens och maskinchefens yrkeskompetens ett särskilt skydd i frågor som rör fartygsbemanningen. Om befälhavaren med stöd av sin yrkeskompetens och erfarenhet anser att fartyget inte uppfyller de krav som uppställts för bemanningen i 9 § 1 och 2 mom., ska han eller hon inte få hindras att kräva behövliga reparationer och ska ingen heller få vidta åtgärder mot honom eller henne med anledning av detta. Detsamma gäller maskinchefen i frågor som berör maskineriet och brandsäkerheten. Bestämmelsen

motsvarar 7 § i den nuvarande bemannings- och behörighetsförordningen.

11 §. *Ändring av bemanningen.* I 1 mom. åläggs redaren skyldighet att underrätta Trafiksäkerhetsverket om fartyget eller omständigheterna kring det ändras eller förändras. Anmälningsskyldigheten omfattar ändringar av fartygets konstruktion, utrustning, användning, fartområden eller fångstområden eller av uppgifterna om redaren eller fartyget. Dessa faktorer har betydelse för bedömningen av huruvida bemanningen är tillräcklig, och utan anmälningsskyldigheten får Trafiksäkerhetsverket inte kännedom om ändringarna. Redaren ska ansvara för att anmälningsskyldigheten fullgörs. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar 12 § 1 mom. i bemannings- och behörighetsförordningen och 41 § 1 mom. i fiskefartygsförordningen.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket vid behov kunna utfärda ett sådant nytt bemanningscertifikat för fartyget som behövs på grund av att förhållandena har förändrats.

12 §. *Avsteg från bemanningscertifikatet.* Ibland kan ett fartyg försättas i en situation där det på grund av sjukdom eller av någon annan orsak inte går att få behörig fartygspersonal utan oskälig fördröjning med tanke på fartygets verksamhet. Det är då nödvändigt att fartyget kan medges rätt till avsteg från den fastställda bemanningen. Det föreslås att Trafiksäkerhetsverket ska ha rätt att bevilja avsteg, förutsatt att fartygssäkerheten inte äventyras. Bemanningen ska kompletteras i enlighet med den fastställda bemanningen så snart det är möjligt. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar 53 § i bemannings- och behörighetsförordningen och 53 § i fiskefartygsförordningen. I samband med avsteg från bemanningscertifikatet ska kraven enligt sjöarbetskonventionen beaktas. Med stöd av den föreslagna 7 § ska det genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om kraven.

13 §. *Avsteg från den i bemanningscertifikatet bestämda behörigheten.* Paragrafen motsvarar 54 § i bemannings- och behörighetsförordningen och 54 § i fiskefartygsförordningen. I artikel VIII i STCW-konventionen finns bestämmelser om avsteg från den behörighet som angetts i bemanningscertifikatet, och den föreslagna paragra-

fen baserar sig på dem. Trafiksäkerhetsverket ska i fråga om behörighetsbrev för däck- och maskinbefälet på skriftlig ansökan av redaren av tvingande skäl kunna bevilja dispens för en person att arbeta på ett fartyg i en befattning för vilken han eller hon inte har behörighet. Tvingande skäl kan t.ex. vara sjukdomsfall eller att det inte finns någon som uppfyller behörighetskraven. Villkor är dock att personen i fråga har tillräcklig behörighet för att sköta befattningen säkert. Trafiksäkerhetsverket ska kunna bevilja dispens, om förfarandet inte medför fara för liv, egendom eller miljön. Innan Trafiksäkerhetsverket beviljar dispens ska det höra vederbörlig riksomfattande arbetsmarknadsorganisation inom sjöfarten. En dispens får gälla högst sex månader åt gången.

För dispens förutsätts det enligt 2 mom. synnerligen tvingande skäl, om dispens för befälhavares eller maskinchefs befattning beviljas i annan än inrikes fart. Synnerligen tvingande skäl är t.ex. när fartygets befälhavare eller maskinchefen insjuknar utomlands. Då kan fartyget med stöd av dispens föras i en sådan hamn där fartygets befälhavare eller maskinchef kan ersättas med en annan.

Enligt 3 mom. ska dispens kunna beviljas endast för en uppgift med följande högre behörighetsbrev. Om en person saknar behörighetsbrev, ska han eller hon kunna beviljas dispens för en uppgift med lägsta behörighetsbrev, om han eller hon på basis av sin utbildning och erfarenhet uppenbart förmår sköta befattningen. Bestämmelser om behörighetsbrevens hierarki finns i fråga om däcksbefälet i 18 § i bemannings- och behörighetsförordningen och för maskinbefälets del i förordningens 25 §. I fråga om fiskefartyg finns bestämmelser om motsvarande hierarki i 46-49 § i fiskefartygsförordningen. I fråga om däcksbefälet är behörigheterna från den lägsta till den högsta förarbrev, skepparbrev i inrikes fart, vaktstyrmansbrev, överstyrmansbrev, sjökaptensbrev och för maskinbefälet maskinskötarbrev, vaktmaskinmästarbrev, maskinmästarbrev, övermaskinmästarbrev och elmästarbrev. För förare av fiskefartyg är behörighetsbrev från det lägsta till det högsta förarbrev B för fiskefartyg, förarbrev A för fiskefartyg, skepparbrev

B för fiskefartyg och skepparbrev A för fiskefartyg.

14 §. Avvikelser i fråga om fartområden. Om ett annat fartyg än ett fiskefartyg går i trafik inom ett begränsat område utomlands, ska Trafiksäkerhetsverket enligt paragrafen på skriftlig ansökan, med beaktande av trafikens art, i enskilda fall besluta att sådan trafik i fråga om bemanningen och behörigheten ska jämföras med därmed jämförbar inrikes trafik. Avvikelserna får medges under förutsättning att säkerhetsnivån inte blir lägre. En sådan trafik ska kunna jämföras t.ex. med inrikestrafik då ett fartyg i inrikestrafik får en arbetsuppgift på en flod utomlands.

Innehållet i paragrafen motsvarar i huvudsak 56 § i bemannings- och behörighetsförordningen. Enligt den gällande bestämmelsen ska Sjöfartsverket höra de riksomfattande arbetsmarknadsorganisationerna inom sjöfarten innan det fattar sitt beslut. Det föreslås inte längre någon sådan skyldighet att höra.

15 §. Behörighetsbrev. Enligt 1 mom. ska de som arbetar ombord på ett fartyg ha den behörighet som fastställs i den föreslagna lagen och i de bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Det ska utfärdas ett behörighetsbrev över påvisad behörighet. Bestämmelsen motsvarar 13 § 1 mom. i bemannings- och behörighetsförordningen.

Enligt 2 mom. ska maskinbefäl på motorfartyg ha ett sådant behörighetsbrev som krävs för motorfartyg och på ångfartyg ett sådant behörighetsbrev som krävs för ångfartyg. Momentet motsvarar 13 § 2 mom. i bemannings- och behörighetsförordningen.

Enligt 3 mom. ska radiooperatörer ha med stöd av radiolagen (1015/2001) avlagd och giltig behörighetsexamen som berättigar till användning av radiostationen i fråga. Kommunikationsverket utfärdar behörighetsbrev som berättigar till användning av radiostation i enlighet med det internationella radioreglementet.

Enligt 4 mom. ska Trafiksäkerhetsverket närmare fastställa de områden och förhållanden under vilka det krävs behörighetsbrev som berättigar till användning av radiostation och godkänna de fartygsspecifika behörighetsvillkoren. Bestämmelserna i 3-4 mom. motsvarar praxisen enligt 13 § 3 mom. i bemannings- och behörighetsförordningen,

dock så att det i den föreslagna lagen för tydlighetens skull i fråga om behörighet för radiooperatörer hänvisas till radiolagen, medan det i övrigt anges att Trafiksäkerhetsverket har befogenheter att uppställa krav för olika områden och olika fartyg. Behörighetsvillkoren för radiooperatörer baserar sig på Internationella teleunionens (ITU) radioreglemente.

Enligt 5 mom. ska befälhavaren för ett nöjesfartyg ha ett internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt. Med nöjesfartyg avses enligt definitionen i 2 § 14 punkten varje fartyg avsett för sport- och fritidsändamål med en längd över 24 meter och med en bruttodräktighet under 500 ton. Utifrån 1 § i bemannings- och behörighetsförordningen tillämpas förordningen för närvarande på bl.a. fritidsbåtar vilkas längd är över 24 meter. Det har dock ansetts att den reglering som är avsedd för fartyg inom handelssjöfart är alltför strikt för nöjesfartyg.

Sjöfartsverket har den 10 december 2003 meddelat föreskrifter om internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt (Dnr 1831/30/2003). I föreskrifterna har hänsyn tagits till resolution nr 40 (1998), bilaga 1, som getts av FN:s ekonomiska kommission för Europa och som ligger till grund för kraven på erhållande av internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt. Behörighet att föra fritidsbåt på internationella resor ska enligt Sjöfartsverkets föreskrift bestyrkas framför allt genom uppvisande av ett intyg utfärdat av en båtorganisation som följer upp sin utbildningsverksamhet och certifiering genom ett kvalitetssystem och vars kvalitetssystem utvärderas regelbundet på godkänt sätt.

Dessutom innehåller 6 § i sjötrafiklagen bestämmelser om allmänna krav som gäller den som framför en farkost. Enligt 3 mom. kan Sjöfartsverket bestämma att den som framför en enskild farkost eller en viss typ av farkost ska uppfylla vissa särskilda krav. Sjöfartsverket kan bestämma att föraren ska ha fyllt 18 år och ha visat sig besitta de kunskaper och den förmåga som Sjöfartsverket närmare kräver för framförandet av ifrågavarande farkosttyp eller enskilda farkost. Det har dock inte meddelats några sådana beslut.

Enligt 6 mom. ska förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad ha ett förarbrev för hyres-

båt. Om föraren av en hyresbåt som hyrs ut bemannad framför hyresbåten i internationell fart, ska han eller hon förutom ett förarbrev för hyresbåt också ha ett internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt. Grundläggande bestämmelser om detta har hittills funnits i 10 § i hyresbåtsförordningen. Enligt den paragrafen ska förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad ha fyllt 18 år och inneha ett av Sjöfartsverket utfärdat intyg på att han eller hon är förtrogen med bestämmelserna i sjötrafiklagen och sjötrafikförordningen (124/1997), sjövägsreglerna och bestämmelserna i förordning (252/1978) om förhindrande av sammanstötning i inre farvatten (reglerna för inre farvatten 1978), sjömärkena samt med sjökort, kompass, pejling, avsättande av kurser och förande av skeppsdagbok, liksom även i behövlig mån med sjölag och övriga bestämmelser om fartygsbefälhavare. Dessutom ska han eller hon inneha intyg på genomgången kurs i första hjälpen och visa att han eller hon har tillräcklig erfarenhet för att framföra hyresbåt.

I 7 mom. föreslås en bestämmelse som gäller när ett finskt fartyg har fraktats bort åt en utlänning för att användas i trafik mellan andra än medlemsländer i Europeiska gemenskapen och staterna i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet på sådana villkor att den utländska befraktaren kan bestämma om fartygets användning för sjöfart. Enligt momentet ska fartygets befälhavare inneha ett behörighetsbrev eller kompetensbevis enligt den föreslagna lagen och ska den övriga fartygspersonalen inneha ett sådant behörighetsbrev eller kompetensbevis som deras respektive uppgifter förutsätter. Momentet gäller finska fartyg som förts in i det finska fartygsregistret.

16 §. Ansökan om behörighetsbrev. Enligt 1 mom. ska behörighetsbrev sökas skriftligen hos Trafiksäkerhetsverket. Sökanden ska till stöd för sin ansökan lägga fram de uppgifter och utredningar som behövs för utfärdande av behörighetsbrev. Det föreslagna momentet motsvarar 15 § 2 mom. i bemannings- och behörighetsförordningen.

Med stöd av 2 mom. ska det genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om de omständigheter som ska läggas fram i ansökan om behörighetsbrev.

17 §. Utfärdande av behörighetsbrev. Enligt 1 mom. ska behörighetsbrev utfärdas av Trafiksäkerhetsverket. För utfärdandet av behörighetsbrev ska det förutsättas att sökandens ålder, hälsotillstånd, kunskaper, färdigheter, utbildning och erfarenheter uppfyller de behörighetsvillkor som krävs för behörighetsbrevet. Momentet är avsett som grundläggande bestämmelse för bemyndigandena enligt 2-4 mom. Bestämmelsen baserar sig på artikel 11 i direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk.

Enligt 2 mom. ska uppgifter om utfärdade och återkallade behörighetsbrev föras in i sjömansregistret. Närmare bestämmelser om sjömansregistret finns i lagen om registrering av fartygspersonal.

Avsikten är att det genom de bemyndigandena som anges i 3-4 mom. ska utfärdas en förordning av statsrådet där innehållet kommer att motsvara 5 och 6 kap. samt 60 § i bemannings- och behörighetsförordningen och 46—49 § i fiskefartygsförordningen. Med stöd av bemyndigandena ska det dessutom utfärdas bestämmelser om internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt och förarbrev för hyresbåt. Behörighetsvillkoren för breven kommer i huvudsak att motsvara det som gäller enligt de nuvarande bestämmelserna.

För genomförande av STCW-konventionen, direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk, fiskefartygsdirektivet och Internationella teleunionens (ITU) radioreglemente ska det enligt 3 mom. genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om behörighetsbreven och behörighetsvillkoren, såsom utbildning, arbetserfarenhet och sjötjänst, samt om minimikraven på behörighet för befälhavare, maskinchef och radiooperatör.

Genom förordning av statsrådet ska det enligt 4 mom. utfärdas närmare bestämmelser om de behövliga nationella behörighetsbreven och behörighetsvillkoren, såsom utbildning, arbetserfarenhet och sjötjänst, samt om minimikraven på behörighet för befälhavare, maskinchef, radiooperatör och förare av hyresbåt. I utbildningen ingår även utbildning om skydd i arbete.

Enligt det föreslagna 5 mom. ska Trafiksäkerhetsverket fastställa formulären för behörighetsbrev.

18 §. Specialbehörigheter, nödsituations- och sjukvårdsutbildning samt alternativa behörighetsbrev. Enligt 1 mom. ska det av medlemmarna av fartygspersonalen utöver det som annars krävs för tjänstgöringen också kunna krävas specialbehörigheter enligt fartygets egenskaper. Bestämmelser om detta finns för närvarande i 7 kap. i bemannings- och behörighetsförordningen. Bestämmelsen baserar sig på kapitlen V och VI i STCW-konventionen.

Enligt 2 mom. ska de medlemmar av fartygspersonalen som tilldelats uppgifter som ingår i fartygets alarmlista ha grundläggande nödsituationsutbildning i enlighet med de uppgifter som tilldelats dem och brandutbildning enligt de tilldelade uppgifterna.

Enligt 3 mom. ska de som arbetar ombord på fiskefartyg ha genomgått en godkänd säkerhetsutbildning.

För genomförande av STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk ska det enligt 4 mom. genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om alternativa behörighetsbrev, specialbehörigheterna för fartygspersonal samt om nödsituations-, brand- och sjukvårdsutbildningen. I utbildningen ingår även utbildning om skydd i arbete.

19 §. Giltighetstid för och förnyande av behörighetsbrev. Behörighetsbrev ska gälla för viss tid eller tills vidare. För genomförande av STCW-konventionen, direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk och fiskefartygsdirektivet ska det enligt 1 mom. genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om behörighetsbrevens giltighetstider. Bestämmelsen motsvarar 16 § i bemannings- och behörighetsförordningen. Genom förordning av statsrådet ska det utfärdas närmare bestämmelser också om behövliga giltighetstider för de nationella behörighetsbrev.

I 2 mom. föreslås bli bestämt att när behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet förnyas ska innehavaren av behörighetsbrevet eller certifikatet över specialbehörighet lägga fram utredning om att han eller hon har bevarat sin yrkeskompetens. Genom

förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om förnyandet av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet samt om utredningen om bevarad yrkeskompetens. Bestämmelsen baserar sig på regel I/11 i STCW-konventionen och artikel 12 i direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk.

20 §. Återkallande av behörighetsbrev och kompetensbevis. Bestämmelser om förlust av behörighetsbrev och kompetensbevis finns för närvarande i 63 § i bemannings- och behörighetsförordningen. Enligt bestämmelsen kan Sjöfartsverket återkalla ett behörighetsbrev eller kompetensbevis antingen för viss tid eller för gott, om vissa villkor uppfylls.

I fråga om andra trafikformer kan situationen jämföras med bl.a. luftfart, där Luftfartsförvaltningen med stöd av 146 § i luftfartslagen kan utfärda verksamhetsförbud för en person. Verksamhetsförbud kan utfärdas t.ex. om personen på grund av sjukdom eller handikapp eller av någon annan orsak som påverkar flygsäkerheten inte längre uppfyller villkoren för erhållande av tillståndet eller om personen vad kunskaperna, färdigheterna, utbildning eller erfarenhet beträffar inte längre uppfyller villkoren för erhållande av tillståndet.

Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket under vissa omständigheter som kraftigt äventyrar säkerheten till sjöss återkalla ett behörighetsbrev eller kompetensbevis som det har utfärdat. Återkallandet ska gälla för viss tid eller helt och hållet.

Följande situationer nämns i 1 mom.: personen har i väsentlig grad eller upprepade gånger brutit mot bestämmelserna eller föreskrifterna om sjöfart, personen har genom sin verksamhet i övrigt visat allmän likgiltighet gentemot bestämmelserna eller föreskrifterna, personen har vid skötseln av sina uppgifter gjort sig skyldig till fylleri i sjötrafik som avses i 23 kap. 5 § i strafflagen, eller personen uppfyller inte längre villkoren för erhållande av behörighetsbrevet eller kompetensbeviset.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket ha prövningsrätt. Enligt momentet ska ett behörighetsbrev eller kompetensbevis kunna återkallas för viss tid eller helt och hållet, om det är fråga om sådana gärningar eller sådana

omständigheter som inte är lika grova som de som nämns i 1 mom.

Om behörighetsbrevet eller kompetensbeviset har återkallats helt och hållet i de fall som avses i 1 och 2 mom., ska detta inte utgöra något hinder för ansökan om behörighetsbrev eller kompetensbevis på nytt i ett senare skede. Ett nytt behörighetsbrev eller kompetensbevis ska dock kunna utfärdas först när de i lagen angivna förutsättningarna för utfärdandet finns.

Enligt 3 mom. ska gränsbevakningsväsendet, polisen eller tullen för högst sex månader kunna frånta innehavaren ett behörighetsbrev eller kompetensbevis som Trafiksäkerhetsverket utfärdat, om det finns sannolika skäl att misstänka att personen vid skötseln av sina uppgifter har gjort sig skyldig till fylleri i sjötrafik som avses i 23 kap. 5 § i strafflagen. Trafiksäkerhetsverket ska inte ha behörighet enligt momentet.

Enligt 4 mom. ska ett återkallande av behörighetsbrev eller kompetensbevis enligt 1 mom. 1 och 2 punkten och 2 mom. utfärdas för viss tid avvägd enligt hur allvarlig förseelsen är eller tills vidare, dock för högst tolv månader, eller helt och hållet. Ett återkallande av behörighetsbrev eller kompetensbevis enligt 1 mom. 3 punkten ska gälla till dess domstolen med stöd av 20 kap. 10 § i sjölagen har avgjort frågan om förlust av behörighetsbrev.

Enligt 5 mom. ska Trafiksäkerhetsverkets beslut om återkallande av behörighetsbrev eller kompetensbevis träda i kraft omedelbart. Behörighetsbrevet eller kompetensbeviset ska då omedelbart överlåtas till Trafiksäkerhetsverket. Det föreslagna 5 mom. motsvarar 63 § 2 mom. i bemannings- och behörighetsförordningen.

Innan Trafiksäkerhetsverket fattar ett i 1 och 2 mom. avsett beslut, ska det enligt 6 mom. ge den person vars behörighetsbrev eller kompetensbevis det överväger att återkalla tillfälle att bli hörd, om det inte handlar om ett sådant brådskande fall där hörande i väsentlig grad kommer att äventyra sjöfartens säkerhet. Om det handlar om ett brådskande fall, ska Trafiksäkerhetsverket omedelbart kunna omhänderta behörighetsbrevet eller kompetensbeviset. Momentet motsvarar 63 § 3 mom. i bemannings- och behörighetsför-

ordningen, dock ändrat från den gällande regleringen där inget brådskande fall återopas. Genom bestämmelsen garanteras det att principerna för god förvaltning tillgodoses i samband med besluten.

21 §. Erkännande av behörighetsbrev som utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket på ansökan utfärda ett kompetensbevis som visar att verket erkänner ett behörighetsbrev som utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat. Kompetensbevis kan utfärdas för befattning som befälhavare, överstyrman, vaktstyrman, maskinchef, första maskinmästare eller vaktmaskinmästare. Bestämmelser om erkännande av behörighetsbrev finns för närvarande i 14 och 14 a § i bemannings- och behörighetsförordningen. Bestämmelsen baserar sig på artikel VI (2) och regel I/10 i STCW-konventionen och artikel 19 i direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk.

Kompetensbevis för befattningen som befälhavare, överstyrman, maskinchef och första maskinmästare kan enligt 2 mom. beviljas endast under förutsättning att personen känner till sjöfartslagstiftningen i Finland. Något sådant krav har inte ingått i den gällande bemannings- och behörighetsförordningen. Enligt regel I/10 i bilagan till STCW-konventionen gäller dock att när administrationen erkänner behörighetsbrev på ledarskapsnivå ska administrationen försäkra sig om att sjöfararen behärskar den nationella sjöfartslagstiftning som är relevant för de uppgifter som utförs på fartyget. Den som ansöker om behörighet som berättigar till befattning som befälhavare, överstyrman, maskinchef och första maskinmästare ska därför bevisa att han eller hon känner till sjöfartslagstiftningen i Finland. Finland har ratificerat den ovan nämnda bestämmelsen i STCW-konventionen, och den har tillämpats i praktiken. På grund av bestämmelsens relevans är det befogat att upprepa den i den nationella lagstiftningen. Kännedom om sjöfartslagstiftningen i Finland har hittills i praktiken bevisats genom ett intyg av en läroanstalt som ordnar utbildning inom sjöfartssektorn. Tentamen kan också skrivas på engelska.

Enligt 3 mom. ska uppgifter om utfärdade och återkallade kompetensbevis föras in i

sjömansregistret. Närmare bestämmelser om sjömansregistret finns i lagen om registrering av fartygspersonal (1360/2006).

Genom förordning av statsrådet ska det enligt 4 mom. utfärdas närmare bestämmelser för genomförande av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk om erkännande av behörighetsbrev som utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat och om återkallande av erkännandet. Avsikten är att det utifrån bemyndigandet ska utfärdas en förordning av statsrådet med bestämmelser om de omständigheter som nämns i 14 och 14 a § i bemannings- och behörighetsförordningen.

22 §. Förvaring och företeende av certifikat och handlingar. Det föreslås att de bestämmelser i gällande lagstiftning som gäller förvaring och företeende av certifikat och handlingar ska tas in i paragrafen. För närvarande finns en del av bestämmelserna i 17 § i bemannings- och behörighetsförordningen och i 51 § i fiskefartygsförordningen.

Enligt 1 mom. ska bemanningscertifikatet finnas i original ombord på fartyget och som kopia hos rederiet.

Enligt 2 mom. ska den som innehar ett behörighetsbrev och den som innehar ett kompetensbevis förvara handlingen i original ombord på det fartyg där han eller hon arbetar. Det sägs dessutom att personen ska visa upp behörighetsbrevet och kompetensbeviset om vederbörande myndighet bestämmer det.

23 §. Arrangemang i fråga om vakthållning och de principer som ska iakttas vid vakthållning. Enligt 1 mom. ska redaren, fartygets befälhavare, maskinchefen och hela vaktpersonalen se till att betryggande och i förhållande till de rådande omständigheterna och den planerade ruten för fartyget tillräcklig vakt hålls på fartyget. Bestämmelsen motsvarar 52 § 1 mom. i bemannings- och behörighetsförordningen.

Enligt 2 mom. ska vaktarrangemangen ombord på ett fartyg ordnas så att trötthet inte nedsätter vaktpersonalens prestationsförmåga. Fartygspersonalens uppgifter ska ordnas så att den som är vakt när resan inleds liksom också de efterföljande vakterna är tillräckligt utvilade när de kommer för att hålla vakt och även i övrigt är i ett sådant skick som förutsätts för uppdraget. Bestämmelsen motsvarar

51 § 2 mom. i bemannings- och behörighetsförordningen.

För genomförande av STCW-konventionen ska Trafiksäkerhetsverket enligt 3 mom. meddela närmare föreskrifter om vakthållningen och ruttplaneringen. Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om vakthållning och ruttplanering som gäller andra fartyg än sådana som omfattas av tillämpningsområdet för STCW-konventionen. Avsikten är att det med stöd av bemyndigandet ska utfärdas bestämmelser som motsvarar 52 § 2 mom. i bemannings- och behörighetsförordningen, 12 kap. i fiskefartygsförordningen och kommunikationsministeriets beslut om fartygsbemanning, besättningens behörighet och vakthållning. Bestämmelsen baserar sig på regel VIII /2 i STCW-konventionen.

24 §. Befälhavarens minimiålder. Enligt paragrafen ska befälhavaren på ett passagerarfartyg eller lastfartyg i internationell fart ha fyllt 20 år. Befälhavaren på ett passagerarfartyg eller lastfartyg i inrikes fart ska ha fyllt 18 år.

25 §. Fartygets arbetspråk. Enligt 1 mom. ska det arbetspråk som används ombord på ett fartyg antecknas i skeppsdagboken. Varje medlem av fartygspersonalen ska tillräckligt bra förstå det arbetspråk som används på fartyget och på vilket föreskrifter och anvisningar om säkerheten meddelas. Säkerhetsanvisningarna ska vara avfattade på fartygets arbetspråk.

I 2 mom. föreslås en bestämmelse enligt vilken fartygets arbetspråk ska antecknas i bemanningscertifikatet när bemanningen för ett passagerarfartyg, ro-ro-passagerarfartyg och tankfartyg fastställs. I kapitel V regel 14 stycke 3 i bilagan till SOLAS-konventionen bestäms om anteckning av arbetspråk, och den bestämmelsen gäller för alla fartyg. Innehållet i den föreslagna bestämmelsen motsvarar innehållet i artikel 18 i direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk. Enligt artikeln ansvarar redaren och befälhavaren för att de krav som gäller fartygets arbetspråk uppfylls, vilket också framgår av det föreslagna 4 mom.

Innehållet i 1 och 2 mom. motsvarar 5 § i bemannings- och behörighetsförordningen.

Enligt 3 mom. ska det finnas beredskap att på fartygets kommandobrygga använda engelska så som anges i kapitel V om sjötrafiksäkerheten i SOLAS-konventionen. Innehållet i momentet motsvarar med rättelser 5 a § i bemannings- och behörighetsförordningen.

26 §. Kommunikationsfärdigheter, klädsel och uppgifter för förmedlande av instruktioner i nödsituationer för fartygspersonal med säkerhetsrelaterade sysslor ombord på passagerarfartyg. Enligt 1 mom. ska de medlemmar av fartygspersonalen som getts i uppdrag att bistå passagerare i nödsituationer ha tillräckliga språkkunskaper så att det i trafiken mellan Finland och utlandet kan ges instruktioner i nödsituationer och så att passagerarna kan informeras på finska, svenska och engelska samt i mån av möjlighet på det lands språk till vilket fartyget färdas samt vid behov med uppsatta anslag och handsignaler.

Med stöd av 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket, för genomförande av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk kunna meddela närmare allmänna föreskrifter eller ruttspecifika föreskrifter i fråga om sådana instruktioner i nödsituationer som avses i 1 mom., såsom hjälp för passagerare i nödsituationer, evakuering, vägledning till rätta samlingsplatser, förflyttning till räddningsbåtar, påsättning av flytvästar och uttömning av hytterna. Enligt artikel 18 punkt c i direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk gäller att ”medlemsstaterna ska säkerställa att den personal på passagerarfartyg som enligt mönstringslistan ska bistå passagerare i nödsituationer ska vara lätt att identifiera samt ha de kommunikationsfärdigheter som är tillräckliga för ändamålet, med beaktande av en lämplig och passande kombination av följande faktorer:

- det eller de språk som talas av en majoritet av de nationaliteter av passagerare som finns ombord på en bestämd rutt,
- sannolikheten för att förmågan att använda ett elementärt engelskt ordförråd för enkla anvisningar kan möjliggöra kommunikation med en passagerare som behöver hjälp oavsett om passageraren och besättningsmedlemmen har ett gemensamt språk eller ej,
- det eventuella behovet av att kunna kommunicera på andra sätt vid en nödsituation där verbal kommunikation inte är möjlig (till

exempel utföra demonstrationer eller använda teckenspråk eller att dra uppmärksamhet till placeringen av anvisningar, mönstringsstationer, räddningsutrustning eller evakueringsvägar),

- den utsträckning i vilken säkerhetsinstruktioner har getts till passagerare på deras modersmål,

- de språk på vilka nödmeddelanden kan ges i en nödsituation eller under en övning för att överföra livsviktig vägledning till passagerarna och göra det lättare för besättningsmedlemmarna att bistå passagerarna”.

Enligt 3 mom. ska de som tilldelats säkerhetsuppgifter på passagerarfartyg, under arbetstid använda sådan klädsel att passagerarna lätt kan identifiera dem som medlemmar av fartygspersonalen.

Enligt 4 mom. ska ett passagerarfartygs befälhavare ansvara för att de medlemmar av fartygspersonalen som utför säkerhetsrelaterade uppgifter på passagerarfartyget har tillräckliga språkkunskaper och rätt klädsel.

Innehållet i den föreslagna paragrafen motsvarar artikel 18 i direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk och 45 § 6 och 7 mom. i bemannings- och behörighetsförordningen.

3 kap. **Bestämmelser om genomförande av ISM-förordningen**

27 §. Tillsyn över företagen. I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95, nedan ISM-förordningen, finns bestämmelser om säkerhetsledningssystem för redare och fartyg.

Enligt den föreslagna paragrafen ska Trafiksäkerhetsverket övervaka att företag som har fartyg i trafik som omfattas av tillämpningsområdet för ISM-förordningen följer bestämmelserna i den förordningen. I artikel 4 i ISM-förordningen bestäms om denna skyldighet att se till att förordningen efterlevs.

Artikel 3 i ISM-förordningen gäller tillämpningsområdet för förordningen, och enligt artikel 3.2 ska förordningen inte tilläm-

pas på följande typer av fartyg eller på de företag som har sådana fartyg i trafik:

a) krigsfartyg, trupptransportfartyg och andra fartyg som en medlemsstat äger eller har i trafik och som endast används för offentliga, icke-kommersiella ändamål,

b) fartyg som inte framdrivs på mekanisk väg, enkelt byggda träfartyg samt nöjes- och fritidsbåtar, om de inte har eller kommer att ha en besättning och inte medför eller kommer att medföra fler än tolv passagerare i kommersiellt syfte,

c) fiskefartyg,

d) lastfartyg och flyttbara oljeborrplattformar till sjöss med en bruttodräktighet under 500,

e) passagerarfartyg, utom ro-ro-passagerarfartyg, i fartområden av klass C och D enligt definitionen i artikel 4 i direktiv 98/18/EG.

28 §. Certifiering och återkallande av certifiering. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket i enlighet med ISM-förordningen för ett företag som har ett finskt fartyg i trafik som omfattas av tillämpningsområdet för förordningen utfärda ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation för fartyget i fråga eller ett interimistiskt dokument om godkänd säkerhetsorganisation samt för ett finskt fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för förordningen ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation eller ett interimistiskt certifikat om godkänd säkerhetsorganisation.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket återkalla de handlingar som avses i 1 mom. i enlighet med ISM-förordningen.

Enligt 3 mom. ska Trafiksäkerhetsverket också kunna begära att en annan myndighet i en fördragsslutande stat som omfattas av ISM-koden ska utfärda de dokument och certifikat som avses i 1 mom. och ska Trafiksäkerhetsverket på motsvarande sätt på begäran kunna utfärda dessa dokument och certifikat för företag och fartyg i en annan fördragsslutande stat.

29 §. Certifieringarnas giltighet. I 1 och 2 mom. bestäms om certifieringarnas giltighetstider. Dokumentet om godkänd säkerhetsorganisation och certifikatet om godkänd säkerhetsorganisation ska gälla i högst fem år. Det interimistiska dokumentet om godkänd säkerhetsorganisation ska gälla i tolv

månader och det interimistiska certifikatet om godkänd säkerhetsorganisation ska gälla i högst sex månader.

För giltigheten för dokumenten och certifikaten förutsätts det enligt 3 mom. att företagen och fartygen blir föremål för verifieringar som utförs enligt ISM-förordningen. Bestämmelserna motsvarar motsvarande bestämmelser i ISM-förordningen.

30 §. Utförande av verifieringar. Enligt paragrafen ska Trafiksäkerhetsverket eller en av Trafiksäkerhetsverket bemyndigad erkänd organisation utföra de verifieringar av dokumenten, certifikaten och verksamheten som avses i ISM-förordningen. I ISM-koden som ingår som bilaga till ISM-förordningen finns bestämmelser om bl.a. periodisk certifiering samt om verifiering som gäller företagens och befälhavarens verksamhet.

Om Trafiksäkerhetsverket upptäcker att fartyget inte har de dokument och certifikat som avses i ISM-förordningen, ska det stoppa fartyget i enlighet med 14 b § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

31 §. Avvikelser. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket få medge avvikelser enligt artikel 7 i ISM-förordningen. Fartyg som används för inrikes resor ska kunna medges avvikelser från vissa krav i ISM-koden. Dyliga fartyg och de företag som har dem i trafik ska också kunna bli föremål för alternativa certifierings- och verifieringsförfaranden.

Om en avvikelse medges, ska Trafiksäkerhetsverket enligt 2 mom. meddela föreskrifter för att säkerställa att målen med ISM-koden uppnås på motsvarande sätt.

4 kap. Särskilda bestämmelser

32 §. Tillsyn. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket övervaka efterlevnaden av den föreslagna lagen och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den. Bestämmelsen baserar sig på regel I/4 i STCW-konventionen och artikel 22 i direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk.

I lagen om tillsyn över fartygssäkerheten finns närmare bestämmelser om Trafiksäkerhetsverkets tillsynsbefogenheter. Enligt 1 kap. 8 § i sjölagen är fartygsbemanningen ett element i fartygets sjövärdighet, och enligt 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

avses med fartygssäkerhet bl.a. fartygs sjövärdighet, säker drift av fartyg och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift samt redarens säkerhetsledningssystem.

Enligt 2 mom. ska polisen, tullverket, arbetskyddsförvaltningen och Trafikverket ge Trafiksäkerhetsverket handräckning för fullgörandet av de uppgifter som anges i den föreslagna lagen. I fråga om handräckning av gränsbevakningsväsendet och grunderna för handräckningen tillämpas grunderna enligt 77 § 1 mom. i gränsbevakningslagen (578/2005), vilka gäller handräckningens omfattning och de situationer där handräckning ska lämnas.

33 §. Föreskrifter om gränserna för fartområden för inrikes fart. Enligt paragrafen ska Trafiksäkerhetsverket ha behörighet att meddela närmare föreskrifter om gränserna för fartområden för inrikes fart. Fartområden för inrikes fart definieras i 2 kap. 25 § punkten i den föreslagna lagen. I föreskrifterna preciseras gränserna genom uppgifter om deras läge, såsom geografiska namn och koordinater.

34 §. Ersättning för kostnaderna till Trafiksäkerhetsverket. Enligt paragrafen finns bestämmelser om de avgifter som enligt den föreslagna lagen ska tas ut för Trafiksäkerhetsverkets prestationer i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Närmare bestämmelser om avgifterna ska utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Enligt 4 § 1 mom. i lagen om grunderna för avgifter till staten ska följande prestationer vara avgiftsbelagda, om det inte finns grundad anledning för avgiftsfrihet:

- 1) varor som en statlig myndighet har producerat,
- 2) tjänster som har tillhandahållits på beställning eller annars på uppdrag av någon,
- 3) beslut som har fattats med anledning av en ansökan,
- 4) temporär överlåtelse av nyttjanderätter och andra rättigheter, samt
- 5) övrig verksamhet, när prestationen utförs till följd av en åtgärd av mottagaren.

Enligt 4 § 2 mom. i lagen om grunderna för avgifter till staten ska en prestation i synnerhet vara avgiftsbelagd, om också någon annan än en statlig myndighet utför den eller en

jämförbar prestation mot avgift eller om prestationen hänför sig till mottagarens ekonomiska verksamhet. Det är därför motiverat att Trafiksäkerhetsverket har rätt att ta ut de föreslagna avgifterna.

Enligt 6 § 1 mom. i lagen om grunderna för avgifter till staten ska storleken på den avgift som staten uppbär för en offentligrettslig prestation motsvara beloppet av statens totalkostnader för prestationen (självkostnadsvärde).

Avgiften ska bestämmas på samma sätt som hittills, dvs. bestämmelser om avgifterna utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet med stöd av lagen om grunderna för avgifter till staten. För närvarande gäller kommunikationsministeriets förordning om Sjöfartsverkets avgiftsbelagda prestationer (1175/2007).

5 kap. Straff

35 §. Äventyrande av trafiksäkerheten. I paragrafen föreslås en informativ hänvisning till 23 kap. 1 och 2 § i strafflagen, där det finns bestämmelser om straff för äventyrande av trafiksäkerheten. Hänvisningsbestämmelsen behövs för att det i det föreslagna kapitlet ska kunna förmedlas en tillräckligt omfattande helhetsbild av de viktigaste tillämpliga straffbestämmelserna inom sjöfarten.

36 §. Fylleri i sjötrafik, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad och förande av fortskaffningsmedel utan behörighet. I paragrafen föreslås en informativ hänvisning till 23 kap. 5, 8 och 10 § i strafflagen, där det finns bestämmelser om straff för fylleri i sjötrafik, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad och förande av fortskaffningsmedel utan behörighet.

37 §. Underlåtenhet att se till att fartyget är sjövärdigt. I paragrafen föreslås en informativ hänvisning till 20 kap. 1 § i sjölagen, där det bestäms om straff för underlåtenhet att se till att fartyget är sjövärdigt.

38 §. Försummelse av förpliktelseerna beträffande skeppshandlingar. I paragrafen föreslås en informativ hänvisning till 20 kap. 3 § i sjölagen där det bestäms om straff för försummelse av förpliktelseerna beträffande skeppshandlingarna.

39 §. Sjöfartsförseelse. I paragrafen föreskrivs straff för förfaranden i strid med vissa bestämmelser i den föreslagna lagen och de föreskrifter som utfärdats med stöd av den. För straffbarhet förutsätts det att förfarandet är uppsåtligt eller ett resultat av grov oaktsamhet. Gärningen benämns sjöfartsförseelse.

Paragrafen om sjöfartsförseelse innebär att straffområdet kvarstår oförändrat, eftersom fartygssäkerhetsförseelse tidigare har reglerats genom 20 kap. 9 § i sjölagen. Det föreslås att den paragrafen, som gäller fartygssäkerhetsförseelse och förseelse som innebär äventyrande av fartygssäkerheten, ska upphävas i samband med den föreslagna ändringen av sjölagen. I den föreslagna paragrafen specificeras de straffbara gärningarna i enlighet med den straffrättsliga legalitetsprincipen närmare än enbart i form av hänvisning till brott mot de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av 1 kap. 8 eller 8 a § i sjölagen och som upphävs i samband med denna proposition. I den föreslagna paragrafen har de straffbara gärningarna bundits vid uppsåtlighet eller grov oaktsamhet. För rekvisitet för fartygssäkerhetsförseelse har det inte tidigare förutsatts uppsåtlighet eller grov oaktsamhet, i motsats till rekvisitet för förseelse som innebär äventyrande av fartygssäkerheten. Enligt den föreslagna paragrafen är påföljden enbart böter. Gärningar som kan medföra fängelsestraff ska alltså bedömas i enlighet med 20 kap. i sjölagen och i enlighet med strafflagen. Det kan då handla om t.ex. underlåtenhet att se till att fartyget är sjövärdigt enligt 20 kap. 1 § i sjölagen och underlåtenhet att iakta gott sjömanskap enligt 20 kap. 2 § i sjölagen. I 41 § i lagförslaget föreslås en bestämmelse om åtgärdseftergift vilken motsvarar 20 kap. 9 § 3 mom. i sjölagen, vilket föreslås bli upphävt.

För de olika punkterna i den föreslagna paragrafen gäller att redaren, dennes ombud och fartygets befälhavare på grund av sin ställning kan bli straffansvariga i enlighet med hur deras delaktighet i den lagstridiga gärningen bedöms. I fråga om punkterna 4, 5 och 6 kan även andra som arbetar ombord på fartyget ställas under straffrättsligt ansvar. Utgångspunkten är redarens plikt att se till att

fartyget uppfyller kraven enligt lagen, har besiktats och har behövliga certifikat och att de som arbetar ombord på fartyget har behövliga behörighetsbevis. På basis av ett avtal kan redarens ombud från fall till fall ha påfört ansvar för att redarens skyldigheter fullgörs. Fartygets befälhavare ansvarar för sin del för att det utförs lagenliga åtgärder på fartyget och att fartyget och fartygspersonalen uppfyller kraven när fartyget är i trafik.

Enligt 1 punkten ska det vara en straffbar gärning om redaren har låtit bli att ansöka om fastställelse av bemanningen i enlighet med 6 § 2 mom.

Enligt 2 punkten ska det vara straffbart om befälhavaren försummar den skyldighet att se till att fartyget har ett bemanningscertifikat och att fartyget är bemannat enligt det gällande bemanningscertifikatet och på ett med hänsyn till rådande förhållanden tryggande sätt som gäller enligt 9 §.

Enligt 3 punkten ska det vara straffbart om redaren försummar den skyldighet att underätta Trafiksäkerhetsverket om ändringar som gäller fartygets konstruktion, utrustning, drift, fartområden, fångstområden eller redare eller uppgifterna om fartyget som gäller enligt 11 §.

Enligt 4 punkten ska det vara straffbart att bryta mot bestämmelserna om behörighetsvillkor i 15 §. De som arbetar ombord på ett fartyg ska ha den behörighet som krävs i den föreslagna lagen och i de bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Befälhavaren ansvarar för fartygsbemanningen, men med stöd av den föreslagna bestämmelsen ansvarar de som arbetar ombord för att de har den behörighet som krävs.

Enligt 5 punkten ska det vara straffbart att bryta mot 22 §, enligt vilken bemanningscertifikatet ska finnas i original ombord på fartyget och som kopia hos rederiet och enligt vilken en person ska förvara sitt behörighetsbrev och kompetensbevis i original ombord på det fartyg där han eller hon arbetar. Dessutom ska personen visa upp behörighetsbrevet och kompetensbeviset om vederbörande myndighet bestämmer det.

Enligt 6 punkten ska det vara straffbart om redaren, befälhavaren, maskinchefen eller hela vaktpersonalen bryter mot den skyldighet att säkerställa att tryggande och i för-

hållande till rådande omständigheter och den planerade ruten för fartyget tillräcklig vakt hålls på fartyget som gäller enligt 23 §. Det ska också vara straffbart att inte ha ordnat vaktarrangemangen på ett sådant sätt som framgår närmare av den föreslagna paragrafen och de föreskrifter som utfärdats med stöd av den och som innebär att trötthet inte försämrar vaktpersonalens prestationsförmåga.

Enligt 7 punkten ska det vara straffbart att bryta mot bestämmelsen om befälhavarens minimiålder i 24 §, enligt vilken befälhavaren på ett passagerarfartyg eller lastfartyg i internationell fart ska ha fyllt 20 år och befälhavaren på ett passagerarfartyg eller lastfartyg i inrikes fart ska ha fyllt 18 år.

Enligt 8 punkten ska det vara straffbart att bryta mot bestämmelserna om fartygets arbetspråk och anteckningar om arbetspråket i 25 §. Redaren och befälhavaren ska ansvara för att bestämmelserna om fartygets arbetspråk iakttas.

Enligt 9 punkten ska det vara straffbart att bryta mot 26 § 1 mom., som gäller krav på språkkunskaper för fartygspersonal som har hand om säkerhetsrelaterade uppgifter ombord på passagerarfartyg. Det ska också vara straffbart att bryta mot den skyldighet som gäller enligt 26 § 3 mom., dvs. att de som tilldelats säkerhetsuppgifter på passagerarfartyg ska använda sådan klädsel under arbetstid att passagerarna lätt kan identifiera dem som medlemmar av fartygspersonalen.

Enligt 10 punkten ska det vara straffbart att bryta mot den skyldighet att följa bestämmelserna i del A i ISM-koden som gäller enligt artikel 5 i ISM-förordningen. Bestämmelserna i del A gäller säkerhetsorganisationssystem för fartyg, program för säkerhet och miljöskydd, företagens ansvar, utsedda personers ansvar, befälhavarens ansvar, beredskap för nödsituationer, anmälningsskyldighet, underhåll, handlingar, verifieringar och certifikat.

För sjöfartsförseelse ska det kunna dömas ut bötesstraff. Böter ska påföras i enlighet med de allmänna bestämmelserna om böter, dvs. i praktiken som dagsböter. För sjöfartsförseelse ska det kunna dömas till straff bara om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag. Bestämmelsen

baserar sig för sin del på artikel 30 i direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk.

40 §. Åtgärdseftergift. Enligt 1 mom. ska åtal för en sjöfartsförseelse enligt 39 § inte behöva väckas och straff inte behöva dömas ut, om förseelsen kan anses vara ringa. Samma förfarande är tänkbart, om de administrativa påföljder som gärningen medför för gärningsmannen kan anses vara tillräckliga med hänsyn till hur allvarlig gärningen är.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket kunna låta bli att anmäla ett fall av sjöfartsförseelse till förundersökning, om förseelsen uppenbart är sådan som avses i 1 mom. I sådana fall ska Trafiksäkerhetsverket kunna ge den skyldige en anmärkning.

6 kap. Ändringssökande och verkställighet

41 §. Rättelseyrkande och ändringssökande. När Trafiksäkerhetsverket i enlighet med ansökan beviljar en sökande dispens enligt 13 § eller utfärdar ett behörighetsbrev enligt 15 § eller ett kompetensbevis enligt 21 § får sökanden inte något beslut enligt förvaltningslagen eller någon anvisning om rättelseyrkande. Om en handling utfärdas med avvikelse från ansökan, ska sökanden utöver handlingen få ett beslut med anvisning om rättelseyrkande i enlighet med förvaltningslagen.

Enligt 1 mom. ska den som är missnöjd med Trafiksäkerhetsverkets beslut skriftligen få söka rättelse inom 30 dagar från delfäendet. Trafiksäkerhetsverkets beslut ska åtföljas av en anvisning om rättelseyrkande. Ändring i beslutet ska inte få sökas genom besvär. Rättelseyrkandet ska framställas hos Trafiksäkerhetsverket, som ska behandla det i brådskande ordning. Före sökande av ändring enligt förvaltningsprocesslagen förutsätts det att det fattas ett beslut med anledning av rättelseyrkande. I beslutet med anledning av rättelseyrkande har Trafiksäkerhetsverket möjlighet att rätta sitt beslut genom att ändra det delvis eller helt så att det är förenligt med lag, bestämmelser, föreskrifter och vedertagen förvaltningspraxis.

Enligt 2 mom. inträder rätten att söka ändring genom besvär enligt förvaltningsprocesslagen först i fråga om ett beslut med anledning av rättelseyrkande. Ett beslut med

anledning av rättelseyrkande ska åtföljas av en besvärсанvisning.

Enligt 3 mom. ska ändring i en avgift som Trafiksäkerhetsverket påfört enligt den föreslagna lagen få sökas så som bestäms i 11 b § i lagen om grunderna för avgifter till staten. Enligt lagen om grunderna för avgifter till staten ska rättelse i ett beslut om påförande av avgifter för offentligrättsliga prestationer först yrkas hos den myndighet som har påfört avgiften. Det beslutet får överklagas hos förvaltningsdomstolen.

42 §. Verkställighet. Enligt den föreslagna paragrafen ska framställande av rättelseyrkande eller anförande av besvär inte utgöra något hinder för verkställande av beslut som meddelats med stöd av den föreslagna lagen, om inte den myndighet som behandlar rättelseyrkandet eller besvärsmyndigheten bestämmer något annat. Med tanke på möjligheten att trygga fartygssäkerheten är det ofast absolut nödvändigt att ett icke lagakraftvunnet beslut kan verkställas omedelbart.

43 §. Behörig domstol. I paragrafen bestäms om den behöriga domstolen. I andra än i 41 § avsedda mål som ska handläggas enligt den föreslagna lagen ska den behöriga domstolen bestämmas enligt 21 kap. i sjölagen. Rättegångarna enligt denna lag kommer därmed i regel att koncentreras till sjörättsdomstolarna.

7 kap. **Ikraftträdande**

44 §. Ikraftträdande. I 1 mom. föreslås en sedvanlig ikraftträdandebestämmelse. Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2010. Lagens 7 § 2 och 4 mom. träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms särskilt genom förordning av statsrådet.

I 2 mom. föreslås dessutom bli bestämt att åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter ska få vidtas innan lagen träder i kraft.

45 §. Övergångsbestämmelse. I paragrafen ska det föreskrivas att hyresbåtar som genomgått grundbesiktning före den 1 januari 2006 får vara hyresbåtar på de villkor som anges i denna lag, även om de inte uppfyller villkoren i lagen om fritidsbåtar (621/2005). Enligt denna lag om fritidsbåtar, som nämns i definitionen av hyresbåtar, har det sedan den 1 januari 2006 förutsatts att fritidsbåtar som

lanseras på marknaden ska uppfylla kraven enligt lagen om fritidsbåtar, t.ex. vara CE-märkta och uppfylla utsläppskraven i fråga om motorbuller och avgaser. Med stöd av övergångsbestämmelsen i 41 § i lagen om fritidsbåtar är fritidsbåtar som lanserats på marknaden tidigare lämpliga som hyresbåtar även om de inte uppfyller kraven enligt den nya lagen om fritidsbåtar.

1.3 **Sjölagen**

1 kap. **Allmänna stadganden om fartyg**

8 §. Fartygs sjövärdighet och säkra drift. Det föreslås att paragrafen om fartygs sjövärdighet och säkra drift ska upphävas, eftersom motsvarande bestämmelser kommer att finnas på lagnivå i de två föreslagna nya lagarna: lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg och lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg. Samtidigt föreslås det att de bestämmelser i förordningar som utfärdats med stöd av lagrummet vilka gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, myndigheternas befogenheter och annat som ska regleras genom lag ska lyftas upp på lagnivå. I de två nämnda nya lagarna kommer bemyndigandena att utfärda bestämmelser och föreskrifter likaså att bli exaktare och mera noggrant avgränsade än tidigare.

8 a §. Redarens säkerhetsledningssystem. Det föreslås att paragrafen om redarens säkerhetsledningssystem ska upphävas, eftersom motsvarande bestämmelser kommer att finnas på lagnivå i den nya lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg. Samtidigt föreslås det att de bestämmelser i den förordning som utfärdats med stöd av lagrummet vilka gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, myndigheternas befogenheter och annat som ska regleras genom lag ska lyftas upp på lagnivå. I den nämnda nya lagen kommer bemyndigandena att utfärda bestämmelser och föreskrifter likaså att bli exaktare och mera noggrant avgränsade än tidigare, och regleringen kommer att gälla enbart genomförandet av ISM-förordningen. Det kommer inte att fin-

nas någon specialreglering som gäller finska redare.

8 b §. Tillsyn. Det föreslås att paragrafen om tillsynen över efterlevnaden av bestämmelserna om fartygs sjövärdighet och säkra drift samt ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift ävensom tillsynen över efterlevnaden av bestämmelserna om redarens säkerhetsledningssystem ska upphävas, eftersom en bestämmelse om Trafiksäkerhetsverkets tillsynsbefogenheter och en motsvarande bestämmelse med hänvisning beträffande tillsyn till lagen om tillsyn över fartygssäkerheten kommer att ingå i de två föreslagna nya lagarna: lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg och lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg.

8 c §. Trafiktillstånd för höghastighetsfartyg. Det föreslås att paragrafen om trafiktillstånd för höghastighetsfartyg ska upphävas eftersom bestämmelser om trafiktillstånd för höghastighetsfartyg kommer att ingå i den föreslagna nya lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.

6 kap. **Fartygs befälhavare**

1 §. Befälhavarens nationalitet. Det föreslås att 2 mom. ska upphävas, eftersom bestämmelser om behörighetsvillkoren för befälhavare och andra som tillhör befälet inte längre ska utfärdas genom förordning utan ingå i den föreslagna lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg och den förordning av statsrådet som kommer att utfärdas med stöd av den. Samtidigt ändras paragrafens rubrik så att det framgår att paragrafen bara gäller befälhavarens nationalitet.

10 a kap. **Ansvar för skada orsakad av förorening genom bunkerolja**

8 §. Certifikat angående försäkring eller säkerhet. Det föreslås att paragrafen ska ändras så att Trafiksäkerhetsverket omnämns som behörig myndighet i 1 mom., 2 mom. 2 punkten samt 3 och 4 mom. i stället för Sjöfartsverket i fråga om det certifikat angående försäkring eller säkerhet som avses i paragrafen. Ändringen anknuter till ämbetsverksre-

formen inom trafikförvaltningen. Innehållet i sak ändras inte.

10 §. Övervakning av försäkringsplikten. Det föreslås att paragrafen ska ändras så att Trafiksäkerhetsverket omnämns som behörig myndighet i 1 och 2 mom. i stället för Sjöfartsverket i fråga om den övervakning av försäkringsplikten med tillhörande rätt att förbjuda ett fartygs avgång och avbryta dess resa som avses i paragrafen. Ändringen anknuter till ämbetsverksreformen inom trafikförvaltningen. Innehållet i sak ändras inte.

18 kap. **Dagböcker, sjöförklaring och besiktning**

6 §. Skyldighet att avge sjöförklaring. Det föreslås att paragrafen ska ändras så att Trafiksäkerhetsverket omnämns som behörig myndighet i 2 och 3 mom. i stället för Sjöfartsverket i fråga om den i paragrafen avsedda skyldighet att avge sjöförklaring som Trafiksäkerhetsverket förordnar. Ändringen anknuter till ämbetsverksreformen inom trafikförvaltningen. Innehållet i sak ändras inte.

7 §. Avgivande och uppskjutande av sjöförklaring och befälhavarens anmälningsplikt. Det föreslås att paragrafen ska ändras så att Trafiksäkerhetsverket omnämns som behörig myndighet i 1, 4 och 5 mom. i stället för Sjöfartsverket i fråga om den underrättelse om uppskjutande av sjöförklaring, det tillställande av en kopia av en utländsk myndighets protokoll och det bestämmande av på vilken ort undersökningen ska utföras när ett fartyg har försvunnit som avses i paragrafen. Ändringen anknuter till ämbetsverksreformen inom trafikförvaltningen. Innehållet i sak ändras inte. Det föreslås att 4 mom. kompletteras så att Centralen för undersökning av olyckor utöver Trafiksäkerhetsverket omnämns som den instans till vilken ska skickas en av behörig myndighet styrkt avskrift av protokollet när en sjöförklaring har avgetts utomlands eller när en utländsk myndighet har verkställt undersökningen angående orsaken till olyckan. Skyldigheten att skicka en avskrift av protokollet omfattas av befälhavarens ombesörjningsplikt.

8 §. Skriftlig rapport. Det föreslås att paragrafen ska ändras så att Trafiksäkerhetsverket omnämns som behörig myndighet i 1 och

5 mom. i stället för Sjöfartsverket i fråga om den skriftliga rapport till Trafiksäkerhetsverket som avses i paragrafen. Ändringen anknyter till ämbetsverksreformen inom trafikförvaltningen. Innehållet i sak ändras inte.

11 §. Sjöförklaring vid fartygs sammanstötning. Det föreslås att paragrafen ska ändras så att Trafiksäkerhetsverket omnämns som är behörig myndighet i 1 och 2 mom. i stället för Sjöfartsverket i fråga om den rätt för Trafiksäkerhetsverkets representant att delta i sjörättsdomstolens sammanträde när sjöförklaringen hålls inom stängda dörrar samt den rätt för Trafiksäkerhetsverket att bestämma om utredning som motsvarar sjöförklaringen som avses i paragrafen. Ändringen anknyter till ämbetsverksreformen inom trafikförvaltningen. Innehållet i sak ändras inte. Det föreslås att 1 mom. kompletteras med ett omnämnande av Centralen för undersökning av olyckor som en instans som utöver allmänna åklagaren, tullmyndigheten och Trafiksäkerhetsverket vars representant utslutande har rätt att närvara, om domstolen förordnar att sjöförklaringen helt eller delvis ska hållas inom stängda dörrar.

12 §. Mottagande av sjöförklaring i vissa fall. Det föreslås att paragrafen ska ändras så att Trafiksäkerhetsverket omnämns som behörig myndighet i 2 och 3 mom. i stället för Sjöfartsverket i fråga om den rätt för Trafiksäkerhetsverket att i vissa fall förordna att sjöförklaring ska hållas när ett fartyg befinner sig i en finsk hamn samt den skyldighet att underrätta befälhavaren eller redaren om förordnandet som avses i paragrafen. Ändringen anknyter till ämbetsverksreformen inom trafikförvaltningen. Innehållet i sak ändras inte.

14 §. Komplettering av sjöförklaring och beslut om att sådan inte ska avges. Det föreslås att paragrafen ska ändras så att Trafiksäkerhetsverket omnämns som behörig myndighet i 1 och 2 mom. i stället för Sjöfartsverket i fråga om den rätt för Trafiksäkerhetsverket att förordna att en sjöförklaring ska kompletteras eller den rätt för Trafiksäkerhetsverket att godkänna att en sjöförklaring inte hålls eller att den uppskjuts i avvaktan på en eventuellt på annat sätt tillgänglig tillfredsställande utredning som avses i paragrafen. Ändringen anknyter till ämbetsverksre-

formen inom trafikförvaltningen. Innehållet i sak ändras inte.

20 kap. Straffstadganden

9 §. Fartygssäkerhetsförseelse och förseelse som innebär äventyrande av fartygssäkerheten. Det föreslås att paragrafen om fartygssäkerhetsförseelse och förseelse som innebär äventyrande av fartygssäkerheten ska upphävas, eftersom motsvarande straffbestämmelser på lagnivå kommer att ingå i den föreslagna lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (fartygssäkerhetsförseelse) och i den föreslagna lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (sjöfartsförseelse). Det är motiverat att straffbestämmelserna ingår i de två ovan nämnda nya lagarna, eftersom det föreslås att 1 kap. 8 och 8 a § i sjölagen ska upphävas och det som reglerats där i fortsättningen ska regleras genom lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg och lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg. Böter ska kunna påföras som enda påföljd för fartygssäkerhetsförseelse och sjöfartsförseelse enligt de nya lagarna. Bestämmelser om gärningar där påföljden kan bli fängelsestraff ska alltså finnas i 20 kap. 1 § i sjölagen (underlåtenhet att se till att fartyget är sjövärdigt).

10 §. Ikraftträdande och övergångsbestämmelse. Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2010.

När lagen träder i kraft kommer de bestämmelser som varit gällande dvs. förordningar som utfärdats med stöd av den upphävda 1 kap. 8 § kommer att fortsätta gälla, dock inte förordningen om hyresbåtars säkerhet (438/1983), förordningen om säkerhetsledningssystem för redare och ledningsarrangemang för säker drift av fartyg (66/1996) och förordningen om fartygsbemanning, besättningens behörighet och vakt-hållning (1256/1997), jämte ändringar. Sjöfartsverkets föreskrifter ska dock fortsätta gälla till den del de inte står i strid med lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg eller med lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg. Förordningarna och föreskrifterna ska dock revideras inom två år efter lagarnas ikraftträdande.

De lastlinjecertifikat, besiktningshandlingar, certifikat och säkerhetscertifikat, mätbrev, tillstånd, befrielser, dispenser, undantag och övriga beslut som utfärdats med stöd av de bestämmelser och föreskrifter som varit i kraft när lagen träder i kraft ska gälla den tid som angetts för dem. Ovan nämnda handlingar som gäller tills vidare ska fortsätta gälla högst till utgången av 2012.

De tillstånd och övriga beslut som utfärdats med stöd av förordningen om hyresbåtars säkerhet (438/1983) ska gälla till utgången av 2015. Den föreslagna femåriga övergångsperioden tryggar ställningen för de hyresbåtsföretagare för vilka den nya lagen är ofördelaktigare. Sådana är i synnerhet de företagare som i enlighet med 5 § i förordningen om hyresbåtars säkerhet beviljats tillstånd att transportera fler än tolv passagerare.

1.4 Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

2 §. Definitioner. Det föreslås att definitionen av fartygssäkerhet i 1 punkten ska ändras så att den motsvarar lagändringen 238/2005, genom vilken bestämmelser om utsläpp i luften fogades till lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg. Samtidigt ändrades lagens rubrik till lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg. Nämnda lag håller på att revideras och avsikten är att till riksdagen överlämna en regeringsproposition med förslag till en lag om miljövårdslag för sjöfarten under höstsessionen 2009.

3 §. Övrig lagstiftning. Det föreslås att hänvisningen i 1 kap. 3 § 1 mom. till sjölagen och till det som bestäms med stöd av den ska ändras så att det hänvisas till lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg och till lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg samt till det som bestäms med stöd av dem. Innehållet i sak ändras inte. Bestämmelser om fartygs sjövärdighet, säker drift av fartyg och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift, redarens säkerhetsledningssystem och besiktning av fartyg har tidigare funnits i 1 kap. 8 och 8 a § i sjölagen och i de förordningar av statsrådet som utfärdats med stöd

av lagrummen samt i form av en hänvisningsbestämmelse i 8 b § i det nämnda kapitlet. Det föreslås nu att dessa bestämmelser ska upphävas och att motsvarande reglering ska gälla enligt de två ovan nämnda nya lagarna och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av dem. Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten bör därför ändras på det sätt som föreslås, för att befogenheterna i fråga om tillsyn över fartygssäkerheten ska kvarstå. I enlighet med 1 kap. 8 § i sjölagen har ett fartygs sjövärdighet definierats som att då ett fartyg används i sjöfart ska det vara så byggt, utrustat, bemannat och lastat eller barlastat och försett med sådana nödvändiga förnödenheter att det med hänsyn såväl till farvattnens beskaffenhet som till den fart i vilken fartyget används kan anses att liv och egendom är tryggade. Enligt förslaget ska ett fartygs sjövärdighet bestämmas utifrån såväl lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg som lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg.

Det föreslås att hänvisningen i 2 mom. till lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg ändras så att det hänvisas till lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg. Nämnda lag håller på att revideras och avsikten är att till riksdagen överlämna en regeringsproposition med förslag till en lag om miljövårdslag för sjöfarten under höstsessionen 2009.

5 §. Tillsynsmyndigheter. Det föreslås att paragrafen ska ändras så att Trafiksäkerhetsverket omnämns som behörig tillsynsmyndighet i stället för Sjöfartsverket. Ändringen anknyter till ämbetsverksreformen inom trafikförvaltningen. Innehållet i sak ändras inte.

6 §. Tillsynsmyndigheternas rättigheter. Det föreslås att 5 punkten ska ändras så att Trafiksäkerhetsverket omnämns som behörig myndighet i stället för Sjöfartsverket. Enligt punkten ska tillsynsmyndigheterna ha rätt att anlita ett av Trafiksäkerhetsverket befullmäktigat klassificeringssällskap vid kontrollen av ledningsarrangemangen med anknytning till fartygets säkra drift och redarens säkerhetsledningssystem. Ändringen anknyter till ämbetsverksreformen inom trafikförvaltningen. Innehållet i sak ändras inte.

9 §. Myndigheter som är skyldiga att ge handräckning. Det föreslås att 1 mom. ska ändras så att Trafiksäkerhetsverket, i stället för Sjöfartsverket, omnämns som den behöriga tillsynsmyndighet som de i momentet nämnda handräckningsmyndigheterna är skyldiga att inom var sitt ansvarsområde på begäran ge nödvändig handräckning. Ändringen anknyter till ämbetsverksreformen inom trafikförvaltningen. Innehållet i sak ändras inte.

13 §. Vite och hot om avbrytande. Det föreslås att paragrafen ska ändras så att Trafiksäkerhetsverket, i stället för Sjöfartsverket, omnämns som den behöriga tillsynsmyndighet som i det fall som avses i 1 mom. kan förena ett åläggande enligt 12 § 2 mom. med vite eller hot om avbrytande och i det fall som avses i 2 mom. förordna att redaren innan fartyget lämnar finsk hamn ska ställa en säkerhet som motsvarar vitet. Ändringen anknyter till ämbetsverksreformen inom trafikförvaltningen. Innehållet i sak ändras inte.

18 §. Rättelseyrkande och besvär. Det föreslås att 1 mom. ska ändras så att Trafiksäkerhetsverket, i stället för Sjöfartsverket, omnämns som den behöriga tillsynsmyndighet vid vilken den enhet för fartygssäkerhetsfrågor finns till vilken rättelseyrkande ska framställas. Ändringen anknyter till ämbetsverksreformen inom trafikförvaltningen. Innehållet i sak ändras inte.

Ikraftträdande

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2010.

1.5 Lagen om registrering av fartygspersonal

5 §. Sjömansregistret. Det föreslås att innehållet i sjömansregistret preciseras så att också behörighetsbrev och kompetensbrev enligt den föreslagna lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg ska föras in i registret. I den nämnda lagen föreslås en bestämmelse om Trafiksäkerhetsverkets skyldighet att föra in behörighetsbrev i sjömansregistret.

Det föreslås dessutom att paragrafen ska ändras så att Trafiksäkerhetsverket omnämns som behörig myndighet i stället för Sjöfarts-

verket i fråga om den behörighet att föra sjömansregister samt det införande av andra än enligt lag obligatoriska uppgifter i sjömansregistret som avses i paragrafen. Ändringen anknyter till ämbetsverksreformen inom trafikförvaltningen. Innehållet i sak ändras inte.

6 §. Uppgifter som ska registreras i sjömansregistret. Det föreslås att den förteckning över de uppgifter som ska föras in i sjömansregistret preciseras i det nya 3 mom. så att det anges att även behörighetsbrev och kompetensbevis enligt den föreslagna lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg ska föras in i registret. I den nämnda lagen föreslås en bestämmelse om Trafiksäkerhetsverkets skyldighet att föra in uppgifter om utfärdade behörighetsbrev och kompetensbevis i sjömansregistret.

Det föreslås dessutom att paragrafen ska ändras så att Trafiksäkerhetsverket i stället för Sjöfartsverket omnämns som den myndighet till vilken redaren ska lämna de uppgifter som ska registreras i sjömansregistret och som den myndighet som ska behandla ärendet i brådskande ordning. Ändringen anknyter till ämbetsverksreformen inom trafikförvaltningen. Innehållet i sak ändras inte.

7 §. Fullgörande av redarens anmälningskyldighet. Det föreslås att paragrafen ska ändras så att Trafiksäkerhetsverket i stället för Sjöfartsverket omnämns som den myndighet till vilken redaren inom de tider som anges i paragrafen ska lämna de uppgifter som ska registreras i sjömansregistret. Ändringen anknyter till ämbetsverksreformen inom trafikförvaltningen. Innehållet i sak ändras inte.

8 §. Behandling av uppgifter i sjömansregistret. Det föreslås att 2 mom. ska ändras så att Trafiksäkerhetsverket i stället för Sjöfartsverket omnämns som den myndighet som har rätt att ta ut avgifter. Ändringen anknyter till ämbetsverksreformen inom trafikförvaltningen. Innehållet i sak ändras inte.

10 §. Ändringssökande och behörig domstol. Det föreslås att 2 mom. ska ändras så att Trafiksäkerhetsverket i stället för Sjöfartsverket omnämns som den myndighet vars beslut får överklagas hos Helsingfors förvaltningsdomstol så som bestäms i förvaltningsprocesslagen. Ändringen anknyter till äm-

betsverksreformen inom trafikförvaltningen. Innehållet i sak ändras inte.

11 §. Tillsyn. Det föreslås att paragrafen ska ändras så att Trafiksäkerhetsverket i stället för Sjöfartsverket omnämns som den myndighet som övervakar att uppgifter lämnas och att skyldigheten att göra upp ett fartygspersonalregister fullgörs. Ändringen anknyter till ämbetsverksreformen inom trafikförvaltningen. Innehållet i sak ändras inte.

Ikraftträdande. Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2010.

Det föreslås att åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter ska få vidtas innan lagen träder i kraft.

1.6 Lag om upphävande av 2 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss

1 §. I syfte att undanröja överlappande reglering med bestämmelserna i den föreslagna lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg föreslås det att 2 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss ska upphävas.

Bestämmelser om avvikelser, eftergifter och likvärdigheter som gäller säkerhetskrav för navigering kommer att finnas i 11 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg och i de föreskrifter som utfärdas med stöd av paragrafen. Det godkännande av ett alternativt arrangemang för ett fartygs brandsäkerhetskonstruktion som anges i det nuvarande 2 § 4 mom. kommer att genomföras i enlighet med 10 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.

2 §. Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2010.

De föreskrifter som meddelats med stöd av den upphävda 2 § ska dock fortsätta gälla tills det föreskrivs något annat.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

1.7 Lag om upphävande av lagen om erläggande av avgift för bestämmande och utmärkande av fartygs lastlinjer

1 §. Det föreslås att lagen om erläggande av avgift för bestämmande och utmärkande av fartygs lastlinjer (168/1932) ska upphävas. Bestämmelser om arvoden till utsedda besiktningsmän kommer i fortsättningen att finnas i 84 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg och i den förordning av statsrådet som kommer att utfärdas med stöd av 84 § 3 mom.

2 §. Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2010.

1.8 Lag om upphävande av 2 § i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning

1 §. Det föreslås att 2 § i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning ska upphävas eftersom paragrafen överlappar med bestämmelserna i den föreslagna lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg. Enligt 17 § i den föreslagna lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg ska Trafiksäkerhetsverket utfärda behörighetsbrev.

2 §. Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2010.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

I den nya lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg och i den nya lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg föreslås det lagbaserade bemyndiganden att utfärda förordningar av statsrådet samt bemyndiganden för Trafiksäkerhetsverket att utfärda närmare tekniska föreskrifter.

Det kommer att utfärdas förordningar av statsrådet med bestämmelser om behörighetsvillkoren för utsedda besiktningsmän och skeppsmätare, om förutsättningarna för auktorisering av serviceföretag för fartygs säkerhetsanordningar på fartyg, besiktnings- och skeppsmätningens arvoden till och avgifter avseende utsedda besiktningsmän och skeppsmätare, om angelägenheter som hänför sig till bemanningen, om behörighetsbrev och behörighetsvillkoren för fartygspersonal samt om erkännande och återkallande av erkännande av behörighetsbrev som utfärdats av andra statliga myndigheter.

Trafiksäkerhetsverket kommer att utfärda föreskrifter om fartygs konstruktion och skrov, stabilitet, fribord, elsäkerhet, maskineri, automatisering av maskineriet, brandsäkerhet, livräddningsredskap, radioutrustning, navigationsutrustning, produktgodkännande, tillgänglighet, vakthållningsarrangemang, fiskefartyg och yrkesbåtar, hyresbåtar, gränserna för havsområden och fartområden, fartygs lastlinjer, besiktning av fartyg, utförande av service på fartygs säkerhetsanordningar, skeppsmätning, märkningar på fartyg, vakt-hållning och ruttplanering, förfarande i nödsituationer och genomförande av ISM-förordningen. Bemyndigandena har utformats med hänsyn till 80 § i grundlagen så att de blir tillräckligt exakta och noggrant avgränsade. I de övriga ändringslagarna föreslås inte några bestämmelser om bemyndigande att utfärda förordningar eller föreskrifter.

3 Ikraftträdande

Lagarna avses träda i kraft samtidigt den 1 januari 2010. Samtidigt ska dock de nuva-

rande förordningar som utfärdats med stöd av 1 kap. 8 § i sjölagen liksom Sjöfartsverkets föreskrifter och de föreskrifter som meddelats med stöd av 2 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss fortsätta gälla tills det föreskrivs något annat, med undantag för följande förordningar, jämte ändringar, som kommer att upphävas med stöd av ikraftträdande- och övergångsbestämmelsen i den föreslagna lagen om ändring av sjölagen: förordningen om hyresbåtars säkerhet (438/1983), förordningen om säkerhetsledningssystem för redare och ledningsarrangemang för säker drift av fartyg (66/1996) och förordningen om fartygsbemanning, besättningens behörighet och vakt-hållning (1256/1997). Genom den nya lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg upphävs samtidigt förordningen angående handelsfartyg (103/1924) jämte ändringar. Åtgärder som verkställigheten av lagarna förutsätter ska få vidtas innan lagarna träder i kraft.

4 Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning

Reglering som enligt grundlagen hör till området för lagstiftningen

I lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg och i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg föreslås det med anledning av kraven i grundlagen bestämmelser på lagnivå när det gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter. Individens rättigheter gäller redare, oavsett om dessa är fysiska personer eller organisationer.

Med anledning av kraven i grundlagen regleras myndigheternas befogenheter genom bestämmelser på lagnivå.

Det har tagits in ett flertal definitioner i lagarna, och i båda de nya lagarna har definitionerna samlats under en enda paragraf. Största delen av definitionerna baserar sig på bestämmelser som avgränsar tillämpningsområdet för internationella förpliktelser och på Europeiska gemenskapens lagstiftning.

Begreppen definierade enligt dessa förpliktelser rör sådant som hänför sig till området för lagstiftningen, och definitionerna inverkar indirekt på det materiella innehållet i de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, och därför hör definitionerna också själva till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd, GrUU 24/2001 rd och GrUU 48/2004 rd). Vissa definitioner baserar sig på nationell lagstiftning, men eftersom också de avgränsar grunderna för individens rättigheter och skyldigheter är det motiverat att även de regleras på lagnivå på motsvarande sätt.

Utfärdande av förordningar och delegering av lagstiftningsbehörighet (80 § i grundlagen)

I lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg och i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg har avsikten varit att på ett övergripande sätt granska lagstiftningen i ljuset av den nya grundlagen. Det här innebär framför allt att de grunder för individens rättigheter och skyldigheter som ingår i de snabbt föränderliga kraven på tekniska lösningar samt bemanning och behörigheter avseende internationella fartyg inom sjöfarten samt sådant som enligt grundlagen annars hör till området för lag ska utfärdas genom bestämmelser på lagnivå. Hit hör förutom definition av de viktigaste begreppen också grunderna för de tekniska lösningar som krävs när det gäller fartyg, t.ex. krav på konstruktion och utrustning, samt grunderna för eftergifter och likvärdigheter som rör dessa, grunderna för ålägganden som gäller handlingar samt grunderna för krav i fråga om fartygs utrustning och drift av fartyg samt grunderna för krav i fråga om fartygsbemanning och behörigheter samt säkerhetsorganisation och besiktningar, grunderna för avgifter samt grunderna för avvikelser och andra tillstånd. Grunderna för redares och befälhavares rättigheter och skyldigheter hänförs till de rättigheter och skyldigheter för individen som föreslås bli reglerade genom lag. På lagnivå föreslås det också bestämmelser om grunderna för myndigheternas behörighet i fråga om såväl förvaltningsbeslut som tillsyns- och inspek-

tionsbefogenheter. I lagarna föreslås det också tillräckligt exakta och noggrant avgränsade bemyndiganden att utfärda förordningar och föreskrifter.

För att ILO:s sjöarbetskonvention ska kunna sättas i kraft nationellt i Finland förutsätts det enligt riksdagens ståndpunkt att vissa förpliktande krav i fråga om redare och befälhavare samt besättning i detta sammanhang tas in i den nationella lagstiftningen i Finland för att konventionen senare ska kunna ratificeras. Också till denna del måste grunderna för förpliktelse regleras på lagnivå.

SOLAS-konventionen och övriga överenskommelser i anslutning till fartygssäkerhet är vanligen av detaljerad teknisk karaktär och gränserna för kraven är detaljerat noggranna. Överenskommelserna ändras årligen. På grund av det innehåller de föreslagna lagarna ett flertal bemyndiganden att utfärda förordningar och närmare tekniska föreskrifter. Hörnstenen för modern, lagtekniskt korrekt och välfungerande lagstiftning om fartygssäkerheten utgörs av sådana bemyndiganden att utfärda förordningar och bemyndiganden att meddela föreskrifter som uppfyller kraven i grundlagen för att bestämmelserna vid behov ska kunna ses över i takt smed att de tekniska kraven utvecklas. Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter föreslås som den viktigaste nivån för fartygstekniska bestämmelser på lägre än lagnivå. I fråga om krav som gäller fartygsbemanning och behörigheter föreslås däremot statsrådets förordningar som den viktigaste författningsnivån. Tidigare har statsrådets förordningar stått för en betydande del av fartygssäkerhetslagstiftningen. Utöver bestämmelserna i 1 kap. 8 och 8 a § i sjölagen har det inte funnits speciellt omfattande reglering på lagnivå. Statsrådets förordningar har å andra sidan kompletterats av Sjöfartsverkets föreskrifter. Avsikten är att normer för tillämpliga tekniska krav i fortsättningen ska utfärdas genom tekniska föreskrifter som baserar sig på internationella förpliktelser och på de föreslagna lagarna. Det föreslås att Trafiksäkerhetsverkets rätt att utfärda föreskrifter ska åtskiljas från tillsynsuppgifterna beträffande fartygssäkerheten genom verkets arbetsordning. Tillsynsuppgifterna ska grun-

da sig på bemyndiganden enligt lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

Bemyndigandena att utfärda förordningar måste vara tillräckligt exakta och noggrant avgränsade för att de ska uppfylla kraven i grundlagen. När det gäller bemyndiganden att utfärda föreskrifter är kravet på exakthet och noggrann avgränsning samt kravet på framträdande. Vid beredningen av lagarna gällande fartygssäkerheten har lösningarna i fråga om bemyndiganden att utfärda förordningar och föreskrifter till centrala delar förankrats i tidigare ställningstaganden av riksdagens grundlagsutskott. Ett viktigt rättesnöre har utgjorts av grundlagsutskottets ställningstagande (GrUU 48/2004 rd) i samband med att ett nytt 3 a kap. om förhindrande av luftförorening från fartyg togs in i fartygsavfallslagen genom lag 238/2005. I lagens 21 § intogs en bestämmelse om bemyndigande att utfärda förordning utgående från grundlagsutskottets ställningstagande, enligt vilket villkoret för ett exakt och noga avgränsat bemyndigande att utfärda förordning är att bemyndigandet i bestämmelsen binds vid bestämmelserna i en internationell konvention och liknande, i bestämmelsen specificerade internationella förpliktelser som är bindande för Finland och att bemyndigandet formuleras så att det avser utfärdande av bestämmelser som är noggrannare än lag.

Med stöd av vad som beskrivs ovan har det i flera paragrafer i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg samt i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg tagits in en bestämmelse om bemyndigande att utfärda förordningar eller föreskrifter. Bemyndigandet baserar sig då på genomförande av de internationella förpliktelser som nämns där. Bemyndigandet har också bundits vid utfärdande av närmare bestämmelser om vissa specificerade rättigheter och skyldigheter.

För dem som ansvarar för fartygen öppnar sig inte innehållet i normerna direkt genom ramlagen på ett tillräckligt detaljerat och bindande sätt om det inte finns noggrannare tekniska krav på konstruktion, utrustning och besiktning samt krav på bemanning och behörighet. Förordningar och närmare tekniska föreskrifter utgör därför ett nödvändigt led i

en välfungerande övergripande lagstiftning om fartygssäkerheten, och de har sina särskilda grunder på samma sätt som beträffande vissa andra statliga förvaltningsverk, såsom Kommunikationsverket och Läkemedelsverket. Trafiksäkerhetsverket är ett sakkunnigverk för säkerhetskompetens inom sjöfarten och där finns expertis som hänförs sig till fartygs teknik, konstruktion, utrustning och drift samt bemanning och behörigheter. Det finns alltså sådana särskilda skäl i anslutning till regleringsobjektet som grundlagsutskottet i sina utlåtanden (RP 1/1998 rd, GrUU 48/2001 rd och GrUU 52/2001 rd, GrUU 16/2002 rd, GrUU 19/2002 rd, GrUU 37/2005 rd, GrUU 48/2005 rd, GrUU 50/2001 rd) har förutsatt för bemyndiganden att utfärda föreskrifter. Detsamma gäller villkoret att bemyndigandena ska avgränsas till sådana föreskrifter som rör tekniska och smärre detaljer och omständigheter. Föreskrifterna inrymmer inte något betydande utövande av prövningsrätt som inte är bundet till bestämmelser på högre nivå. Individens rättigheter och skyldigheter accentueras framför allt i den föreslagna lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg, med stöd av vilken närmare bestämmelser kommer att utfärdas genom förordning av statsrådet.

Jämlikhet (6 § i grundlagen)

Utgångspunkten är att bestämmelserna i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg ska gälla alla fartyg på finskt vattenområde och finska fartyg även utanför finskt vattenområde. Regleringen baserar sig på internationella förpliktelser och motsvarar den tidigare lagstiftningen och praxisen i andra länder. I enlighet med de internationella konventioner som gäller saken ska Trafiksäkerhetsverket dock bara utföra besiktningar av finska fartyg, märka ut lastlinjen på finska fartyg och utföra skeppsmätningar av finska fartyg, om inte en myndighet i en annan stat som tillträtt konventionen i fråga särskilt begär att Trafiksäkerhetsverket ska genomföra en sådan åtgärd. Utgångspunkten är att bestämmelserna i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg ska gälla finska fartyg och fartygspersonal som arbetar

ombord på finska fartyg. Regleringen uppfyller kravet på likabehandling.

Försvarsmaktens, gränsbevakningsväsendets och den frivilliga sjöräddningens fartyg samt fritidsbåtar har ställts utanför tillämpningsområdet för lagarna. De tre förstnämnda fartygskategorierna har ett eget besiktningssystem och behörighetssystem, och det kan bedömas att säkerhetskraven uppfylls genom det systemet. En del av fartygen omfattas också av särskilda krav på sekretess. På grund av antalet, de begränsade besiktningensresurserna och framför allt det separata strukturella CE-typgodkännandesystemet med anledning av direktivet om fritidsbåtar är det inte motiverat att fritidsbåtar som inte används affärsmässigt som hyresbåtar som kan hyras bemannade eller obemannade omfattas av tillämpningsområdet för lagarna, eftersom det på annat sätt ses till att de är säkra. I sjötrafiklagen finns också i begränsad utsträckning bestämmelser om fritidsbåtars utrustningen.

Ålands särställning (120 § i grundlagen)

I enlighet med självstyrelselagen för Åland ska fartygssäkerheten på Åland regleras genom rikslagar som ett led i handelssjöfarten, med undantag för andra än fartygstyper som används för handelssjöfart. Frågan om till vilken del ärendet hör till landskapets eller rikets lagstiftningsbehörighet bestäms enligt 18 och 27 § i självstyrelselagen för Åland (1144/1991). Enligt 27 § har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten (13 punkten) samt straffrätt till den del det inte handlar om beläggande med straff och storleken av straff inom rättsområden som hör till landskapets lagstiftningsbehörighet (22 punkten). Enligt 18 § har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om t.ex. natur- och miljövård, friluftsliv och vattenrätt (10 punkten), vägar och kanaler, spårbunden trafik, båttrafik och farleder för den lokala sjötrafiken (21 punkten).

Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter (124 § i grundlagen)

I 28 och 39 samt 64 och 65 § i den föreslagna lagen om fartygs tekniska säkerhet

och säker drift av fartyg bestäms om ställningen för av Trafiksäkerhetsverket utsedda besiktningsmän och skeppsmätare samt erkända klassificeringssällskap i samband med besiktningar och skeppsmätningar. Det handlar om att i enlighet med 124 § i grundlagen genom lag anförtro andra än myndigheter offentliga förvaltningsuppgifter (GrUU 48/2005 rd), trots att beslutet fattas utifrån ett bemyndigande i Trafiksäkerhetsverkets namn och på dess vägnar. Det handlar till alla delar om ett existerande arrangemang. Möjligheten att anförtro ett klassificeringssällskap fartygsbesiktningen när det gäller sjöfartsbesiktningar baserar sig på internationella förpliktelser som är bindande för Finland, såsom SOLAS-konventionen och klassificeringssällskapsdirektivet 94/57/EG och ändringarna av det genom 97/58/EG och 2001/105/EG. Flera stater har anförtrott klassificeringssällskap fartygsbesiktningar, antingen partiellt eller helt och hållet. I Finland är verksamheten begränsad för både klassificeringssällskapen och de utsedda besiktningsmännen. Genom avtal har klassificeringssällskapen delegerats besiktningsbefogenheter för vissa besiktningar. De utsedda besiktningsmännen utför bl.a. besiktningar av fartyg i inrikes fart, besiktningar av hyresbåtar och lastlinjebesiktningar. Eftersom uppgifterna för de utsedda besiktningsmännen inrymmer offentliga förvaltningsuppgifter föreslås det dock i lagen en bestämmelse om krav på god förvaltning, vilken också inrymmer straffrättsligt tjänsteansvar, samt bestämmelser om rättelse och överklagande. Det föreslås dock inte någon regelmässig väg för sökande av ändring i avgöranden av erkända klassificeringssällskap, utan deras verksamhet ska vid behov övervakas av Trafiksäkerhetsverket, som har behörighet att också själv utföra motsvarande uppgifter. Klassificeringssällskapen övervakas också med stöd av klassificeringssällskapsdirektivet.

I 37 och 68 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg föreslås det på motsvarande sätt bestämmelser om överföring av besiktning- och skeppsmätningssuppgifter på en myndighet i en annan stat. Också dessa bestämmelser baserar sig på in-

ternationella förpliktelser, och motsvarande bestämmelser gäller för närvarande.

Den straffrättsliga legalitetsprincipen (8 § i grundlagen)

Det föreslås straffbestämmelser i 11 kap. (88-93 §) i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg och i 5 kap. (36-41 §) i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg. I paragraferna hänvisas det till de relevanta bestämmelserna i strafflagen och sjölagen. Dessutom föreslås det bestämmelser om fartygssäkerhetsförseelse och sjöfartsförseelse. I fråga om dessa ska påföljden vid överträdelse av straffbestämmelserna dock vara högst bötesstraff. I lagarna kommer det också att finnas bestämmelser om åtgärdseftergift. I fråga om allvarigare gärningsformer ska bestämmelserna i strafflagen och sjölagen tillämpas. Avsikten är att kraven enligt den straffrättsliga legalitetsprincipen ska uppfyllas genom bestämmelserna. Principen innebär att straffbara gärningar har specificerats på ett mera noggrant avgränsat sätt än tidigare i bestämmelser på lagnivå för att eventuell straffbarhet för lagstridig verksamhet ska kunna förutses.

Egendomsskydd (15 § i grundlagen)

I lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg förutsätts det att redaren ska uppfylla ett flertal och till och med rätt så strikta krav när det gäller fartygets konstruktion, utrustning och besiktningförpliktelser. I lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg ingår på motsvarande sätt krav på ordnande av säkerhetsorganisation för fartyget. Dessa krav i de ovan beskrivna lagarna begränsar redarens möjligheter att fritt använda sin egendom. Försumelse av att uppfylla kraven kan i yttersta fall leda till att befogenheterna enligt lagen om tillsyn över fartygssäkerheten utövas och att fartyget stoppas tills bristerna har avhjälpats. I det här fallet inskränks dock inte egendomsskyddet mer än nödvändigt, eftersom kraven och åtgärderna i detalj baserar sig på lag och begränsningarna i fråga om användningen av egendomen baserar sig på

ett vägande samhälleligt behov, nämligen trygghet av en tillräcklig nivå på fartygssäkerheten inbegripet säkerhet för fartygspersonalen och passagerarna ombord och miljövård. Merparten av de begränsande kraven baserar sig dessutom på internationella förpliktelser som Finland förbundet sig att uppfylla. Begränsningarna är därmed rätt avvägda mellan egendomsskydd och säkerhetsintressen.

Rätt till eget språk och egen kultur (17 § i grundlagen)

I 25 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg föreslås det utifrån internationella förpliktelser bli bestämt om arbetsspråket på finska fartyg, vilket också kan vara något annat språk än finska eller svenska. På ett finskt fartygs brygga ska det finnas beredskap att använda engelska så som anges i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen. Det ovan beskrivna kränker dock inte den rätt till det egna språket och den egna kulturen som avses i 17 § i grundlagen, eftersom det inte är fråga om en myndighet och beredskapen att använda engelska baserar sig på det kommunikationskrav som av säkerhetsskäl behövs i internationell sjöfart på grund av internationella förpliktelser. Utgångspunkten är att arbetsspråket på finska fartyg kan väljas fritt med undantag för beredskapen på fartygets kommandobrygga och i 26 § nämnda medlemmar av fartygspersonalen som ska hjälpa i nödsituationer. Enligt 78 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg föreslås dessutom en begränsning i fråga om språket för säkerhetsanvisningarna på fartygen: På passagerarfartyg ska säkerhetsanvisningarna vara avfattade inte bara på fartygets arbetsspråk utan också på det språk som de största passagerargrupperna använder eller uttryckas med internationella skyltar för information.

Rättsskydd (21 § i grundlagen)

I 94 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg och i 42 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg föreslås det bestämmelser om sökande av ändring. Huvudregeln enligt båda

lagarna är att ändring ska sökas enligt förvaltningsprocesslagen, vilket innebär att huvudregeln är att parterna har rätt att överklaga. Sökande av ändring hos förvaltningsdomstolen ska föregås av ett förfarande med rättelseyrkande hos den myndighet som fattat beslutet. Rätten att söka ändring kommer inte att begränsas, utan parten ska ha möjlighet att i sista hand föra sin sak till en oavhängig domstol.

De krav som ställts i samband med besiktning, en lösning som godkänts vid besiktning eller ett beslut som gäller bemanning eller behörighetsbrev måste kunna verkställas omedelbart trots att ändring söks, oavsett om avgörandet är positivt eller negativt för trafikidkaren. I annat fall kan inte fartygssäkerheten eller en näringsidkares rättigheter i förhållande till en konkurrent tryggas i tillräcklig grad. Av den ovan beskrivna grundade orsaken har principen om omedelbar verkställighet av beslut dokumenterats i båda lagar-

na. Behandling av rättelseyrkande eller sökande av ändring kommer därför inte att hindra verkställigheten av ett beslut, om inte den myndighet som behandlar rättelseyrkandet eller besvärsmyndigheten bestämmer något annat. Möjligheten att framställa rättelseyrkande och söka ändring ska gälla alla beslut av Trafiksäkerhetsverket, även sådana besiktningar utförda av utsedda besiktningsmän som avses i 38 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg och sådana skeppsmätningar utförda av utsedda skeppsmätare som avses i 65 § i nämnda lag samt sådana besiktningar utförda av erkända klassificeringssällskap utifrån vilka Trafiksäkerhetsverket utfärdar behövliga certifikat och övriga handlingar.

De föreslagna lagarna kan stiftas i vanlig lagstiftningsordning.

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

Lagförslaget

1.

Lag**om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Lagens tillämpningsområde

I denna lag föreskrivs om tekniska säkerhetskrav för fartyg, fartygs lastlinjer, besiktning av fartyg, skeppsmätning och säker drift av fartyg.

2 §

Definitioner

I denna lag och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den avses med

1) *SOLAS-konventionen* 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) jämte ändringar,

2) *non-SOLAS-direktivet* Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg,

3) *MARPOL 73/78-konventionen* protokollet av år 1978 (FördrS 51/1983) till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg jämte ändringar,

4) *Helsingforskonventionen* 1992 års konvention om Östersjöområdets marina miljö

(FördrS 2/2000) och dess bilagor jämte ändringar,

5) *koden för höghastighetsfartyg* internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) sjösäkerhetskommittés resolution MSC.36(63) (1994 HSC-koden) av den 20 maj 1994 samt sjösäkerhetskommitténs resolution MSC.97(73) (2000 HSC-koden) av den 5 december 2000, jämte ändringar,

6) *fiskefartygsdirektivet* rådets direktiv 97/70/EG om att införa harmoniserade säkerhetsregler för fiskefartyg som har en längd av 24 meter och däröver, sådant det lyder ändrat genom kommissionens direktiv 99/19/EG och 2002/35/EG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG och förordning (EG) nr 219/2009,

7) *Torremolinosprotokollet* det 1993 upprättade protokoll jämte ändringar som hänförs till 1977 års internationella konvention om säkerheten på fiskefartyg,

8) *koden för specialfartyg* säkerhetskoden för specialfartyg i IMO:s generalförsamlings resolution A.534(13) av den 17 november 1983 samt i sjösäkerhetskommitténs resolution MSC.266(84) av den 13 maj 2008, jämte ändringar,

9) *klassificeringssällskapsdirektivet* rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, sådant det lyder ändrat genom kommissionens direktiv 97/58/EG

samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/105/EG och 2002/84/EG,

10) *lastlinjekonventionen* 1966 års internationella lastlinjekonvention (FördrS 52/1968) jämte ändringar,

11) *Östersjölastlinjeöverenskommelsen* överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Socialistiska Rådsrepublikernas Förbunds regering om lastlinjer på Östersjön (FördrS 26/1988),

12) *skeppsmättningskonventionen* 1969 års internationella skeppsmättningskonvention (FördrS 31/1982),

13) *sjöarbetskonventionen* den konvention om arbete till sjöss som antogs vid 94:e Internationella sjöarbetskonferensen 2006,

14) *fartyg* färdmedel och anordningar som vilar på och är avsedda för färd på vatten,

15) *yrkesbåt* ett fartyg med en längd på minst 2,5 men under 24 meter som används för att utöva yrke eller idka näring, oljebekämpningsbåtar, flottningsbåtar, båtar som används på vattenbyggen och övriga privata arbetsbåtar kan vara yrkesbåtar när de används för andra än fritidsändamål, liksom även polisbåtar och brandkårernas båtar är yrkesbåtar,

16) *specialfartyg* ett mekaniskt självgående fartyg som utöver besättningsmedlemmarna medför fler än tolv personer med specialuppdrag ombord och som används för vetenskaplig forskning, sjöpersonalutbildning, kabelläggning, sjöräddning av fartyg och annan egendom eller för något annat motsvarande specialändamål, dock inte fartyg som används som vanliga passagerarfartyg,

17) *fritidsbåt* varje båt avsedd för sport- och fritidsändamål, oavsett typ eller framdrivningsmaskineri, med en skrovlängd på 2,5–24 meter, mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder; med fritidsbåt avses dock inte ett fartyg som hyrs ut bemannat eller obemannat,

18) *fiskefartyg* fartyg som är utrustade eller används för att fånga fisk eller andra i vatten levande naturresurser, i kommersiellt syfte,

19) *passagerarfartyg* fartyg som används för handelssjöfart och medför fler än tolv passagerare; med passagerare avses alla personer med undantag av fartygets befälhavare och besättningsmedlemmarna eller andra personer som i någon egenskap är anställda

eller sysselsatta ombord på ett fartyg för det fartygets behov eller barn under ett år,

20) *ro-ro-passagerarfartyg* fartyg som medför fler än tolv passagerare och som har ro-ro-lastutrymmen eller utrymmen av särskild kategori enligt definitionen i regel II-2/A/2 i bilaga I till non-SOLAS-direktivet,

21) *höghastighetsfartyg* ett höghastighetsfartyg enligt definitionen i regel I kapitel X i bilagan till SOLAS-konventionen,

22) *höghastighetspassagerarfartyg* höghastighetsfartyg enligt definitionen i regel I kapitel X i bilagan till SOLAS-konventionen, vilka medför fler än tolv passagerare; som höghastighetspassagerarfartyg betraktas inte i 38 punkten avsedda passagerarfartyg av klass B, C eller D som används på inrikes resor, om deras displacement vid konstruktionsvattenlinjen är mindre än 500 kubikmeter och deras maximihastighet, enligt definitionen i punkt 1.4.30 i koden för höghastighetsfartyg, understiger 20 knop,

23) *pråm* fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri; med pråm avses också fartyg som är avsedda för bostadsbruk eller restaurangbruk och som inte är maskindrivna fartyg,

24) *hyresbåt* fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om säkerhet och utsläppskrav i fråga om vissa fritidsbåtar (621/2005) och som hyrs ut för fritidsbruk bemannade eller obemannade och som i annan än reguljär trafik medför högst tolv passagerare; med hyresbåt avses inte en vattenskotter,

25) *lastfartyg* andra än i 15-24 punkten definierade fartyg,

26) *tankfartyg* lastfartyg vars lastrum har byggts eller lämpar sig huvudsakligen för transport av flytande last i bulk,

27) *fartygs längd* 96 procent av hela längden i vattenlinjen på 85 procent av minsta malldjupet, mätt från kölens överkant, eller längden från förstävans förkant till roderhjärtstockens mittpunkt i samma vattenlinje, om detta mått är större; för fartyg konstruerade med styrlastighet ska längden mätas i en vattenlinje som är parallell med konstruktionsvattenlinjen; i fråga om fartyg med en längd under 12 meter är längden dock lika med fartygets största längd,

28) *bruttodräktighet* den i fartygets mätbrev angivna bruttodräktighet som har fastställts enligt formeln i bilaga I till skeppsmätningkonventionen; bruttodräktigheten för en fast kombination som består av skjutbogerare och pråm är den sammanlagda bruttodräktigheten för dessa,

29) *nettodräktighet* den i fartygets mätbrev angivna nettodräktighet som har fastställts enligt formeln i bilaga I till skeppsmätningkonventionen; nettodräktigheten för en fast kombination som består av skjutbogerare och pråm är den sammanlagda nettodräktigheten för dessa,

30) *internationellt lastmärke* ett lastmärke i enlighet med lastlinjekonventionen,

31) *östersjölastmärke* ett lastmärke i enlighet med Östersjölastlinjeöverenskommelsen,

32) *fiskefartygs klasser* klasserna I, II och III så att fartyg med en längd som underskrider 15 meter hör till klass I, fartyg med en längd av minst 15 meter men under 24 meter hör till klass II samt fartyg med en längd av minst 24 meter till klass III,

33) *reguljär trafik* trafik enligt på förhand fastställda tidtabeller eller ruttor,

34) *internationell fart* trafik mellan utländska hamnar eller mellan Finland och utländska hamnar; den internationella farten indelas i fyra fartområden som följer:

a) *östersjötrafik* är trafik utanför området för inrikes fart på Östersjön inklusive Finska viken och Bottniska viken med latitudparallellen genom Skagen, 57°44,8" nordlig bredd, som gräns mellan Danmark och Sverige mot Nordsjön,

b) *närtrafik* är trafik utanför området för östersjötrafik på Nordsjön och därmed förbundna vatten, dock inte längre bort än 12° västlig längd i väster eller 48° nordlig bredd i söder eller 64° nordlig bredd i norr,

c) *europatrafik* är trafik utanför området för närtrafik, dock inte i västligare än 12° västlig längd, sydligare än 30° nordlig bredd eller östligare än 45° östlig längd,

d) *ffjrrtrafik* är trafik utanför området för närtrafik och utanför området för europatrafik.

35) *internationell resa* en resa till sjöss från en hamn i Finland till en hamn utanför Finland, eller omvänt,

36) *inrikes fart* trafik mellan finska hamnar; med inrikes fart jämställs fart via Saima kanal och därtill direkt anslutna ryska vattenområden till Viborg samt fart mellan Vihrevoj och Viborg; inrikes farten delas in i tre fartområden som följer:

a) *fartområde I* omfattar åar, älvar, kanaler, hamnar, sjöar samt sådana områden i den inre skärgården som inte direkt är utsatta för sjögång från öppna havet och dessutom korta oskyddade farledsavsnitt i den inre skärgården,

b) *fartområde II* omfattar den yttre skärgården och sådana skärgårdsområden som är direkt utsatta för sjögång från öppna havet,

c) *fartområde III* omfattar öppna havsområden vid inrikes fart,

37) *inrikes resa* en resa på finskt havsområde från en finsk hamn till en annan finsk hamn eller tillbaka till samma finska hamn,

38) *klassificering av passagerarfartyg* passagerarfartygsklasser för passagerarfartyg som omfattas av non-SOLAS-direktivet beroende på vilket havsområde de trafikerar:

a) *passagerarfartyg i klass A* ett passagerarfartyg som används på inrikes resor och som får användas också utanför det område som trafikeras av fartyg i klasserna B, C och D,

b) *passagerarfartyg i klass B* ett passagerarfartyg som används på sådana inrikes resor, också inom det område som trafikeras av fartyg i klasserna C och D, under vilka fartyget aldrig befinner sig mer än 20 sjömil, vid medelvattenstånd, från en strandlinje där nödställda kan ta sig i land,

c) *passagerarfartyg i klass C* ett passagerarfartyg som används på sådana inrikes resor, också inom det område som trafikeras av fartyg i klass D, på havsområden där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 2,5 meter är mindre än 10 procent under en ettårsperiod för åretruntrafik eller under en särskild begränsad period av året för trafik uteslutande under en sådan period och där fartyget aldrig befinner sig mer än 15 sjömil från en skyddad plats eller mer än 5 sjömil, vid medelvattenstånd, från en strandlinje där nödställda kan ta sig i land,

d) *passagerarfartyg i klass D* ett passagerarfartyg som används på sådana inrikes resor på havsområden där sannolikheten för en

signifikant våghöjd som överstiger 1,5 meter är mindre än 10 procent, under en ettårsperiod för åretruntrafik eller under en särskild begränsad period av året för trafik uteslutande under en sådan period och där fartyget aldrig befinner sig mer än 6 sjömil från en skyddad plats eller mer än 3 sjömil, vid medelvattenstånd, från en strandlinje där nödställda kan ta sig i land,

39) *fångstområde I* sjöarna samt den inre och yttre skärgården fram till den yttre gränsen av Finlands inre territorialvatten, *fångstområde II* havsområdena i Finska viken, norra Östersjön och Bottniska viken norr om breddgraden 59 00 N, och *fångstområde III* de övriga havsområdena i Östersjön, varvid gränsen mot Nordsjön går mellan Danmark och Sverige vid Skagens breddgrad 57 44,8 N,

40) *vintertrafik* gång i nybruten isränna eller gång med ansatser i fast is,

41) *erkänt klassificeringssällskap* ett klassificeringssällskap som erkänts enligt artikel 4 i klassificeringssällskapsdirektivet,

42) *redare* den som äger eller hyr hela fartyget och som ensam eller tillsammans med andra personer utövar faktisk beslutanderätt i fartygssäkerhetsfrågorna; i denna lag jämföras med redaren en sådan person som enligt avtal eller på något annat sätt faktiskt har hand om frågor med anknytning till fartygets fartygssäkerhet.

3 §

Fartyg på vilka lagen tillämpas

Denna lag tillämpas på finska fartyg på finskt vattenområde och utanför finskt vattenområde samt på utländska fartyg på finskt vattenområde enligt vad som bestäms nedan.

Denna lag tillämpas på finska fiskefartyg som har en längd av minst 10 meter. Inom fartområde I för inrikes fart tillämpas lagen dock endast på fiskefartyg som har en längd av minst 12 meter. Lagen tillämpas dessutom på utländska fiskefartyg i klass III som används för fångst på Finlands territorialvatten eller lossar som fångsten i en finsk hamn.

Denna lag tillämpas inte på fritidsbåtar.

Denna lag tillämpas inte på följande fartyg, om de besiktas inom ett annat adekvat besiktningssystem:

1) försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg som inte regelbundet används i allmän trafik för transport av passagerare eller gods, eller på

2) fartyg som används för sådan frivillig sjöräddning som inte är kommersiell verksamhet.

4 §

Hänvisningar till annan lagstiftning

I lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) föreskrivs om tillsynen över efterlevnaden av lagstiftningen och andra bestämmelser om fartygssäkerhet.

I lagen om säker lastning och lossning av vissa bulkfartyg (1206/2004) bestäms om harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning.

I lagen om tryckbärande anordningar (869/1999) bestäms om tryggande av säkerhet och om tillsynsmyndighetens uppgifter i fråga om tryckbärande anordningar i fartyg.

Utöver bestämmelserna i denna lag finns bestämmelser om fartygs elmateriel också i elsäkerhetslagen (410/1996).

I lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979) föreskrivs om vad som ska iaktas i syfte att förhindra miljöförorening.

I sjötrafiklagen (463/1996) finns bestämmelser om krav på fartyg som används för handelssjöfart och krav på fritidsbåtar, till den del kraven inte regleras i någon annan lag.

I lagen om säkerhet och utsläppskrav i fråga om vissa fritidsbåtar (621/2005) finns bestämmelser om skydd av människors säkerhet och hälsa samt egendom och miljön mot fritidsbåtars, vattenskottrars och deras utrustnings skadliga egenskaper samt om avgasutsläpp och bullerutsläpp från motorerna på fritidsbåtar och vattenskottrar.

5 §

Allmänna säkerhetskrav för fartyg

Ett fartyg som används i sjöfart ska vara så konstruerat, byggt, utrustat och lastat eller barlastat och försett med sådana nödvändiga förnödenheter samt även i övrigt sådant att det med hänsyn såväl till farvattnens beskaffenhet som till den fart i vilken fartyget används kan anses att liv, egendom och miljö är tryggade.

2 kap.

Säkerhetskrav för fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen

6 §

Allmänna tekniska säkerhetskrav

Ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen ska uppfylla de krav på konstruktioner och utrustning samt arrangemang för dessa som i konventionen uppställs för fartyget. Vid fartygets drift ska iakttas de funktionella krav som uppställs i SOLAS-konventionen i syfte att säkerställa fartygssäkerheten.

Ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen ska uppfylla de förpliktande bestämmelser enligt koderna i anslutning till SOLAS-konventionen som gäller fartygs konstruktioner, utrustning och arrangemang för dessa.

Utöver vad som anges i SOLAS-konventionen ska ett fartyg som omfattas av konventionen uppfylla kraven enligt de regler som ett erkänt klassificeringssällskap utarbetat om fartygets skrov, maskineri samt elektriska och automatiska anläggningar eller motsvarande föreskrifter som meddelats av Trafiksäkerhetsverket.

För säkerställande av en tillräcklig nivå på fartygssäkerheten kan Trafiksäkerhetsverket meddela närmare tekniska föreskrifter om de tekniska och funktionella kraven enligt SOLAS-konventionen, i första hand med tillämpning av IMO:s anvisningar och rekommendationer, samt godkänna säkerhetskonstruktioner, säkerhetssystem och säkerhetsutrustning enligt SOLAS-konventionen.

mendationer, samt godkänna säkerhetskonstruktioner, säkerhetssystem och säkerhetsutrustning enligt SOLAS-konventionen.

7 §

Eftergifter

För ett fartyg som i vanliga fall inte används i internationell fart men som undantagsvis måste göra en internationell resa kan Trafiksäkerhetsverket medge eftergifter från bestämmelserna i SOLAS-konventionen, om fartyget uppfyller de säkerhetskrav som är tillräckliga med hänsyn till den tänkta resans längd och beskaffenhet samt farvattnets karaktär.

Under de förutsättningar som anges i SOLAS-konventionen kan Trafiksäkerhetsverket dessutom för ett sådant fartyg vars konstruktion inrymmer nya slags komponenter medge eftergifter i fråga om utrustningskraven avseende säker navigering, om tillämpningen av kraven allvarligt skulle försvåra forskningsarbetet för att utveckla komponenter av detta slag och möjligheterna att installera dem för bruk på fartyg i internationell fart.

8 §

Likvärdigheter

Trafiksäkerhetsverket kan tillåta att vissa tillbehör, utrustning eller apparater som avviker från kraven i SOLAS-konventionen installeras i ett fartyg, att ämnen som avviker från kraven i konventionen används på fartyget eller att arrangemang som avviker från kraven i konventionen tillämpas i fartyget, om Trafiksäkerhetsverket utifrån utförda tester eller på något annat sätt har konstaterat att tillbehören, utrustningen, apparaten, materialet och det särskilda arrangemanget är minst lika effektiva som de som föreskrivs i SOLAS-konventionen.

Under de förutsättningar som anges i SOLAS-konventionen kan Trafiksäkerhetsverket besluta att tillbehör, utrustning, apparater, material eller ett särskilt arrangemang i anslutning till ett fartyg i ett enskilt fall kan er-

sättas på något annat sätt än vad som anges i SOLAS-konventionen.

9 §

Eftergifter som gäller tekniska säkerhetskrav

I de fall som anges i SOLAS-konventionen kan Trafiksäkerhetsverket, under de förutsättningar som anges i SOLAS-konventionen, medge eftergifter för enskilda fartyg eller fartygsklasser i fråga om de krav som ställs på fartygets eller fartygsklassens konstruktioner, utrustning eller arrangemangen för dessa.

10 §

Alternativt arrangemang för säkerhetsarrangemangen för ett fartyg

Trafiksäkerhetsverket kan för ett enskilt fartyg godkänna att säkerhetsarrangemang en för ett fartyg genomförs på ett annat än vad som anges i SOLAS-konventionen, om man på detta sätt uppnår minst samma säkerhetsnivå som när reglerna enligt SOLAS-konventionen iakttas.

11 §

Avvikelser, eftergifter och likvärdigheter som gäller säkerhetskrav för navigering

Trafiksäkerhetsverket meddelar i enlighet med kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen föreskrifter om i vilken omfattning reglerna 15–28 i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen ska tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet under 150 och på sådana fartyg med en bruttodräktighet under 500 som uteslutande navigerar i skyddade kustvatten eller i inre farvatten i Finland.

Trafiksäkerhetsverket kan meddela föreskrifter i enlighet med kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen om allmänna avvikelser från kraven på navigationsutrustning för fartyg som saknar mekanisk framdrivning.

Trafiksäkerhetsverket kan vid behov medge partiella eller villkorliga eftergifter från säkerhetskraven för navigering eller likvärdigheter enligt kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen när ett fartyg används på en resa där den största distansen från fartyget till land, resans längd och beskaffenhet, frånvaron av allmänna sjöfartsrisker och andra omständigheter som påverkar säkerheten är sådana att det vore oändamålsenligt att tillämpa SOLAS-konventionen fullt ut. Trafiksäkerhetsverket ska då ta hänsyn till hur eftergifterna och likvärdigheterna eventuellt inverkar på övriga fartygs säkerhet.

12 §

Trafiktillstånd för höghastighetsfartyg

Redaren eller dennes företrädare ska för höghastighetsfartyg ansöka om trafiktillstånd enligt den säkerhetskod för höghastighetsfartyg som avses i SOLAS-konventionen.

Trafiksäkerhetsverket ska bevilja och vid behov återkalla trafiktillstånd för höghastighetsfartyg enligt den säkerhetskod för höghastighetsfartyg, på de grunder som anges i koden.

13 §

Information till IMO

Trafiksäkerhetsverket ska informera IMO om eftergifter beviljade enligt 7 § 2 mom., alternativa arrangemang godkända enligt 10 § samt om partiella eller villkorliga eftergifter eller likvärdigheter beviljade enligt 11 § 3 mom.

Trafiksäkerhetsverket ska informera IMO om i 8 § 1 mom. avsedda beslut om likvärdighet samt lämna en rapport om utförda undersökningar.

3 kap.

Säkerhetskrav för passagerarfartyg som används på inrikes resor och omfattas av tillämpningsområdet för non-SOLAS-direktivet

14 §

Klassificering av passagerarfartyg

Passagerarfartyg som omfattas av tillämpningsområdet för non-SOLAS-direktivet delas in i klasserna A, B, C och D i enlighet med non-SOLAS-direktivet beroende på vilket havsområde de trafikerar.

Trafiksäkerhetsverket bestämmer närmare gränserna för de havsområden som avses i 1 mom.

Vid tillämpning av bestämmelserna och föreskrifterna om radiokommunikation definieras havsområdena i enlighet med bestämmelserna i bilaga IV i SOLAS-konventionen.

15 §

Allmänna tekniska säkerhetskrav

Ett passagerarfartyg som omfattas av non-SOLAS-direktivet ska uppfylla de tekniska säkerhetskrav som i non-SOLAS-direktivet uppställs för det.

Utöver vad som anges i non-SOLAS-direktivet ska ett fartyg som omfattas av direktivet uppfylla kraven enligt de regler som ett erkänt klassificeringssällskap utarbetat om fartygets skrov, maskineri samt elektriska och automatiska anläggningar eller motsvarande föreskrifter som meddelats av Trafiksäkerhetsverket.

För genomförande av non-SOLAS-direktivet meddelar Trafiksäkerhetsverket närmare föreskrifter om fartygs tekniska säkerhet.

16 §

Ytterligare säkerhetskrav

För säkerställande av en tillräcklig nivå med tanke på fartygssäkerheten kan Trafiksäkerhetsverket meddela närmare tekniska föreskrifter om omständigheter kring den tekniska säkerheten för passagerarfartyg som omfattas av tillämpningsområdet för non-SOLAS-direktivet, om det på grund av klimat- och väderleksförhållanden eller andra

särskilda lokala förhållanden är nödvändigt att förbättra säkerhetskraven enligt direktivet.

17 §

Likvärdigheter

Trafiksäkerhetsverket kan meddela föreskrifter enligt vilka det är tillåtet att tillämpa regler som motsvarar reglerna i bilaga I till non-SOLAS-direktivet, om de motsvarande reglerna är minst lika effektiva som reglerna i bilaga I.

18 §

Undantag

Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare tekniska föreskrifter enligt vilka passagerarfartyg som omfattas av non-SOLAS-direktivet är undantagna från vissa särskilda krav enligt direktivet när de används för inrikes resor.

Trafiksäkerhetsverket ska förena undantaget med driftkrav enligt non-SOLAS-direktivet genom vilka det säkras att säkerhetsnivån för fartyget inte blir lägre.

19 §

Trafiktillstånd för höghastighetspassagerarfartyg

Redaren eller dennes företrädare ska för höghastighetspassagerarfartyg ansöka om trafiktillstånd enligt den säkerhetskod för höghastighetsfartyg som avses i non-SOLAS-direktivet.

Trafiksäkerhetsverket ska bevilja och vid behov återkalla trafiktillstånd för höghastighetspassagerarfartyg enligt den säkerhetskod för höghastighetsfartyg som avses i non-SOLAS-direktivet, på de grunder som anges i koden.

20 §

Information till kommissionen

Trafiksäkerhetsverket ska omedelbart informera Europeiska gemenskapernas kommission om de åtgärder som avses i 16–18 §.

4 kap.

Säkerhetskrav för fiskefartyg, specialfartyg och andra fartyg samt ett särskilt krav i fråga om den förliga porten på ro-ro-fartyg

21 §

Fiskefartyg som omfattas av tillämpningsområdet för fiskefartygsdirektivet

Ett fiskefartyg som omfattas av tillämpningsområdet för fiskefartygsdirektivet ska uppfylla de tekniska säkerhetskrav som i fiskefartygsdirektivet uppställs för fartyget i fråga. Fartyget ska också uppfylla kraven enligt Torremolinosprotokollet så som anges i fiskefartygsdirektivet.

Utöver vad som anges i fiskefartygsdirektivet ska vid konstruktion, byggande och underhåll av skrov, huvud- och hjälpmaskineri samt elektriska och automatiska anläggningar på ett fiskefartyg iaktas de föreskrifter som fastställts för klassificering av en erkänd organisation eller motsvarande föreskrifter som meddelats av Trafiksäkerhetsverket.

För genomförande av fiskefartygsdirektivet meddelar Trafiksäkerhetsverket närmare föreskrifter om fiskefartygs tekniska säkerhet.

Av särskilda skäl kan Trafiksäkerhetsverket i enskilda fall medge undantag från kraven enligt fiskefartygsdirektivet, om undantaget inte försämrar fartygssäkerheten.

Under de förutsättningar som anges i fiskefartygsdirektivet kan Trafiksäkerhetsverket besluta att tillbehör, utrustning, apparater, material och särskilda arrangemang i enskilda fall kan betraktas som likvärdiga enligt vad som annars förutsätts i fiskefartygsdirektivet.

22 §

Specialfartyg

Ett specialfartyg som omfattas av koden för specialfartyg ska uppfylla de tekniska säkerhetskrav som i koden uppställts för fartyget i fråga.

För säkerställande av en tillräcklig nivå på fartygssäkerheten kan Trafiksäkerhetsverket meddela närmare tekniska föreskrifter om de tekniska kraven för specialfartyg i enlighet med IMO:s anvisningar och rekommendationer.

Trafiksäkerhetsverket kan i enskilda fall medge undantag från bestämmelserna i koden för specialfartyg, om det är fråga om en enstaka resa i skyddade kustvatten och fartyget uppfyller de säkerhetskrav som är tillräckliga med hänsyn till den tänkta resans längd och beskaffenhet samt farvattnets karaktär.

För ett fartyg som i vanliga fall inte används som specialfartyg men som undantagsvis gör en resa som specialfartyg kan Trafiksäkerhetsverket medge eftergifter från bestämmelserna i koden för specialfartyg, om fartyget uppfyller de säkerhetskrav som är tillräckliga med hänsyn till den tänkta resans längd och beskaffenhet samt farvattnets karaktär.

Under de förutsättningar som anges i koden för specialfartyg kan Trafiksäkerhetsverket besluta att tillbehör, utrustning, apparater, material och särskilda arrangemang i enskilda fall kan betraktas som likvärdiga enligt vad som annars förutsätts i koden för specialfartyg.

Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om hur koden för specialfartyg ska tillämpas på specialfartyg med en bruttodräktighet under 500.

23 §

Övriga fartyg

För andra än i 21 och 22 § avsedda fartyg meddelar Trafiksäkerhetsverket närmare tekniska föreskrifter för uppfyllande av de allmänna säkerhetskraven enligt 5 § och för säkerställande av en tillräcklig nivå med hän-

syn till fartygssäkerheten. Föreskrifterna kan gälla fartygets

- 1) konstruktion och utrustning,
- 2) stabilitet,
- 3) huvud- och hjälpmaskineri, anordningar och system,
- 4) navigationsutrustning,
- 5) navigationsljus samt kommunikations- och signalutrustning,
- 6) radioutrustning,
- 7) brandsäkerhet,
- 8) livräddningsanordningar,
- 9) elinstallationer och elektriska anläggningar,
- 10) och andra motsvarande tekniska omständigheter.

Av särskilda skäl kan Trafiksäkerhetsverket i enskilda fall medge avvikelser från de föreskrifter som avses i 1 mom., om fartygssäkerheten inte försämras väsentligt.

24 §

Specialkrav i fråga om den förliga porten på ro-ro-fartyg

Den förliga ramp som leder till bildäcket på finska ro-ro-fartyg och utländska ro-ro-passagerarfartyg som går i reguljär trafik från eller till en hamn i Finland ska till konstruktion och arrangemang vara sådan att den inte skadas om den förliga bordläggningssporten går sönder eller lossnar.

Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare tekniska föreskrifter om konstruktion och arrangemang i fråga om den förliga rampen.

5 kap.

Fartygs lastlinjer

25 §

Syftet med fartygs lastlinje och fribord

Syftet med fartygets lastlinje och fribord är att ange hur djupt fartyget maximalt får lastas.

26 §

Fartyg på vilka bestämmelserna i kapitlet inte ska tillämpas

Bestämmelserna i detta kapitel ska inte tillämpas på de fartyg som nämns i 3 § 3 mom., på fiskefartyg i inrikes fart eller på obemannade pråmar, med undantag för pråmar som är fast kopplade till ett skjutande fartyg.

27 §

Fartyg i internationell fart

Ett fartyg i internationell fart ska uppfylla kraven enligt bestämmelserna i lastlinjekonventionen och Östersjölastlinjeöverenskommelsen.

Fartyget ska ha ett internationellt lastmärke och ett internationellt lastlinjecertifikat eller ett östersjölastmärke och ett östersjölastlinjecertifikat eller ett internationellt dispenscertifikat så som bestäms i lastlinjekonventionen eller Östersjölastlinjeöverenskommelsen.

Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare tekniska föreskrifter för genomförande av lastlinjekonventionen och Östersjölastlinjeöverenskommelsen.

28 §

Fartyg i inrikes fart

Ett passagerarfartyg som omfattas av non-SOLAS-direktivet ska uppfylla de lastlinjekrav som uppställs i non-SOLAS-direktivet.

Andra än i 1 mom. avsedda fartyg i inrikes fart med en längd av minst 24 meter ska ha ett lastmärke för inrikes fart och ett nationellt lastlinjecertifikat som anger hur djupt fartyget får lastas. Om fartyget har ett internationellt lastmärke och lastlinjecertifikat eller ett östersjölastmärke och ett östersjölastlinjecertifikat, behövs det inte något särskilt lastmärke för inrikes fart eller något nationellt lastlinjecertifikat.

Andra än i 1 mom. avsedda fartyg i inrikes fart med en längd över 15 meter men under 24 meter ska ha ett sådant fribord som med hänsyn till farvattnets karaktär kan anses

tryggt. För fartyg som avses i detta moment kan Trafiksäkerhetsverket vid behov bestämma ett lastmärke för inrikes fart och utfärda ett nationellt lastlinjecertifikat, om det med hänsyn till av fartygets användningsändamål och fartområdet behövs för att säkerställa säker drift av fartyget.

För genomförande av non-SOLAS-direktivet meddelar Trafiksäkerhetsverket närmare föreskrifter om lastlinjerna för passagerarfartyg i inrikes fart som omfattas av non-SOLAS-direktivet. Trafiksäkerhetsverket meddelar också närmare tekniska föreskrifter om krav i fråga om konstruktion för övriga fartyg i inrikes fart samt om fribord och uträknandet av det. Dessutom meddelar Trafiksäkerhetsverket närmare tekniska föreskrifter om mått, placering och utmärkning av lastmärket för inrikes fart och de linjer som används utöver lastmärket.

29 §

Eftergifter

För ett finskt fartyg med nya typer av lösningar kan Trafiksäkerhetsverket medge eftergifter från de bestämmelser i lastlinjekonventionen som om de tillämpas, i betydande grad kan hindra forskning för att vidareutveckla dessa nya typer av lösningar och hindra ibruktageandet av dem på fartyg som används på internationella resor. Ett fartyg av detta slag ska dock uppfylla de säkerhetskrav som med hänsyn till den totala säkerheten är tillräckliga för den drift som fartyget är avsett för.

För ett finskt fartyg som i vanliga fall inte används i internationell fart men som undantagsvis gör en internationell resa kan Trafiksäkerhetsverket medge eftergifter från bestämmelserna enligt lastlinjekonventionen, om fartyget uppfyller säkerhetskrav tillräckliga med hänsyn till den tänkta resans längd och beskaffenhet samt farvattnets karaktär.

Trafiksäkerhetsverket ska informera IMO om eftergifter enligt 1 och 2 mom.

30 §

Likvärdigheter

Trafiksäkerhetsverket kan tillåta att vissa tillbehör, en viss utrustning eller en viss apparat installeras i ett finskt fartyg eller att ett visst material används eller ett särskilt arrangemang tillämpas på fartyget som är annorlunda än vad som krävs i lastlinjekonventionen, om Trafiksäkerhetsverket utifrån utförda tester eller på något annat sätt har konstaterat att tillbehören, utrustningen, apparaten, materialet och det särskilda arrangemanget är minst lika ändamålsenliga som de som föreskrivs i lastlinjekonventionen.

Trafiksäkerhetsverket ska informera IMO om i 1 mom. avsedda beslut som gäller fartyg i internationell fart samt lämna en rapport om utförda undersökningar.

31 §

Avvikelser från lastlinjebestämmelserna i inrikes fart

Av särskilda skäl kan Trafiksäkerhetsverket i enskilda fall medge avvikelser från lastlinjebestämmelserna för inrikes fart när det gäller andra fartyg än passagerarfartyg som omfattas av non-SOLAS-direktivet, om fartygssäkerheten inte försämras väsentligt.

32 §

Ansökan om och ordnande av bestämmande av lastmärke

Ett finskt fartygs redare eller dennes ombud ska lämna in en skriftlig ansökan om bestämmande av lastmärkets placering till Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringsällskap som befullmäktigats av Trafiksäkerhetsverket.

Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om de uppgifter som ska fogas till ansökan, ansökningstidpunkten och ordnandet av bestämmande av lastmärke.

33 §

Placering av lastmärke, och lastlinjecertifikat

Trafiksäkerhetsverket bestämmer placeringen av ett lastmärke och utfärdar ett lastlinjecertifikat.

Trafiksäkerhetsverket kan bemyndiga ett erkänt klassificeringssällskap att bestämma placeringen av lastmärken och utfärda interimistiska lastlinjecertifikat. För fartyget ska det senast inom tre månader från utfärdandet av det interimistiska lastlinjecertifikatet skaffas ett lastlinjecertifikat som utfärdats av Trafiksäkerhetsverket på ansökan av redaren eller dennes företrädare.

När det gäller inrikes fart utfärdas lastmärke och lastlinjecertifikat för ett eller flera fartområden för inrikes fart.

Om fartygets namn eller hemort ändras eller uppgifterna om fartyget har ändrats på något annat sätt som påverkar uppgifterna i lastlinjecertifikatet, ska redaren eller dennes ombud utan dröjsmål skriftligen ansöka om ett nytt lastlinjecertifikat hos Trafiksäkerhetsverket.

34 §

Ändring av fartyg efter bestämmandet av lastmärke

Om ett fartyg efter bestämmandet av lastmärke har ändrats så att fartygets fribord kan påverkas, får fartyget inte användas förrän redaren eller dennes ombud har anmält ändringen till Trafiksäkerhetsverket eller ett av Trafiksäkerhetsverket bemyndigat erkänt klassificeringssällskap och ett nytt fribord har bestämts för fartyget.

6 kap.

Besiktning av fartyg

35 §

Besiktningens syfte

Syftet med besiktningen av ett fartyg är att få visshet om att fartyget till sin konstruktion, sitt maskineri och sin utrustning uppfyller kraven i enlighet med bestämmelserna och föreskrifterna om fartygets säkerhet. Syftet med besiktningen är också att säkerställa att fartyget överensstämmer med bestämmelserna och föreskrifterna om förhindrande av förorening av miljön förorsakad av fartyg.

Vid besiktningen kontrolleras dessutom fartyget innehar ett i sjöarbetskonventionen avsett certifikat för arbete till sjöss.

I samband med besiktning eller på grundval av den ska det dessutom

- 1) bestämmas fartygets fartområde,
- 2) säkerställas att fartyget har lämplig bemanning och fartygspersonalen lämplig behörighet,
- 3) beträffande ett passagerarfartyg fastställas det största tillåtna antalet passagerare, vilket inte får överstiga det antal som redaren eller fartygets befälhavare anhåller om,
- 4) kontrolleras att fartyget har giltiga certifikat och säkerhetscertifikat samt övriga behövliga bevis, handlingar och författningar,
- 5) avgöras om fartyget får användas i vintrafik,
- 6) kontrolleras att fartyget har behöriga däck- och lastmärken, samt
- 7) kontrolleras att fartyget även i övrigt i varje avseende är i sjövärdigt skick.

36 §

Besiktningförrättare

Trafiksäkerhetsverket utför besiktning av finska fartyg. Trafiksäkerhetsverket kan bemyndiga ett erkänt klassificeringssällskap att utföra en besiktning partiellt eller helt. Trafiksäkerhetsverket kan ge en besiktningssman som det utsett och som inte är anställd hos Trafiksäkerhetsverket i uppdrag att partiellt eller helt utföra en besiktning av ett fartyg i inrikes fart.

Vid besiktning av yrkesbåtar kan Trafiksäkerhetsverket anlita ett i 11 § i lagen om säkerhet och utsläppskrav i fråga om vissa fritidsbåtar (621/2005) avsett anmält organ.

37 §

Besiktning som utförts av myndigheter i andra stater

Trafiksäkerhetsverket kan begära att en myndighet i en stat som är fördragsslutande part i SOLAS-konventionen, MARPOL 73/78-konventionen eller lastlinjekonventionen ska utföra en annan besiktning än grundbesiktning. En besiktning av detta slag är likvärdig med en besiktning som utförts enligt detta kapitel.

Ett fartyg som för flagg tillhörande en avtalspart till de konventioner som nämns i 1 mom. kan besiktas i Finland, om en behörig myndighet i fartygets flaggstat anholder om detta hos Trafiksäkerhetsverket.

38 §

Utsedda besiktningsmän

En utsedd besiktningsman ska ha sådan behörighet att han eller hon kan utföra besiktningar på behörigt sätt. Närmare bestämmelser om behörighetsvillkoren för utsedda besiktningsmän utfärdas genom förordning av statsrådet.

Utnämningensbrev för utsedda besiktningsmän utses för viss tid, högst fem år. Utnämningensbrevet ska kunna förnyas på ansökan om sökanden kan visa att han eller hon har bevarat sin behörighet.

Trafiksäkerhetsverket ska återkalla utnämningensbrevet för en utsedd besiktningsman, om

1) den utsedda besiktningsmannen inte längre i fråga om kunskaper och färdigheter uppfyller villkoren för erhållande av utnämningensbrev, eller

2) den utsedda besiktningsmannen allvarligt eller upprepade gånger bryter mot denna lag eller de bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

Den utsedda besiktningsmannen ska höras innan utnämningensbrevet återkallas.

I de fall som avses i 3 mom. kan Trafiksäkerhetsverket ålägga den utsedda besiktningsmannen att genast återlämna sitt utnämningensbrev till Trafiksäkerhetsverket.

Utnämningensbrevet återkallas helt eller för viss tid. Tiden räknas från det att personen i fråga har delgetts beslutet eller senast från det att utnämningensbrevet upphör att gälla.

När utsedda besiktningsmän utför besiktningar som avses i denna lag ska de iaktta förvaltningslagen (434/2003), språklagen (423/2003), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003) och lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999).

39 §

Avtal om besiktningsbemyndigande

När Trafiksäkerhetsverket bemyndigar ett erkänt klassificeringssällskap att utföra besiktningar ska det ingå ett skriftligt avtal om besiktningsbemyndigandet med det erkända klassificeringssällskapet. Avtalet ska innehålla bestämmelser åtminstone de omständigheter som anges i artikel 6.2 i klassificeringssällskapsdirektivet.

Avtalet ska dessutom innehålla följande villkor:

1) klassificeringssällskapet utser för sig ett ombud vars hemort är i Finland och som för klassificeringssällskapets talan inför domstol och andra myndigheter,

2) klassificeringssällskapet förser Trafiksäkerhetsverket med alla relevanta uppgifter om sin klassade flotta, överföringar, ändringar av fartygs klass, tillfälliga avstängningar och tillbakadraganden från klass,

3) klassificeringssällskapet utfärdar inte certifikat eller säkerhetscertifikat för ett fartyg som har uteslutits ur klassen eller för vilket klassen har ändrats av säkerhetsskäl, innan klassificeringssällskapet har förhandlat med Trafiksäkerhetsverket för att avgöra om en fullständig inspektion är nödvändig,

4) klassificeringssällskapet samarbetar med hamnstatens myndigheter i fråga om ett far-

tyg som det har klassificerat, särskilt när det gäller att åtgärda fel eller brister,

5) klassificeringssällskapet samråder med andra klassificeringssällskap för att dess tekniska standarder och genomförandet av dessa ska förbli likvärdiga i linje med bestämmelserna i Internationella sjöfartsorganisationen IMO:s resolution A.847(20); när klassificeringen överförs från ett klassificeringssällskap till ett annat ska både det frånträdande och det tillträdande klassificeringssällskapet handla i enlighet med artikel 15.5 i klassificeringssällskapsdirektivet,

6) finska lag ska tillämpas på avtalet.

40 §

Vägran att utfärda ett besiktningsbemyndigande

Om Trafiksäkerhetsverket bemyndigar ett erkänt klassificeringssällskap i enlighet med 39 §, kan det inte vägra att bemyndiga ett annat erkänt klassificeringssällskap som har hemvist inom Europeiska unionens område att utföra besiktningar, om det inte finns grundad anledning till att begränsa klassificeringssällskapens antal.

41 §

Återkallande av ett besiktningsbemyndigande

Trafiksäkerhetsverket ska återkalla ett besiktningsbemyndigande som det gett ett erkänt klassificeringssällskap, om erkännandet av klassificeringssällskapet har återkallats i enlighet med artikel 9 i klassificeringssällskapsdirektivet.

Trafiksäkerhetsverket kan återkalla ett besiktningsbemyndigande som det gett ett erkänt klassificeringssällskap också om klassificeringssällskapet i väsentlig grad eller upprepade gånger försummar sin skyldighet att utföra besiktning i enlighet med det avtal som avses i 39 §.

Oberoende av att ett erkänt klassificeringssällskap uppfyller kriterierna i bilagan till klassificeringssällskapsdirektivet kan Trafiksäkerhetsverket återkalla ett besiktningsbemyndigande tills vidare i enlighet med artikel

10 i klassificeringssällskapsdirektivet, om det anser att klassificeringssällskapet inte längre förmår utföra besiktningsuppdrag för dess räkning.

Trafiksäkerhetsverket ska återställa det besiktningsbemyndigande som har återkallats tills vidare, om Europeiska gemenskapernas kommission i enlighet med förfarandet enligt artikel 7.2 i klassificeringssällskapsdirektivet begär det.

42 §

Tillsyn över erkända klassificeringssällskap

Trafiksäkerhetsverket ska övervaka att ett erkänt klassificeringssällskap sköter sina uppgifter enligt det avtal som avses i 39 § och uppfyller kriterierna i bilagan till klassificeringssällskapsdirektivet. Trafiksäkerhetsverket ska utföra inspektionsåtgärder vartannat år och rapportera om dem till Europeiska gemenskapernas kommission.

Trafiksäkerhetsverket ska lämna Europeiska gemenskapernas kommission och medlemsstaterna de anmälningar som avses i klassificeringssällskapsdirektivet.

43 §

Ansökan om och ordnande av besiktning

Redaren eller dennes ombud ska skriftligen hos Trafiksäkerhetsverket ansöka om grundbesiktning av ett nytt fartyg och av ändringsarbeten på ett befintligt fartyg samt om godkännande av ritningar och planer i anslutning till dessa.

Ansökan om andra än i 1 mom. avsedda besiktningar ska göras skriftligen hos Trafiksäkerhetsverket eller hos en utsedd besiktningsman.

Redaren eller dennes ombud kan hos ett erkänt klassificeringssällskap som bemyndigats av Trafiksäkerhetsverket ansöka om besiktningar som Trafiksäkerhetsverket bemyndigat klassificeringssällskapet i fråga att utföra.

Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om de uppgifter som ska fogas till de ansökningar som avses i 1 och 2 mom., om ansök-

ningstidpunkten och om ordnandet av besiktningar.

44 §

Förrättande av besiktning

Redaren ska se till att fartyget besiktas och avtala med Trafiksäkerhetsverket eller med ett erkänt klassificeringssällskap som beordrigats av Trafiksäkerhetsverket eller med en utsedd besiktningsman om tid och plats för besiktningen.

Fartygets befälhavare ska se till att det på fartyget, innan besiktningen inleds, har vidtagits sådana förberedande åtgärder som krävs för att besiktningen ska kunna utföras systematiskt och utan dröjsmål samt ställa tillräckligt med personal till besiktningsförrättarens förfogande.

Besiktningen ska förrättas så att den medför minsta tänkbara olägenhet och dröjsmål för fartyget.

45 §

Besiktningsslag

Sjösäkerhetsbesiktningar som utförs på fartyg är grundbesiktning, förnyad besiktning, periodisk besiktning, mellanbesiktning och årsbesiktning.

Grundbesiktning omfattar ingående inspektion av fartygets konstruktion, maskineri och utrustning, utvändig inspektion av fartygets botten och den första periodiska inspektionen av tryckbärande anordningar.

Förnyad besiktning omfattar inspektion av fartygets konstruktion och utrustning samt utvändig inspektion av fartygets botten.

Vid periodisk besiktning kontrolleras att brandsäkerhetsarrangemangen samt släckningsanordningar, livräddningsutrustning och livräddningsarrangemang, radioutrustning, navigeringsutrustning, lotslejdare, lotshissar jämte arrangemang samt andra anordningar som förutsätts i SOLAS-konventionen är i skick och lämpliga med beaktande av fartområdena för fartyget.

Vid mellanbesiktning säkerställs att fartygets konstruktion, pannor, tryckbärande an-

ordningar, maskinerier jämte utrustning, manöveranordningar och därtill hörande styrsystem och elektriska anordningar är i gott skick. I den mellanbesiktningen ingår dessutom utvändig inspektion av fartygets botten.

Vid årsbesiktning kontrolleras genom visuell granskning att fartygets konstruktion, maskineri och utrustning har underhållits så att vid föregående besiktning konstaterad sjövärdighet har bevarats och att sådan utrustning eller sådana anordningar ombord på fartyget som krävs i ett beslut av Trafiksäkerhetsverket inte utan tillstånd har avlägsnats eller bytts ut.

46 §

Sjösäkerhetsbesiktning av fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen

Ett fartyg som omfattas av SOLAS-konventionen ska genomgå grundbesiktning så som bestäms i SOLAS-konventionen innan det sätts i trafik som finskt fartyg.

För genomförande av SOLAS-konventionen meddelar Trafiksäkerhetsverket närmare tekniska föreskrifter om utförandet av i 1 mom. avsedd grundbesiktning och övriga besiktningar enligt SOLAS-konventionen i enlighet med IMO:s anvisningar.

47 §

Sjösäkerhetsbesiktning av fartyg som omfattas av non-SOLAS-direktivet

Ett passagerarfartyg som används på inrikes resor och ett höghastighetspassagerarfartyg i inrikes fart vilka omfattas av non-SOLAS-direktivet ska genomgå grundbesiktning innan det sätts i trafik som finskt fartyg så som bestäms i non-SOLAS-direktivet.

För genomförande av non-SOLAS-direktivet meddelar Trafiksäkerhetsverket närmare föreskrifter om utförandet av i mom. avsedd grundbesiktning och övriga besiktningar enligt non-SOLAS-direktivet.

48 §

Sjösäkerhetsbesiktning av andra fartyg i inrikes fart än sådana som omfattas av non-SOLAS-direktivet

Ett passagerarfartyg som används i inrikes fart och inte omfattas av non-SOLAS-direktivet ska genomgå grundbesiktning innan det sätts i trafik som finskt fartyg.

Utöver grundbesiktning ska ett fartyg som avses i 1 mom. också genomgå förnyad besiktning och årsbesiktning.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om när grundbesiktning, förnyad besiktning och årsbesiktning ska utföras och vad som ingår i besiktningarna.

49 §

Sjösäkerhetsbesiktning av lastfartyg och pråmar som används i inrikes fart samt lastfartyg i internationell fart som inte omfattas av tillämpningsområdet för SOLAS-konventionen

Ett lastfartyg och en pråm som används i inrikes fart samt ett lastfartyg i internationell fart som inte omfattas av SOLAS-konventionen ska genomgå grundbesiktning innan fartyget eller pråmen sätts i trafik som finskt fartyg.

Utöver grundbesiktning ska ett fartyg som avses i 1 mom. också genomgå förnyad besiktning och årsbesiktning. På ett lastfartyg som används i inrikes fart och har en bruttodräktighet av minst 500 och på ett sådant lastfartyg i internationell fart som inte omfattas av SOLAS-konventionen ska det utföras mellanbesiktning av fartyget och periodisk besiktning av fartygets radioutrustning.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om när grundbesiktning, förnyad besiktning, årsbesiktning, periodisk besiktning och mellanbesiktning ska utföras och vad som ingår i besiktningarna.

50 §

Besiktning av fiskefartyg

Ett fartyg som omfattas av fiskefartygsdirektivet ska genomgå grundbesiktning så som bestäms i fiskefartygsdirektivet innan fartyget sätts i trafik som finskt fartyg.

För genomförande av fiskefartygsdirektivet meddelar Trafiksäkerhetsverket närmare föreskrifter om utförandet av i 1 mom. avsedd grundbesiktning och övriga besiktningar enligt fiskefartygsdirektivet.

Ett fiskefartyg som inte omfattas av fiskefartygsdirektivet ska genomgå grundbesiktning innan fartyget sätts i trafik som finskt fartyg. Utgående från fiskefartygens klasser och fångstområdena meddelar Trafiksäkerhetsverket närmare föreskrifter om besiktningarna av dessa fartyg.

51 §

Besiktning av specialfartyg, yrkesbåtar och hyresbåtar

Ett specialfartyg, en yrkesbåt och en hyresbåt ska genomgå grundbesiktning innan fartyget sätts i trafik som finskt fartyg.

Specialfartyg, yrkesbåtar och hyresbåtar ska utöver grundbesiktning också genomgå förnyad besiktning, årsbesiktning, mellanbesiktning och periodisk besiktning.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om när grundbesiktning, förnyad besiktning, årsbesiktning, mellanbesiktning och periodisk besiktning ska utföras och vad som ingår i besiktningarna.

52 §

Skrovbesiktning av fartyg som används i vintertrafik

När ett fartyg första gången tas i bruk i vintertrafik ska dess skrov besiktas för vintertrafik. Bottnen på ett fartyg som används i vintertrafik ska årligen besiktas utvändigt innan fartyget på nytt används i vintertrafik.

Ett fartyg som isklassificerats av ett erkänt klassificeringssällskap som bemyndigats av

Trafiksäkerhetsverket behöver inte genomgå besiktning enligt 1 mom. Av särskilda skäl kan Trafiksäkerhetsverket dessutom undanta ett oklassificerat fartyg från besiktning enligt 1 mom., förutsatt att fartygssäkerheten inte äventyras.

53 §

Besiktningar för att förhindra förorening av miljön

Ett fartyg ska besiktas innan det sätts i trafik som finskt fartyg, för att det ska säkerställas att fartyget uppfyller kraven enligt lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979). I fråga om besiktningar för att förhindra förorening av miljön tillämpas MARPOL 73/78-konventionen, Helsingforskonventionen, Europeiska gemenskapens rättsakter och övriga internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

För genomförande av MARPOL 73/78-konventionen, Helsingforskonventionen, Europeiska gemenskapens rättsakter och övriga internationella förpliktelser som är bindande för Finland meddelar Trafiksäkerhetsverket närmare föreskrifter om utförandet av de besiktningar som avses i 1 mom.

54 §

Lastlinjebesiktningar

Ett fartyg som omfattas av lastlinjekonventionen ska besiktas så som bestäms i lastlinjekonventionen eller i Östersjölastlinjeöverenskommelsen.

För genomförande av lastlinjekonventionen och Östersjölastlinjeöverenskommelsen meddelar Trafiksäkerhetsverket närmare tekniska föreskrifter om utförandet av de besiktningar som avses i 1 mom.

Ett fartyg i inrikes fart med en längd av minst 24 meter ska genomgå lastlinjebesiktning innan det sätts i trafik. Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om utförandet av besiktningen.

55 §

Extra besiktning

Trafiksäkerhetsverket kan trots att redaren eller dennes ombud inte ansökt om det besluta om extra besiktning av ett finskt fartyg efter betydande reparations- eller ändringsarbeten på fartyget efter en sjöolycka, när ett fel har upptäckts på fartyget eller när någon annan särskild orsak kräver det.

Om fartygets navigationsutrustning eller framdrivningsmaskineri styrs med hjälp av ett integrerat system, är redaren vid en extra besiktning skyldig att visa upp användarhandboken över systemets funktioner och, för utredning av funktioner som inte har beskrivits i den, ett protokoll över en sådan testning av systemet som tillverkaren av utrustningen har låtit utföra eller själv har utfört. Om redaren inte lägger fram något testprotokoll, kan Trafiksäkerhetsverket efter att ha hört redaren begära att ett obundet forskningsinstitut testar systemet på redarens bekostnad.

56 §

Ändring av ett fartyg efter besiktning

Efter besiktningen av ett fartyg får det inte utan samtycke av Trafiksäkerhetsverket göras några ändringar i fartygets konstruktion, maskineri, utrustning eller något annat som besiktningen omfattat.

57 §

Besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat

På basis av besiktningarna utfärdar Trafiksäkerhetsverket besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat eller gör anteckningar i dem om utförd periodisk besiktning, mellanbesiktning eller årsbesiktning, om inga väsentliga brister har konstaterats vid besiktning. Om väsentliga brister konstateras ges handlingarna efter det att bristerna har avhjälpats.

För genomförande av SOLAS-konventionen, lastlinjekonventionen, MAR-

POL 73/78-konventionen, sjöarbetskonventionen, non-SOLAS-direktivet och fiskefartygsdirektivet samt övriga internationella förpliktelser meddelar Trafiksäkerhetsverket närmare föreskrifter om de besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat som utfärdas på basis av besiktningarna samt om hur länge de är giltiga och hur deras giltighet kan förlängas.

Trafiksäkerhetsverket utfärdar certifikat för arbete till sjöss enligt sjöarbetskonventionen samt övriga certifikat enligt sjöarbetskonventionen. Villkor för beviljandet är att Trafiksäkerhetsverket i fråga om omständigheterna för sin behörighet konstaterat att det inte finns hinder för beviljandet och att arbetarskyddsmyndigheten utifrån sin inspektion konstaterat i sitt utlåtande till trafiksäkerhetsverket att det inte finns hinder för beviljandet i fråga om omständigheterna för sin behörighet.

58 §

Interimistiska certifikat eller säkerhetscertifikat

Om besiktningen utförs av ett erkänt klassificeringssällskap som bemyndigats av Trafiksäkerhetsverket, kan det inom de specialvillkor som anges i avtalet om bemyndigande utfärda ett interimistiskt certifikat eller säkerhetscertifikat för fartyget. Det interimistiska certifikatet eller säkerhetscertifikatet gäller i högst fem månader. Inom fem månader från besiktningen ska fartyget ha ett certifikat eller ett säkerhetscertifikat som utfärdats av Trafiksäkerhetsverket eller ett certifikat eller säkerhetscertifikat vilka certifikat på ansökan av redaren eller dennes representant utfärdats av en i 37 § avsedd myndighet i en annan stat.

59 §

Förnyande av certifikat och säkerhetscertifikat och upphörande av deras giltighet

Om fartygets namn eller hemort ändras eller uppgifterna om fartyget ändras på något annat sätt som påverkar uppgifterna i certifi-

katet eller säkerhetscertifikatet, ska redaren eller dennes ombud utan dröjsmål skriftligen ansöka om ett nytt certifikat eller säkerhetscertifikat hos Trafiksäkerhetsverket.

Ett certifikat eller säkerhetscertifikat upphör att gälla om det inte innehåller någon anteckning om föreskriven årsbesiktning, mellanbesiktning eller periodisk besiktning eller om fartyget har ändrats utan Trafiksäkerhetsverkets samtycke eller om fartyget börjar föra en annan stats flagg.

60 §

Brister som konstaterats på ett fartyg

Om det på ett fartyg vid en besiktning konstateras ett fel eller en brist, ska besiktningförrättaren underrätta fartygets befälhavare eller redare om detta och sätta ut en tidsfrist för avhjälpande av felet eller bristen och göra en behörig anteckning om detta i besiktningshandlingarna. Anmälan om att felet eller bristen har avhjälpits ska inom utsatt tid göras till Trafiksäkerhetsverket.

61 §

Omhändertagande av ett fartygs certifikat eller säkerhetscertifikat

Trafiksäkerhetsverket kan omhänderta certifikat eller säkerhetscertifikat som det har utfärdat för ett finskt fartyg, om fartyget inte till sin konstruktion, sitt maskineri, sin utrustning eller sin funktion är i ett sådant skick som förutsatts vid besiktningen. Trafiksäkerhetsverket utfärdar ett interimistiskt certifikat eller säkerhetscertifikat i stället för det omhändertagna certifikatet eller säkerhetscertifikatet. De fel eller brister som upptäckts på fartyget ska avhjälpas inom det interimistiska certifikatets eller säkerhetscertifikatets giltighetstid. Trafiksäkerhetsverket ska utan dröjsmål utfärda ett nytt certifikat eller säkerhetscertifikat för fartyget så snart de konstaterade felet eller bristerna i fartyget har avhjälpits på behörigt sätt. Det nya certifikatet eller säkerhetscertifikatet utfärdas för samma tid som det omhändertagna certifikatet eller säkerhetscertifikatet skulle ha varit i kraft.

62 §

Medgivande till avvikelser

Av särskilda skäl kan Trafiksäkerhetsverket i enskilda fall för viss tid medge avvikelser från de krav som föreskrivs i eller med stöd av detta kapitel. Avvikelserna får inte strida mot internationella överenskommelser som är förpliktande för Finland.

Avvikelser får medges under förutsättning att säkerhetsnivån för fartyget inte blir avsevärt lägre.

Om ett fartyg går i trafik enbart mellan utländska hamnar kan Trafiksäkerhetsverket med hänsyn till trafikens art dock bestämma att trafiken ska jämföras med därmed jämförbar inrikestrafik eller internationell trafik.

7 kap.

Skeppsmätning

63 §

Syftet med och närmare föreskrifter om skeppsmätning

Genom skeppsmätning fastställs ett fartygs bruttodräktighet och nettodräktighet i enlighet med skeppsmätningkonventionen.

För säkerställande av att skeppsmätningkonventionen tillämpas på ett enhetligt sätt kan Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter om kraven enligt skeppsmätningkonventionen i enlighet med IMO:s anvisningar och rekommendationer.

På det sätt som anges i IMO:s generalför-samlings resolution A.494 av den 19 november 1981 och på begäran av redaren kan Trafiksäkerhetsverket tillåta att också en dräktighet fastställd i konvention om ett enhetligt skeppsmätningssystem (FördrS 18/1955) används parallellt som fartygets bruttodräktighet.

64 §

Utförare av skeppsmätning

Skeppsmätning av finska fartyg utförs av Trafiksäkerhetsverket eller av skeppsmätare som utsetts av Trafiksäkerhetsverket och som inte är anställda hos Trafiksäkerhetsverket.

65 §

Utsedda skeppsmätare

En utsedd skeppsmätare ska ha sådan behörighet att han eller hon kan utföra skeppsmätningar på behörigt sätt. Närmare bestämmelser om behörighetsvillkoren för utsedda skeppsmätare utfärdas genom förordning av statsrådet.

Utnämningensbrev för utsedda skeppsmätare utses för viss tid, högst fem år. Utnämningensbrevet ska kunna förnyas på ansökan om sökanden kan visa att han eller hon har bevarat sin behörighet.

Trafiksäkerhetsverket ska återkalla utnämningensbrevet för en utsedd skeppsmätare, om

- 1) den utsedda skeppsmätaren inte längre i fråga om kunskaper och färdigheter uppfyller villkoren för erhållande av utnämningensbrev,
- 2) den utsedda skeppsmätaren allvarligt eller upprepade gånger bryter mot denna lag eller de bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

Den utsedda skeppsmätaren ska höras innan utnämningensbrevet återkallas.

I de fall som avses i 3 mom. kan Trafiksäkerhetsverket ålägga den utsedda skeppsmätaren att genast återlämna sitt utnämningensbrev till Trafiksäkerhetsverket.

Utnämningensbrevet återkallas helt eller för viss tid. Tiden räknas från det att personen i fråga har delgetts beslutet eller senast från det att utnämningensbrevet upphör att gälla.

När utsedda skeppsmätare utför skeppsmätningar som avses i denna lag ska de iakttta förvaltningslagen, språklagen, lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet och lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet.

66 §

Ansökan om och ordnande av skeppsmätning

Redaren eller dennes ombud ska skriftligen ansöka om skeppsmätning hos Trafiksäkerhetsverket eller en utsedd skeppsmätare.

Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om de uppgifter som ska fogas till ansökan, ansökningstidpunkten och ordnandet av skeppsmätning.

67 §

Skeppsmätning och mätbrev

Ett fartyg med en längd av minst 12 meter ska mätas innan det sätts i trafik som ett finskt fartyg. På begäran av redaren eller fartygets befälhavare kan också ett fartyg med en längd som underskrider 12 meter mätas.

När fartygsbygget nått ett sådant stadium att fartygets övre däck är på plats kan skeppsmätaren ombes upprätta en tillfällig mätblankett för underdäcksutrymmet.

På basis av skeppsmätningen utfärdar Trafiksäkerhetsverket för fartyget ett mätbrev enligt skeppsmätningkonventionen.

68 §

Skeppsmätning av fartyg utförd av en myndighet i en annan stat

Trafiksäkerhetsverket kan begära att en behörig myndighet i en avtalspart i skeppsmätningkonventionen ska mäta ett finskt fartyg utomlands. En sådan skeppsmätning erkänns som likvärdig med skeppsmätning som avses i detta kapitel.

Ett fartyg som för flagg tillhörande en avtalspart till skeppsmätningkonventionen kan mätas i Finland, om en behörig myndighet i fartygets flaggstat anholder om detta hos Trafiksäkerhetsverket.

69 §

Fartygs övergång till finsk flagg

När ett utländskt fartyg övergår till finsk flagg ska fartygets dräktighet kontrolleras och för fartyget utfärdas ett internationellt mätbrev enligt skeppsmätningkonventionen.

70 §

Finskt fartygs övergång till en annan stats flagg

När ett fartyg som är infört i det finska fartygsregistret övergår till en sådan annan stats flagg som tillträtt skeppsmätningkonventionen, ska fartygets mätbrev fortsätta att gälla högst tre månader eller tills en behörig myndighet i den flaggstaten ersätter mätbrevet med ett annat internationellt mätbrev beroende på vilken tidpunkt som infaller tidigare. Mätbrevet ska återlämnas till Trafiksäkerhetsverket.

71 §

Mätbrev för Suez kanal och Panama kanal

På begäran av redaren eller fartygets befälhavare kan Trafiksäkerhetsverket för ett finskt fartyg utfärda ett mätbrev på engelska för Suez kanal eller för Panama kanal. Ett sådant mätbrev kan också utfärdas för ett utländskt fartyg i en finsk hamn, om redaren eller fartygets befälhavare anholder om det hos Trafiksäkerhetsverket.

Skeppsmätningen och fastställandet av dräktigheten ska genomföras i enlighet med de regler för skeppsmätning som vid respektive tidpunkt gäller för Suez kanal och Panama kanal.

72 §

Märkning av lastrum

Redaren eller fartygets befälhavare ska förse lastrum som medtagits vid fastställandet av fartygets nettodräktighet med en perma-

nent märkning i enlighet med skeppsmätningenskonventionen.

73 §

Ändringar som påverkar uppgifterna i mätbrevet

Om ett fartyg, efter det att det har försetts med ett mätbrev, har undergått ändringar som påverkar dräktigheten, ska redaren eller fartygets befälhavare underrätta Trafiksäkerhetsverket om detta utan dröjsmål. Fartygets dräktighet ska fastställas på nytt och för fartyget ska utfärdas ett nytt mätbrev enligt skeppsmätningenskonventionen och med iakttagande av den tidsbegränsning som anges i skeppsmätningenskonventionen.

Bestämmelserna i 1 mom. tillämpas också när rum som inte är märkta som lastrum används som sådana.

Om ändringar som avses i 1 mom. konstateras på ett utländskt fartyg som har ett mätbrev enligt skeppsmätningenskonventionen, ska Trafiksäkerhetsverket underrätta skeppsmätningensmyndigheterna i fartygets flaggstat om detta.

Om fartygets namn eller hemort ändras eller uppgifterna om fartyget ändras på något annat sätt som påverkar uppgifterna i mätbrevet, ska redaren eller dennes ombud utan dröjsmål skriftligen ansöka om ett nytt mätbrev hos Trafiksäkerhetsverket.

74 §

När ett mätbrev förkommer eller skadas

Om ett fartygs mätbrev förkommer, ska redaren eller fartygets befälhavare underrätta Trafiksäkerhetsverket om detta. Om det finns grundad anledning att anta att mätbrevet har förkommit, utfärdar Trafiksäkerhetsverket ett nytt mätbrev där orsaken till utfärdandet anges.

Om ett fartygs mätbrev har skadats eller så förslitits att det har blivit svårt att använda det, utfärdar Trafiksäkerhetsverket på ansökan ett nytt mätbrev förutsatt att det gamla mätbrevet återlämnas till Trafiksäkerhetsver-

ket. I det nya mätbrevet anges orsaken till utfärdandet.

8 kap.

Drift av fartyg

75 §

Lastning och transport

Ett fartyg ska lastas så att dess stabilitet och bärighet är tillräcklig och så att dess konstruktioner inte utsätts för alltför stor belastning. Ett fartyg får inte lastas över lastmärket och lasten får inte placeras så att den hindrar fritt och säkert tillträde till objekt och anordningar som behövs för driften av fartyget eller så att fartyget får begynnelselutning.

När ett fartyg lastas ska det tas noggrann hänsyn till fartygets lämplighet för den tänkta transporten och till lastens egenskaper. Behövliga försiktighetsåtgärder ska vidtas med tanke på händelser som kan äventyra liv och hälsa och säkerheten för fartyget, lasten och miljön.

Ett fartyg som har en lastsäkringsmanual ska lastas i enlighet med den godkända lastsäkringsmanualen eller på något annat sätt eller med någon annan metod som godkänts av Trafiksäkerhetsverket.

Fartyget ska lastas så att lasten inte hindrar sikten från kommandobryggan.

Ett passagerarfartyg får inte användas för att utföra bogsering, om inte det är fråga om att hjälpa ett nödställt fartyg som påträffats under färden.

För genomförande av SOLAS-konventionen, Europeiska gemenskapens rättsakter eller andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland kan Trafiksäkerhetsverket meddela närmare tekniska föreskrifter om lastning av och transport med fartyg.

76 §

Transport av spannmål i bulk på fartyg

När spannmål transporteras i bulk ombord på ett fartyg i internationell fart ska bestäm-

melserna i SOLAS-konventionen och de regelverk som utfärdats med stöd av den iakttas.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om transport och lastning av spannmål på finska fartyg i inrikes fart och på utländska fartyg som lastar eller lossar spannmål i en finsk hamn. När spannmål transporteras i inrikes fart kan de bestämmelser som nämns i 1 mom. iaktas i stället för Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter.

77 §

Märkningar på fartyg

Fartyg som är införda i det finska fartygsregister ska märkas med fartygets namn, hemort och utmärkning av djupgåendet. Dessutom ska fartyget förses med andra märkningar som förutsätts enligt SOLAS-konventionen, Europeiska gemenskapens rättsakter eller övriga internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om hur de märkningar som avses i 1 mom. ska göras, om deras placering, utmärkningssättet och märkningarnas storlek.

78 §

Säkerhetsanvisningar

Säkerhetsanvisningarna för passagerare på passagerarfartyg ska vara avfattade på fartygets arbetspråk och på de språk som de största passagerargrupperna använder eller uttryckas med internationella vildtecken.

9 kap.

Helikopterverksamhet på fartyg

79 §

Helikoptertransporter

Om inte något annat följer av luftfartslagen (1242/2005) eller av Europeiska gemenskapens lagstiftning som tillämpas på helikoptertransporter, kan helikoptertransporter till och från ett fartyg utföras, om det på farty-

gets däck finns att tillgå ett vinschningsområde, ett begränsat landningsområde eller ett fullständigt landningsområde.

I samband med internationell fart ska ett ro-ro-passagerarfartyg i klass A som omfattas av non-SOLAS-direktivet och som används på inrikesresor och ett tankfartyg ha ett fullständigt eller ett begränsat landningsområde så som förutsätts i SOLAS-konventionen. Ett ro-ro-passagerarfartyg i klass B, C och D vilket omfattas av non-SOLAS-direktivet ska ha ett vinschningsområde eller ett landningsområde så som förutsätts i non-SOLAS-direktivet.

I nödsituationer beslutar fartygets befälhavare och helikopterbefälhavaren tillsammans om sättet och platsen för helikoptertransporten, om fartyget inte har sådana märkningar som behövs vid helikopterverksamhet eller om skyddsutrustningen är bristfällig.

För säkerställande av en tillräcklig nivå när det gäller säkerheten kan Trafiksäkerhetsverket meddela närmare föreskrifter som överensstämmer med IMO:s rekommendationer samt Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) standarder och rekommendationer och som gäller de tekniska kraven för helikoptertransporter samt märkningarna och radiokommunikationen samt om de säkerhetsåtgärder som ska genomföras i samband med transporterarna.

80 §

Medgivande till avvikelser

Av särskilda skäl kan Trafiksäkerhetsverket i enskilda fall medge avvikelse från de föreskrifter om helikopterverksamhet som meddelats med stöd av 79 § 4 mom., om avvikelsen inte väsentligt försämrar säkerheten för fartyget, helikoptern, personerna ombord på fartyget eller helikoptern, eller för miljön.

10 kap.

Särskilda bestämmelser

81 §

Tillsyn

Trafiksäkerhetsverket utöver tillsyn över efterlevnaden av denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

Polisen, tullverket, arbetarskyddsförvaltningen och Trafikverket ska ge Trafiksäkerhetsverket handräckning för fullgörandet av de uppgifter som anges i denna lag. Bestämmelser om handräckning av gränsbevakningsväsendet finns i gränsbevakningslagen (578/2005).

82 §

Föreskrifter om gränserna för fartområden för inrikes fart

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om gränserna för de fartområden för inrikes fart som anges i 2 § 36 punkten.

83 §

Auktorisering av serviceföretag för fartygs säkerhetsanordningar

Trafiksäkerhetsverket auktoriserar serviceföretag för säkerställande av att säkerhetsanordningarna på fartyg fungerar. Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om förutsättningarna för auktorisering av serviceföretag för säkerhetsanordningar på fartyg i enlighet med kraven i SOLAS-konventionen. Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om hur servicen av fartygs säkerhetsanordningar ska utföras.

84 §

Ersättning för kostnaderna till Trafiksäkerhetsverket

I fråga om de avgifter som enligt denna lag ska tas ut för Trafiksäkerhetsverkets prestationer föreskrivs i lagen om grunderna för

avgifter till staten (150/1992). Närmare bestämmelser om avgifterna utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

85 §

Ersättning för kostnaderna till utsedda besiktningsmän och skeppsmätare

Den som beställer en fartygsbesiktning eller skeppsmätning ska betala en utsedd besiktningsman och skeppsmätare arvode för åtgärder som grundar sig på denna lag eller de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den eller för handlingar som utfärdas på basis av åtgärderna.

Arvodets storlek bestäms med hänsyn till fartygstypen, fartygets storlek, dräktighet och användningsändamål, trafikens eller åtgärdens art, platsen och tiden för genomförande av åtgärden samt olika samtidiga åtgärder. När det gäller kontroll av avhjälpande av brister ska hälften av arvodet för åtgärden tas ut hos redaren. Om en åtgärd av orsaker som inte beror på utföraren inte kan genomföras på en och samma gång eller inte alls på grund av att redaren inte har iakttagit det som utföraren har bestämt angående åtgärden, ska redaren betala hälften av det arvode som tas ut för åtgärden.

Närmare bestämmelser om arvodets storlek utfärdas genom förordning av statsrådet.

Utsedda besiktningsmän och skeppsmätare har rätt att av beställaren få ersättning för sina resekostnader samt dagtraktamente enligt statens resereglementet. Om fartyget inte ligger vid kaj, ska den utsedda besiktningsmannen eller skeppsmätaren transporteras till fartyget eller har han eller hon rätt att få ersättning för sina kostnader med anledning av ordnandet av transport.

86 §

Indrivning av arvoden till utsedda besiktningsmän och skeppsmätare samt av deras kostnader

Arvoden till utsedda besiktningsmän och skeppsmätare samt av deras kostnader får drivas in hos den betalningsskyldige utan dom eller beslut, med iakttagande av lagen

om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007).

91 §

Fartygssäkerhetsföreseelse

11 kap.

Straff

87 §

Äventyrande av trafiksäkerheten

Bestämmelser om straff för äventyrande av trafiksäkerheten och grovt äventyrande av trafiksäkerheten finns i 23 kap. 1 och 2 § i strafflagen (39/1889).

88 §

Fylleri i sjötrafik, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad och förande av fortskaffningsmedel utan behörighet

Bestämmelser om straff för fylleri i sjötrafik, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad och förande av fortskaffningsmedel utan behörighet finns i 23 kap. 5, 8 och 10 § i strafflagen.

89 §

Underlåtenhet att se till att fartyget är sjövärdigt

Bestämmelser om straff för underlåtenhet att se till att ett fartyg är sjövärdigt finns i 20 kap. 1 § i sjölagen (674/1994).

90 §

Försummelse av förpliktelserna beträffande skeppshandlingar

Bestämmelser om straff för försummelse av förpliktelserna beträffande skeppshandlingar finns i 20 kap. 3 § i sjölagen.

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) försummar att iaktta de allmänna säkerhetskraven enligt 5 §,

2) försummar att iaktta de allmänna tekniska säkerhetskraven enligt 6 § 1–3 mom. eller föreskrifterna enligt 4 mom.,

3) försummar att iaktta de allmänna tekniska säkerhetskraven enligt 15 § 1 och 2 mom. eller föreskrifterna enligt 3 mom.,

4) försummar att iaktta de tekniska säkerhetskraven enligt 21 § 1 och 2 mom. eller föreskrifterna enligt 3 mom.,

5) försummar att iaktta de tekniska säkerhetskraven enligt 22 § 1 mom. eller föreskrifterna enligt 2 mom.,

6) försummar att iaktta de tekniska föreskrifterna för andra fartyg enligt 23 §,

7) försummar att iaktta det krav i fråga om den förliga porten på ro-ro-fartyg som anges i 24 § 1 mom. eller de föreskrifter som avses i 2 mom.,

8) försummar att iaktta de bestämmelser i lastlinjekonventionen eller Östersjölastlinjeöverenskommelsen som avses i 27 §,

9) försummar att iaktta de lastlinjekrav enligt non-SOLAS-direktivet som avses i 28 § 1 mom. eller de lastmärkes- och fribordskrav för andra fartyg som avses i 2 mom. eller de föreskrifter som avses i 3 mom.,

10) använder ett fartyg utan tillstånd som avses i 12 § 1 mom. eller 19 § 1 mom.,

11) försummar den skyldighet att ansöka om lastlinjecertifikat som gäller enligt 33 § 2 eller 4 mom.,

12) bryter mot det förbud som anges i 34 §,

13) försummar den skyldighet att återlämna ett utnämningssbrev som gäller enligt 38 § 5 mom. och 65 § 5 mom.,

14) försummar ombesörjningsplikten enligt 44 § 1 eller 2 mom.,

15) försummar besiktningsskyldigheten enligt 46 § 1 mom., 47 § 1 mom., 48 § 1 eller 2 mom., 49 § 1 eller 2 mom., 50 § 1 eller 3 mom., 51 § 1 mom., 52 § 1 mom., 53 § 1 mom. eller 54 § 1 eller 3 mom.,

16) bryter mot det förbud som anges i 56 §,

17) försummar att skaffa certifikat eller säkerhetscertifikat enligt 58 §,

18) försummar den skyldighet att ansöka om certifikat eller säkerhetscertifikat som gäller enligt 59 § 1 mom.,

19) försummar den skyldighet att underrätta om avhjälpande av fel eller brister som gäller enligt 60 § 1 mom.,

20) försummar skeppsmätningsskyldigheten enligt 67 § 1 mom.,

21) försummar den skyldighet att låta kontrollera utländska fartygs dräktighet som gäller enligt 69 §,

22) försummar återlämningskyldigheten enligt 70 §,

23) försummar den skyldighet att förse lastrum med märkning som gäller enligt 72 §,

24) försummar den underättelses skyldighet som gäller enligt 73 § 1 eller 2 mom. eller den skyldighet att ansöka om mätbrev som gäller enligt 4 mom.,

25) försummar den återlämnings skyldighet som gäller enligt 74 § 1 mom. eller den skyldighet att återlämna som gäller enligt 2 mom.,

26) bryter mot bestämmelserna om lastning och transport eller bogseringsförbudet i 75 §,

27) bryter mot bestämmelserna om bulk transport av spannmål i 76 §,

28) försummar den skyldighet att förse fartyg med märkningar som gäller enligt 77 §,

29) försummar den skyldighet i fråga om säkerhetsanvisningar som gäller enligt 78 §, eller

30) bryter mot de bestämmelser om helikopterverksamhet på fartyg som finns i 79 §, till den del det handlar om fartygets konstruktion, fartygets utrustning eller försumelse av säkerhetsåtgärder på fartyget,

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans, för fartygssäkerhetsförseelse dömas till böter.

92 §

Åtgärdseftergift

Om en fartygssäkerhetsförseelse är ringa eller de administrativa påföljder som gärningen medför för gärningsmannen kan anses vara tillräckliga med hänsyn till hur allvarlig

gärningen är, behöver åtal för förseelsen inte väckas och straff inte dömas ut.

Om en förseelse uppenbart är sådan som anges i 1 mom., kan Trafiksäkerhetsverket utan att vidta andra åtgärder ge den skyldige en anmärkning.

12 kap.

Ändringssökande och verkställighet

93 §

Rättelseyrkande och ändringssökande

Rättelse i ett beslut som Trafiksäkerhetsverket har meddelat med stöd av denna lag får sökas skriftligen inom 30 dagar från delgåendet av beslutet. Ändring i beslutet får inte sökas genom besvär. Rättelseyrkandet ska lämnas till Trafiksäkerhetsverket, som ska behandla det i brådsökande ordning.

I ett beslut med anledning av ett rättelseyrkande får ändring sökas genom besvär enligt förvaltningsprocesslagen (586/1996).

Ändring i en avgift som Trafiksäkerhetsverket fastställt enligt denna lag får sökas så som föreskrivs i 11 b § i lagen om grunderna för avgifter till staten.

94 §

Verkställighet

Framställande av rättelseyrkande eller anförande av besvär utgör inte hinder för verkställande av beslut som meddelats med stöd av denna lag, om inte den myndighet som behandlar rättelseyrkandet eller besvärsmyndigheten bestämmer något annat.

95 §

Behörig domstol.

I andra än i 93 § avsedda mål som ska handläggas enligt denna lag bestäms den be-

höriga domstolen enligt 21 kap. i sjölagen (674/1994).

13 kap.

Ikraftträdande

96 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 . Lagens 35 § 2 mom. och 57 § 3 mom. träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms särskilt genom förordning av statsrådet.

Genom denna lag upphävs förordningen av den 17 april 1924 angående handelsfartyg (103/1924) jämte ändringar.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

97 §

Övergångsbestämmelse

Hyresbåtar som genomgått grundbesiktning före den 1 januari 2006 får vara hyresbåtar på de villkor som anges i denna lag, trots att de inte uppfyller de krav som avses i lagen om säkerhet och utsläppskrav i fråga om vissa fritidsbåtar.

2.

Lag**om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Lagens tillämpningsområde

I denna lag föreskrivs om fartygsbemannning, fartygspersonalens behörighet och vakthållning.

Denna lag innehåller också de bestämmelser om nationellt genomförande som förutsetts i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95, nedan ISM-förordningen.

2 §

Definitioner

I denna lag och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den avses med

1) *SOLAS-konventionen* 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) jämte ändringar,

2) *STCW-konventionen* 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984) jämte ändringar,

3) *direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk* Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk,

4) *fiskefartygsdirektivet* rådets direktiv 97/70/EG om att införa harmoniserade sä-

kerhetsregler för fiskefartyg som har en längd av 24 meter och däröver, sådant det lyder ändrat genom kommissionens direktiv 99/19/EG och 2002/35/EG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG,

5) *ISM-koden* de internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening som ingår som bilaga till ISM-förordningen,

6) *sjöarbetskonventionen* den konvention om arbete till sjöss som antogs vid 94:e Internationella sjöarbetskonferensen 2004, Fartyg och trafik

7) *fartyg* färdmedel och anordningar som har kontakt med vattnet och är avsedda för färd på vatten,

8) *fartygspersonal* alla som arbetar ombord på ett fartyg,

9) *redare* den som äger eller hyr hela fartyget och som ensam eller tillsammans med andra personer utövar faktisk beslutanderätt i fartygssäkerhetsfrågorna; i denna lag jämställs med redaren en sådan person som enligt avtal eller på något annat sätt faktiskt har hand om frågor med anknytning till fartygets fartygssäkerhet,

10) *passagerare* alla personer med undantag av fartygets befälhavare och besättningsmedlemmarna eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord på ett fartyg för det fartygets behov eller barn under ett år,

11) *fartygs längd* 96 procent av hela längden i vattenlinjen på 85 procent av minsta malldjupet, mätt från kölens överkant, eller längden från förstävans förkant till roderhjärtstockens mittpunkt i samma vattenlinje, om detta mått är större; för fartyg konstruerade med styrlastighet ska längden mätas i en vattenlinje som är parallell med konstruktionsvattenlinjen; i fråga om fartyg med en

längd under 12 meter är längden dock lika med fartygets största längd,

12) *bruttodräktighet* den i fartygets mätbrev angivna bruttodräktighet som har fastställts enligt formeln i bilaga I till 1969 års internationella skeppsmättningskonvention (FördrS 31/1982); bruttodräktigheten för en fast kombination som består av skjutbogserrare och pråm är den sammanlagda bruttodräktigheten för dessa,

13) *fritidsbåt* varje båt avsedd för sport- och fritidsändamål, oavsett typ eller framdrivningsmaskineri, med en skrovlängd på 2,5–24 meter, mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder; med fritidsbåt avses inte ett fartyg som hyrs ut bemannat,

14) *nöjesfartyg* varje fartyg avsett för sport- och fritidsändamål vars skrovlängd är över 24 meter, mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder, och vars bruttodräktighet är under 500 ton,

15) *vägfärja* med fordonsdäck försedda fartyg som rör sig styrda av en lina eller någon annan av Trafiksäkerhetsverket godkänt ersättade anordningen och som förmedlar landsvägstrafik över vattendrag,

16) *hyresbåt* fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om säkerhet och utsläppskrav i fråga om vissa fritidsbåtar (621/2005) och som hyrs ut för fritidsbruk bemannade eller obemannade och som i annan än reguljär trafik medför högst tolv passagerare; med hyresbåt avses inte vattensko-ter,

17) *fiskefartyg* fartyg som är utrustade eller används för att fånga fisk eller andra i vatten levande naturresurser i kommersiellt syfte,

18) *passagerarfartyg* ett fartyg som medför fler än tolv passagerare,

19) *ro-ro-passagerarfartyg* fartyg som medför fler än tolv passagerare och som har ro-ro-lastutrymmen eller utrymmen av särskild kategori enligt definitionen i regel II-2/A/2 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg,

20) *pråm* fartyg som saknar eget framdrivningsmaskineri,

21) *lastfartyg* andra än i 13-20 punkten definierade fartyg,

22) *tankfartyg* lastfartyg vars lastrum har byggts eller lämpar sig huvudsakligen för transport av flytande last i bulk,

23) *reguljär trafik* trafik enligt på förhand fastställda tidtabeller eller rutter,

24) *internationell fart* trafik mellan utländska hamnar eller mellan Finland och utländska hamnar; den internationella farten delas in i fyra fartområden som följer:

a) *östersjötrafik* är trafik utanför området för inrikes fart på Östersjön inklusive Finska viken och Bottniska viken med latitudparallell genom Skagen, 57°44,8" nordlig bredd, som gräns mellan Danmark och Sverige mot Nordsjön,

b) *närtrafik* är trafik utanför området för östersjötrafik på Nordsjön och därmed förbundna vatten, dock inte längre bort än 12° västlig längd i väster eller 48° nordlig bredd i söder eller 64° nordlig bredd i norr,

c) *europatrafik* är trafik utanför området för närtrafik, dock inte i västligare än 12° västlig längd, sydligare än 30° nordlig bredd eller östligare än 45° östlig längd,

d) *fjärrtrafik* är trafik utanför området för närtrafik och utanför området för europatrafik.

25) *inrikes fart* trafik mellan finska hamnar; med inrikes fart jämställs fart via Saima kanal och därtill direkt anslutna ryska vattenområden till Viborg samt fart mellan Vihrevoj och Viborg; inrikes farten delas in i tre fartområden som följer:

a) *fartområde I* omfattar åar, älvar, kanaler, hamnar, sjöar samt sådana områden i den inre skärgården som inte direkt är utsatta för sjögång från öppna havet och dessutom korta oskyddade farledsavsnitt i den inre skärgården,

b) *fartområde II* omfattar den yttre skärgården och sådana skärgårdsområden som är direkt utsatta för sjögång från öppna havet,

c) *fartområde III* omfattar öppna havsområden i inrikes fart,

26) *klassificering av passagerarfartyg* passagerarfartygsklasser för passagerarfartyg som omfattas av non-SOLAS-direktivet beroende på vilket havsområde de trafikerar:

a) *passagerarfartyg i klass A* ett passagerarfartyg som används på inrikes resor och som får användas också utanför det område

som trafikeras av fartyg i klasserna B, C och D,

b) *passagerarfartyg i klass B* ett passagerarfartyg som används på sådana inrikes resor, också inom det område som trafikeras av fartyg i klasserna C och D, under vilka fartyget aldrig befinner sig mer än 20 sjömil, vid medelvattenstånd, från en strandlinje där nödställda kan ta sig i land,

c) *passagerarfartyg i klass C* ett passagerarfartyg som används på sådana inrikes resor, också inom det område som trafikeras av fartyg i klass D, på havsområden där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 2,5 meter är mindre än 10 procent under en ettårsperiod för åretruntrafik eller under en särskild begränsad period av året för trafik utslutande under en sådan period, och där fartyget aldrig befinner sig mer än 15 sjömil från en skyddad plats eller mer än 5 sjömil, vid medelvattenstånd, från en strandlinje där nödställda kan ta sig i land,

d) *passagerarfartyg i klass D* ett passagerarfartyg som används på sådana inrikes resor endast på havsområden där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 1,5 meter är mindre än 10 procent under en ettårsperiod för åretruntrafik eller under en särskild begränsad period av året för trafik utslutande under en sådan period, och där fartyget aldrig befinner sig mer än 6 sjömil från en skyddad plats eller mer än 3 sjömil, vid medelvattenstånd, från en strandlinje där nödställda kan ta sig i land,

27) *fiskefartygs klasser* klasserna I, II och III så att fartyg med en längd som underskrider 15 meter hör till klass I, fartyg med en längd av minst 15 meter men under 24 meter hör till klass II samt fartyg med en längd av minst 24 meter till klass III,

28) *fångstområde I* sjöarna samt den inre och yttre skärgården fram till den yttre gränsen av Finlands inre territorialvatten, *fångstområde II* havsområdena i Finska viken, norra Östersjön och Bottniska viken norr om breddgraden 59 00 N, och *fångstområde III* de övriga havsområdena i Östersjön, varvid gränsen mot Nordsjön går mellan Danmark och Sverige vid Skagens breddgrad 57 44,8 N,

29) *utbildning* en sådan examen, delexamen eller studiehelhet som ingår i ett exa-

mens- och utbildningssystem som undervisningsministeriet fattat beslut om och som ministeriet, när det fastställt respektive yrkeshögskolas utbildningsprogram, eller Utbildningsstyrelsen i sina examensgrunder eller riksomfattande grunder för läroplanen fastställt som utbildningskrav för de behörighetsbrev som nämns i denna lag eller en av Trafiksäkerhetsverket av särskilda skäl godkänd annan utbildning,

30) *sjötjänst* tjänstgöring inom besättning- en på andra fartyg än fritidsbåtar, nöjesfartyg eller pråmar; när den sjötjänst som krävs för erhållande av behörighetsbrev bestäms ska en tidsperiod av 30 dagar ombord på ett fartyg anses motsvara en månad.

3 §

Hänvisningar till annan lagstiftning

I lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) föreskrivs om tillsynen över efterlevnaden av lagstiftning och andra bestämmelser om fartygssäkerhet.

Bestämmelser om vilo- och arbetstider finns i sjöarbetstidslagen (296/1976), lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart (248/1982) och semesterlagen för sjömän (433/1984).

2 kap.

Fartygsbemanning, fartygspersonalens behörighet och vakthållning

4 §

Kapitlets tillämpningsområde

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas på finska fartyg och fartygspersonal som arbetar ombord på finska fartyg samt på finska fartygs redare.

Detta kapitel tillämpas på finska fiskefartyg som har en längd av minst 10 meter. Inom fartområde I i inrikes fart tillämpas detta kapitel dock endast på fiskefartyg som har en längd av minst 12 meter. Detta kapitel tillämpas dessutom på utländska fiskefartyg i fiskefartygs klass III som används för fångst

på Finlands territorialvatten eller lossar fängsten i en finsk hamn.

Detta kapitel tillämpas dock inte på

1) försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg som inte i regel används i allmän trafik för transport av passagerare eller gods,

2) fritidsbåtar,

3) vägfärjor,

4) fartyg med en längd av högst 10 meter vilka används inom industrianläggningars klart åtskilda uppdämningsbassänger,

5) fartyg med en längd av högst 10 meter vilka inte används i allmän trafik för transport av passagerare, för reguljär transport av last eller för bogsering,

6) fartyg som används för sådan frivillig sjöräddning som inte är kommersiell verksamhet om besättningen utbildats för efterspanings- och räddningsuppdrag inom sjöräddningstjänsten.

5 §

Betryggande bemanning

Ett fartyg ska bemannas så att inte fartyget, fartygspersonalen, passagerarna, lasten, annan egendom eller miljön onödigtvis utsätts för risker.

Fartygspersonalen ska i fråga om antal och behörighet vara sådan att vakthållnings och säkerhetsrelaterade sysslor ombord på fartyget kan skötas.

Fartyg där fartygspersonalen bor ombord ska dessutom ha behövlig ekonomipersonal.

6 §

Fastställande av bemanningen och bemanningscertifikat

Bemanningen för ett fartyg ska fastställas innan det sätts i trafik som finskt fartyg eller tas i bruk som finskt fiskefartyg.

Fartygets redare ska hos Trafiksäkerhetsverket skriftligen ansöka om fastställande av bemanningen i god tid innan fartyget sätts i trafik eller tas i bruk som fiskefartyg. Sökanden ska tillsammans med sin ansökan sända in alla uppgifter som behövs för fastställan-

det av bemanningen samt ett förslag till bemanning av fartyget.

Innan bemanningen fastställs ska Trafiksäkerhetsverket i fråga om andra än fiskefartyg, nöjesfartyg och hyresbåtar begära utlåtandet av arbetarskyddsmyndigheten och vederbörande arbetsmarknadsorganisationer inom sjöfarten om ansökan om fastställande av bemanningen.

Trafiksäkerhetsverket fastställer fartygets bemanning och utfärdar ett bemanningscertifikat, av vilket framgår fartygets minimibemanning samt fartygspersonalens sammansättning och de uppgiftsrelaterade behörighetsvillkoren på olika fartområden eller fångstområden. Bemanningscertifikatet gäller för viss tid eller tills vidare.

Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om de omständigheter som ska läggas fram i ansökan om fastställande av bemanningen och om bemanningscertifikatets giltighetstid.

7 §

Omständigheter som ska beaktas när bemanningscertifikat utfärdas

När Trafiksäkerhetsverket utfärdar ett bemanningscertifikat ska det ta hänsyn till betryggande vakthållning och i anslutning till detta bestämmelserna om arbets- och vilotider i sjöarbetstidslagen (296/1976) och lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart (248/1982), fartygets storlek och typ, laster som ska fraktas med fartyget, fartygets maskineffekt och maskineriets automationsgrad, den allmänna standarden på fartygets utrustning, servicen och underhållet, fartområdet och fångstområdet, antalet passagerare, kosthåll och renhållning samt den utbildning som ges ombord.

Vid beviljande av bemanningscertifikat ska Trafiksäkerhetsverket, utöver det som föreskrivs i 1 mom., beakta bestämmelserna i sjöarbetskonventionen.

Bemanningen ska vara tillräckligt stor för att fartygets räddnings- och brandbekämpningsutrustning och övriga säkerhetsutrustning ska kunna hanteras och för att de uppgifter som föreskrivs i fartygets larmlista ska kunna skötas.

I enlighet med sjöarbetskonventionen ska det finnas en legitimerad läkare ombord på ett fartyg som medför fler än 100 passagerare i internationell fart på en resa som varar längre än tre dagar.

Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om de omständigheter som ska beaktas när bemanningscertifikat utfärdas.

8 §

Förhandsutlåtande om bemanningen

Fartygetss redare, ett fiskefartygs blivande ägare eller innehavare eller vederbörande riksomfattande arbetsmarknadsorganisation inom sjöfarten kan skriftligen begära att Trafiksäkerhetsverket avger ett förhandsutlåtande om bemanningen.

I ansökan om förhandsutlåtande ska ingå samma uppgifter som i ansökan om fastställande av bemanningen och läggas fram ett förslag till bemanning av fartyget. I ansökan ska anges i vilken fråga förhandsutlåtande söks.

Innan förhandsutlåtande avges ska Trafiksäkerhetsverket i fråga om andra än fiskefartyg, nöjesfartyg och hyresbåtar begära utlåendet av arbetarskyddsmyndigheten och vederbörande arbetsmarknadsorganisationer inom sjöfarten om ansökan om förhandsutlåtande.

Trafiksäkerhetsverket ska iaktta förhandsutlåendet när det fastställer bemanningen av fartyget, om de omständigheter som ligger till grund för ansökan har kvarstått oförändrade.

9 §

Redarens och befälhavarens skyldigheter

Redaren ska se till att fartyget har ett bemanningscertifikat och att fartyget är bemannat enligt gällande bemanningscertifikat.

Fartygets befälhavare ska se till att fartyget är bemannat på betryggande sätt med hänsyn till rådande förhållanden. Fartyget ska i alla händelser ha minst en sådan bemanning som motsvarar kraven i gällande bemanningscertifikat.

Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om redarens och befälhavarens skyldigheter när det gäller omständigheter i anslutning till bemanningen.

10 §

Skydd för fartygets befälhavare och maskinchefen

Om befälhavaren med stöd av sin yrkeskompetens och erfarenhet anser att fartyget inte uppfyller de krav som uppställts för bemanningen i 9 § 1 eller 2 mom., får han eller hon inte hindras att kräva behövliga ändringar och får ingen heller vidta åtgärder mot honom eller henne med anledning av detta. Detsamma gäller maskinchefen i frågor som berör maskineriet och brandsäkerheten.

11 §

Ändring av bemanningen

Om fartygets konstruktion, utrustning, användning, fartområden eller fångstområden eller uppgifterna om redaren eller fartyget ändras, ska redaren utan dröjsmål skriftligen underrätta Trafiksäkerhetsverket om detta.

Vid behov utfärdar Trafiksäkerhetsverket ett nytt bemanningscertifikat för fartyget.

12 §

Avvikelser från bemanningscertifikatet

Om det inte i en hamn där ett fartyg ligger kan fås behörig fartygspersonal utan oskäligt dröjsmål eller oskäligen kostnader, kan Trafiksäkerhetsverket för viss tid eller för en viss resa bevilja fartyget rätt att göra avvikelser från den fastställda bemanningen, förutsatt att fartygssäkerheten inte äventyras.

Bemanningen ska kompletteras i enlighet med den fastställda bemanningen så snart det är möjligt.

13 §

Avsteg från den i bemanningscertifikatet bestämda behörigheten

Av tvingande skäl kan Trafiksäkerhetsverket på skriftlig ansökan av redaren i fråga om behörighetsbrev för däck- och maskinbefälet bevilja dispens för en person att arbeta på ett fartyg i en befattning för vilken han eller hon inte har behörighet. Villkoret är att personen har tillräcklig behörighet för att på ett betryggande sätt ha hand om befattningen. Trafiksäkerhetsverket kan bevilja dispens, om förfarandet inte medför fara för liv, egendom eller miljön. Innan Trafiksäkerhetsverket beviljar dispens ska det höra vederbörande riksomfattande arbetsmarknadsorganisation inom sjöfarten. En dispens får inte gälla längre än sex månader åt gången.

I annan än inrikes fart kan dock dispens för befälhavares eller maskinchefs befattning beviljas endast av synnerligen tvingande skäl och även då endast för så kort tid som nödvändigt.

Dispens kan beviljas endast för en uppgift med följande högre behörighetsbrev. Om en person saknar behörighetsbrev, kan han eller hon beviljas dispens för en uppgift med lägst behörighetsbrev, om han eller hon på basis av sin utbildning och erfarenhet uppenbart förmår sköta befattningen.

14 §

Avvikelser i fråga om fartområden

Om ett annat fartyg än ett fiskefartyg går i trafik inom ett begränsat område utomlands, kan Trafiksäkerhetsverket på skriftlig ansökan med beaktande av trafikens art i enskilda fall besluta att sådan trafik i fråga om bemanningen och fartygspersonalens behörighet ska jämföras med därmed jämförbar inrikestrafik. Avvikelserna får medges under förutsättning att säkerhetsnivån inte blir lägre.

15 §

Behörighetsbrev

De som arbetar ombord på ett fartyg ska ha den behörighet som anges i denna lag och i de bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Över påvisad behörighet utfärdas ett behörighetsbrev.

Maskinbefäl ska på motorfartyg ha ett sådant behörighetsbrev som krävs för motorfartyg och på ångfartyg ett sådant behörighetsbrev som krävs för ångfartyg.

Radiooperatörer ska ha en med stöd av radiolagen (1015/2001) avlagd och giltig behörighetsexamen som berättigar till användning av radiostationen i fråga. Kommunikationsverket utfärdar behörighetsbrev som berättigar till användning av radiostation i enlighet med Internationella teleunionens (ITU) radioreglemente.

Trafiksäkerhetsverket fastställer närmare de områden och förhållanden under vilka det krävs behörighetsbrev som berättigar till användning av radiostation och godkänner de fartygsspecifika behörighetsvillkoren.

Nöjesfartygs befälhavare ska ha ett internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt.

Förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad ska ha ett förarbrev för hyresbåt. Om föraren av en hyresbåt som hyrs ut bemannad framför hyresbåten i internationell fart, ska han eller hon förutom ett förarbrev för hyresbåt också ha ett internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt.

När ett finskt fartyg har bortfraktats åt en utlänning för att användas i trafik mellan Europeiska gemenskapens medlemsstater och de stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet på sådana villkor att den utländska befraktaren kan bestämma om fartygets användning för sjöfart, ska fartygets befälhavare inneha ett behörighetsbrev eller kompetensbevis enligt denna lag och den övriga fartygspersonalen ett sådant behörighetsbrev eller kompetensbevis som deras respektive uppgifter förutsätter.

16 §

Ansökan om behörighetsbrev

Behörighetsbrev ska sökas skriftligen hos Trafiksäkerhetsverket. Sökanden ska till stöd för sin ansökan lägga fram de uppgifter och utredningar som behövs för utfärdande av behörighetsbrev.

Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om de omständigheter som ska läggas fram i ansökan om behörighetsbrev.

17 §

Utfärdande av behörighetsbrev

Trafiksäkerhetsverket utfärdar behörighetsbrev. För utfärdandet av behörighetsbrev förutsätts det att sökandens ålder, hälsotillstånd, kunskaper, färdigheter, utbildning och erfarenheter uppfyller de behörighetsvillkor som krävs för behörighetsbrevet.

Uppgifter om utfärdade och återkallade behörighetsbrev förs in i sjömansregistret. Närmare bestämmelser om sjömansregistret finns i lagen om registrering av fartygspersonal (1360/2006).

För genomförande av STCW-konventionen, direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk, fiskefartygsdirektivet och Internationella teleunionens (ITU) radio-reglemente utfärdas genom förordning av statsrådet närmare bestämmelser om behörighetsbrev och behörighetsvillkoren.

Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om de behövliga nationella behörighetsbrev och behörighetsvillkoren.

Trafiksäkerhetsverket fastställer formulären för behörighetsbrev.

18 §

Specialbehörigheter, nödsituations- och sjukvårdsutbildning samt alternativa behörighetsbrev

Av medlemmarna av fartygspersonalen kan utöver det som annars krävs för tjänstgöringen också krävas specialbehörigheter enligt fartygets egenskaper.

De medlemmar av fartygspersonalen som tilldelats uppgifter som ingår i fartygets larmlista ska ha grundläggande nödsituationsutbildning i enlighet med de uppgifter som tilldelats dem och brandutbildning enligt de tilldelade uppgifterna.

De som arbetar ombord på fiskefartyg ska ha säkerhetsutbildning.

För genomförande av STCW-konventionen och direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk utfärdas genom förordning av statsrådet närmare bestämmelser om alternativa behörighetsbrev, specialbehörigheterna för fartygspersonal samt om nödsituations-, brand- och sjukvårdsutbildningen.

19 §

Giltighetstid för och förnyande av behörighetsbrev

Behörighetsbrev gälls för viss tid eller tills vidare. För genomförande av STCW-konventionen, direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk och fiskefartygsdirektivet utfärdas genom förordning av statsrådet närmare bestämmelser om behörighetsbrevens giltighetstider. Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om giltighetstider för de nationella behörighetsbrev.

När behörighetsbrev eller certifikat över specialbehörighet förnyas ska innehavaren av behörighetsbrevet eller certifikatet över specialbehörighet lägga fram utredning om att han eller hon har bevarat sin yrkeskompetens. Genom förordning av statsrådet utfärdas bestämmelser om förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet samt om utredning om bevarad yrkeskompetens.

20 §

Återkallande av behörighetsbrev och kompetensbevis

Trafiksäkerhetsverket ska för viss tid eller helt och hållet återkalla ett behörighetsbrev eller kompetensbevis som det har utfärdat, om innehavaren

1) i väsentlig grad eller upprepade gånger har brutit mot bestämmelserna eller föreskrifterna om sjöfart,

2) genom sin verksamhet i övrigt har visat allmän likgiltighet gentemot bestämmelserna eller föreskrifterna,

3) vid skötseln av sina uppgifter har gjort sig skyldig till fylleri i sjötrafik som avses i 23 kap. 5 § i strafflagen (39/1889), eller

4) inte längre uppfyller villkoren för erhållande av behörighetsbrevet eller kompetensbeviset.

Trafiksäkerhetsverket kan för viss tid eller helt återkalla ett behörighetsbrev eller kompetensbevis som det har utfärdat, om innehavaren på något annat än i 1 mom. 1 punkten avsett sätt bryter mot bestämmelserna eller föreskrifterna om sjöfart eller på något annat sätt genom sin verksamhet äventyrar fartygs trafikens säkerhet.

Gränsbevakningsväsendet, polisen eller tullen kan för högst sex månader frånta innehavaren ett behörighetsbrev eller kompetensbevis som Trafiksäkerhetsverket utfärdat, om det finns sannolika skäl att misstänka att personen vid skötseln av sina uppgifter har gjort sig skyldig till fylleri i sjötrafik som avses i 23 kap. 5 § i strafflagen.

Ett återkallande av behörighetsbrev eller kompetensbevis enligt 1 mom. 1 och 2 punkten och 2 mom. utfärdas för viss tid avvägd enligt hur allvarlig förseelsen är, dock för högst tolv månader, eller helt och hållet. Ett återkallande av behörighetsbrev eller kompetensbevis enligt 1 mom. 3 punkten gäller till dess domstolen med stöd av 20 kap. 10 § i sjölagen har avgjort frågan om förlust av behörighetsbrev.

Trafiksäkerhetsverkets beslut om återkallande av behörighetsbrev eller kompetensbevis träder i kraft omedelbart. Behörighetsbrevet eller kompetensbeviset ska då omedelbart överlåtas till Trafiksäkerhetsverket.

Innan Trafiksäkerhetsverket fattar ett i 1 och 2 mom. avsett beslut, ska det ge den person vars behörighetsbrev eller kompetensbevis det överväger att återkalla tillfälle att bli hörd, om det inte är fråga om ett sådant brådskande fall där hörande i väsentlig grad skulle äventyra sjöfartens säkerhet. Om det är fråga om ett brådskande fall, kan Trafiksä-

kerhetsverket omedelbart omhändertaga behörighetsbrevet eller kompetensbeviset.

21 §

Erkännande av behörighetsbrev som utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat

Trafiksäkerhetsverket utfärdar på skriftlig ansökan sådant i 15 § avsett kompetensbevis som visar att verket erkänner ett behörighetsbrev som utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat. Med beviset bekräftas att innehavaren av behörighetsbrevet kan arbeta ombord på ett finskt fartyg som befälhavare, överstyrman, vaktstyrman, maskinchef, första maskinmästare eller vaktmaskinmästare.

Kompetensbevis för befattningen som fartygets befälhavare, överstyrman, maskinchef och första maskinmästare kan dock beviljas endast under förutsättning att personen känner till sjöfartslagstiftningen i Finland till den del den har betydelse för befattningen.

Uppgifter om utfärdade och återkallade kompetensbevis förs in i sjömansregistret. Närmare bestämmelser om sjömansregistret finns i lagen om registrering av fartygspersonal (1360/2006).

Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser för genomförande av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk om erkännande av behörighetsbevis som utfärdats av en behörig myndighet i en annan stat och om återkallande av erkännandet.

22 §

Förvaring och uppvisande av certifikat och handlingar

Bemanningscertifikatet ska finnas i original ombord på fartyget och som kopia hos rediet.

Ett behörighetsbrev och ett kompetensbevis ska förvaras i original ombord på det fartyg där innehavaren av dokument arbetar. Innehavaren ska visa upp behörighetsbrevet och kompetensbeviset om en behörig myndighet kräver det.

23 §

Arrangemang i fråga om vakthållning och de principer som ska iakttas vid vakthållning

Redaren, fartygets befälhavare, maskinchefen och hela vaktpersonalen ska se till att betryggande och i förhållande till rådande omständigheter och den planerade rutten för fartyget tillräcklig vakt hålls på fartyget.

Vaktarrangemangen ombord på ett fartyg ska ordnas så att trötthet inte nedsätter vaktpersonalens prestationsförmåga. Fartygspersonalens uppgifter ska ordnas så att den som är vakt när resan inleds liksom också de som sköter följande vakter är tillräckligt utvilade när de inleder sitt vaktpass och också i övrigt är i ett sådant skick som förutsätts för uppdraget.

För genomförande av STCW-konventionen meddelar Trafiksäkerhetsverket närmare föreskrifter om vakthållningen och ruttplaneringen. Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om vakthållning och ruttplanering som gäller andra fartyg än sådana som omfattas av tillämpningsområdet för STCW-konventionen.

24 §

Befälhavarens minimiålder

Den som är befälhavare på ett passagerarfartyg eller lastfartyg i internationell fart ska ha fyllt 20 år. Befälhavaren på ett passagerarfartyg eller lastfartyg i inrikes fart ska ha fyllt 18 år.

25 §

Fartygets arbetspråk

Det arbetspråk som används ombord på ett fartyg ska antecknas i skeppsdagboken. Varje medlem av fartygspersonalen ska tillräckligt bra förstå det arbetspråk som används på fartyget och på vilket föreskrifter och anvisningar om säkerheten meddelas. Säkerhetsanvisningarna ska vara på fartygets arbetspråk.

När bemanningen för ett passagerarfartyg, ro-ro-passagerarfartyg och tankfartyg fastställs ska fartygets arbetspråk antecknas i bemanningscertifikatet.

Det ska finnas beredskap att på fartygets kommandobrygga använda engelska så som anges i kapitel V, som gäller säker navigering, i bilagan till SOLAS-konventionen.

Redaren och fartygets befälhavare ansvarar för att bestämmelserna om fartygets arbetspråk iakttas.

26 §

Kommunikationsfärdigheter, klädsel och förmedlande av instruktioner i nödsituationer för fartygspersonal med säkerhetsrelaterade sysslor ombord på passagerarfartyg

De medlemmar av fartygspersonalen som getts i uppdrag att bistå passagerare i nödsituationer ska ha tillräckliga språkkunskaper så att det i trafiken mellan Finland och utlandet kan ges instruktioner i nödsituationer och så att passagerarna kan informeras på finska, svenska och engelska samt i mån av möjlighet på det lands språk till vilket fartyget färdas samt vid behov med uppsatta anslag och handsignaler.

För genomförande av direktivet om minimikrav på utbildning för sjöfolk kan Trafiksäkerhetsverket meddela närmare allmänna föreskrifter eller ruttspecifika föreskrifter om de instruktioner i nödsituationer och språkkunskaper som avses i 1 mom.

De som tilldelats säkerhetsuppgifter på passagerarfartyg ska under arbetstid använda sådan klädsel att passagerarna lätt kan identifiera dem som medlemmar av fartygspersonalen.

Ett passagerarfartygs befälhavare ansvarar för att de medlemmar av fartygspersonalen som utför säkerhetsrelaterade uppgifter på passagerarfartyget har tillräckliga språkkunskaper och rätt klädsel.

3 kap.

Bestämmelser om genomförande av ISM-förordningen

27 §

Tillsyn över företagen

I enlighet med ISM-förordningen övervakar Trafiksäkerhetsverket att finska företag som har fartyg i trafik som omfattas av tillämpningsområdet för ISM-förordningen följer bestämmelserna i ISM-förordningen.

28 §

Certifiering och återkallande av certifiering

I enlighet med ISM-förordningen utfärdar Trafiksäkerhetsverket för ett företag som har ett finskt fartyg i trafik som omfattas av förordningen ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation för fartyget i fråga eller ett interimistiskt dokument om godkänd säkerhetsorganisation samt för ett finskt fartyg som omfattas av förordningen ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation eller ett interimistiskt certifikat om godkänd säkerhetsorganisation.

Trafiksäkerhetsverket återkallar de handlingar som avses i 1 mom. i enlighet med ISM-förordningen.

Trafiksäkerhetsverket kan begära att en annan myndighet i en fördragsslutande stat som omfattas av ISM-koden ska utfärda de dokument och certifikat som avses i 1 mom. På begäran av en annan fördragsslutande stat kan Trafiksäkerhetsverket på motsvarande sätt utfärda handlingarna och certifikaten.

29 §

Certifieringarnas giltighet

Dokumentet om godkänd säkerhetsorganisation och certifikatet om godkänd säkerhetsorganisation gäller i högst fem år.

Ett interimistiskt dokument om godkänd säkerhetsorganisation gäller i tolv månader och ett interimistiskt certifikat om godkänd säkerhetsorganisation i högst sex månader.

För giltigheten för dokumenten och certifikaten enligt 1 och 2 mom. förutsätts det att företagen och fartygen blir föremål för veri-

fieringar som utförs enligt ISM-förordningen.

30 §

Utförande av verifieringar

Trafiksäkerhetsverket eller en av Trafiksäkerhetsverket bemyndigad erkänd organisation utför de verifieringar av dokumenten, certifikaten och verksamheten som avses i ISM-förordningen.

31 §

Avvikelser

Trafiksäkerhetsverket får medge avvikelser enligt artikel 7 i ISM-förordningen.

Om en avvikelse som avses i 1 mom. medges, ska Trafiksäkerhetsverket meddela föreskrifter för att säkerställa att målen med ISM-koden uppnås på sådant sätt att motsvarande säkerhetsnivå bevaras.

4 kap.

Särskilda bestämmelser

32 §

Tillsyn

Trafiksäkerhetsverket utöver tillsyn över efterlevnaden av denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

Polisen, tullverket, arbetarskyddsförvaltningen och Trafikverket ska ge Trafiksäkerhetsverket handräckning för fullgörandet av de uppgifter som anges i denna lag. Bestämmelser om handräckning av Gränsbevakningsväsendet finns i gränsbevakningslagen (578/2005).

33 §

Föreskrifter om gränserna för fartområden för inrikes fart

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om gränserna för de fartområden för inrikes fart som anges i 2 § 25 punkten.

34 §

Ersättning för kostnaderna till Trafiksäkerhetsverket

Bestämmelserna om de avgifter som enligt denna lag ska tas ut för Trafiksäkerhetsverkets prestationer finns i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Närmare bestämmelser om avgifterna utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

5 kap.

Straff

35 §

Äventyrande av trafiksäkerheten

Bestämmelser om straff för äventyrande av trafiksäkerheten och grovt äventyrande av trafiksäkerheten finns i 23 kap. 1 och 2 § i strafflagen (39/1889).

36 §

Fylleri i sjötrafik, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad och förande av fortskaffningsmedel utan behörighet

Bestämmelser om straff för fylleri i sjötrafik, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad och förande av fortskaffningsmedel utan behörighet finns i 23 kap. 5, 8 och 10 § i strafflagen.

37 §

Underlåtenhet att se till att fartyget är sjövärdigt

Bestämmelser om straff för underlåtenhet att se till att fartyget är sjövärdigt finns i 20 kap. 1 § i sjölagen (674/1994).

38 §

Försummelse av förpliktelse beträffande skeppshandlingar

Bestämmelser om straff för försummelse av förpliktelse beträffande skeppshandlingarna finns i 20 kap. 3 § i sjölagen.

39 §

Sjöfartsförseelse

Den som uppsåtligt eller av grov oaktsamhet

1) försummar skyldigheten enligt 6 § 2 mom. att ansöka om fastställelse av bemanningen,

2) försummar skyldigheten enligt 9 § 1 och 2 mom. att se till att fartyget har ett tillbörligt bemanningscertifikat och att fartyget är bemannat enligt det gällande bemanningscertifikatet och på ett med hänsyn till rådande förhållanden betryggande sätt,

3) försummar skyldigheten enligt 11 § 1 mom. att underrätta,

4) bryter mot bestämmelserna om behörighetsvillkor i 15 §,

5) bryter mot skyldigheten enligt 22 § att bevara och förete bemanningscertifikat, behörighetsbrev och kompetensbevis,

6) bryter mot skyldigheten enligt 23 § att se till att betryggande vakt hålls på fartyget,

7) bryter mot bestämmelserna om befälhavarens minimiålderskrav i 24 §,

8) bryter mot bestämmelserna om fartygets arbetspråk i 25 §,

9) bryter mot bestämmelsen om språkkunskaper i 26 § 1 mom. eller försummar skyldigheten enligt 26 § 3 mom. i fråga om klädsel som gäller, eller

10) bryter mot skyldigheten enligt artikel 5 i ISM-förordningen att följa bestämmelserna i del A i ISM-koden; bestämmelserna i del A gäller säkerhetsorganisationssystem för fartyg, program för säkerhet och miljöskydd, företagets ansvar, utsedda personers ansvar, befälhavarens ansvar, beredskap för nödsituationer, anmälningsskyldighet, underhåll, handlingar, verifieringar och certifikat. ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans, för *sjöfartsförseelse* dömas till böter.

40 §

Åtgärdseftergift

Om sjöfartsförseelse är ringa eller de administrativa påföljder som gärningen medför för gärningsmannen kan anses vara tillräckliga med hänsyn till hur allvarlig gärningen är, behöver åtal för förseelsen inte väckas och straff inte dömas ut.

Om en förseelse uppenbart är sådan som anges i 1 mom. kan Trafiksäkerhetsverket utan att vidta andra åtgärder ge den skyldige en anmärkning.

6 kap.

Ändringssökande och verkställighet

41 §

Rättelseyrkande och ändringssökande

Rättelse i ett beslut som Trafiksäkerhetsverket har meddelat med stöd av denna lag får sökas skriftligen inom 30 dagar från delgåendet av beslutet. Ändring i beslutet får inte sökas genom besvär. Rättelseyrkandet ska lämnas till Trafiksäkerhetsverket, som ska behandla det i brådsökande ordning.

I ett beslut med anledning av ett rättelseyrkande får ändring sökas genom besvär enligt förvaltningsprocesslagen (586/1996).

Ändring i en avgift som Trafiksäkerhetsverket fastställt enligt denna lag får sökas så

som föreskrivs i 11 b § i lagen om grunderna för avgifter till staten.

42 §

Verkställighet

Framställande av rättelseyrkande eller anförande av besvär utgör inte hinder för verkställande av beslut som meddelats med stöd av denna lag, om inte den myndighet som behandlar rättelseyrkandet eller besvärsmyndigheten bestämmer något annat.

43 §

Behörig domstol

I andra än i 41 § avsedda mål som ska handläggas enligt denna lag bestäms den behöriga domstolen enligt 21 kap. i sjölagen (674/1994).

7 kap.

Ikraftträdande

44 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 . Lagens 7 § 2 och 4 mom. träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms särskilt genom förordning av statsrådet.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

45 §

Övergångsbestämmelse

Hyresbåtar som genomgått grundbesiktning före den 1 januari 2006 får vara hyresbåtar på de villkor som anges i denna lag, trots att de inte uppfyller kraven i lagen om säkerhet och utsläppskrav i fråga om vissa fritidsbåtar.

3.

Sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i sjölagen av den 15 juli 1994 (674/1994) 1 kap. 8, 8 a – 8 c §, 6 kap. 1 § 2 mom.
och 20 kap. 9 §,

av den, 1 kap. 8 § sådan den lyder i lagarna 369/1995 och 924/1998, 1 kap. 8 a och 8 b § så-
dan den lyder i nämnda lag 369/1995, 1 kap. 8 c § sådan den lyder i lag 1359/2002 och 20
kap. 9 § sådan den lyder i nämnda lag 369/1995 och i lag 462/1996,

ändras rubriken för 6 kap. 1 §, 10 a kap. samt 8 och 10 § och 18 kap. 6-8, 11, 12 och 14 §,
av dem 10 a kap. 8 och 10 § sådana de lyder i lag 686/2008, som följer:

6 kap.

Fartygs befälhavare

1 §

Befälhavarens nationalitet

2) försäkringen eller säkerheten under cer-
tifikatets giltighetstid inte kan upphöra att
gälla tidigare än tre månader från den dag ett
skriftligt meddelande om tiden för försäk-
ringens eller säkerhetens upphörande kom in
till Trafiksäkerhetsverket, om inte certifikatet
har tillställts Trafiksäkerhetsverket eller ett
nytt certifikat har utfärdats.

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

Certifikatet ska medföras ombord på farty-
get och en kopia av certifikatet ska lämnas in
till 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 för-
ordning av statsrådet.

10 a kap.

Ansvar för skada orsakad av förorening genom bunkerolja

8 §

Certifikat angående försäkring eller säkerhet

Trafiksäkerhetsverket ska på ansökan ut-
färda ett certifikat angående den försäkring
eller ekonomisk säkerhet som avses i 6 § till
den registrerade ägaren av ett fartyg som är
registrerat i Finland. Trafiksäkerhetsverket
kan även utfärda ett certifikat över uppfylld
försäkringsplikt i fall som avses i 7 § 1 mom.
om fartyget inte är registrerat i en fördrags-
slutande stat.

Till ansökan ska det fogas utredning av
vilken framgår att

1) försäkringen eller säkerheten täcker det
ansvar som avses i detta kapitel, och

10 §

Övervakning av försäkringsplikten

Trafiksäkerhetsverket övervakar att 6 och 7
§ iakttas.

Trafiksäkerhetsverket har rätt att förbjuda
ett fartygs avgång och avbryta dess resa om
fartyget inte medför ett sådant certifikat som
krävs enligt 6 eller 7 §.

18 kap.

Dagböcker, sjöförklaring och besiktning

6 §

Skyldighet att avge sjöförklaring

Befälhavaren på ett finskt fartyg ska avge sjöförklaring

1) när någon, medan fartyget var på väg, i samband med fartygets drift har eller kan antas ha avlidit eller fått en svår kroppsskada,

2) när i annat fall i samband med fartygets drift någon ombordanställd eller någon annan, som följer med fartyget har eller kan antas ha avlidit eller fått en svår kroppsskada,

3) när någon har avlidit ombord,

4) när allvarlig förgiftning har eller kan antas ha inträffat ombord,

5) när fartyget har sammanstött med annat fartyg eller stött på grund,

6) när fartyget har övergetts till sjöss,

7) när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har uppkommit eller kan antas ha uppkommit antingen på fartyget eller, medan fartyget var på väg, på egendom utanför fartyget, eller

8) när brand, explosion eller förskjutning av någon betydelse har inträffat i lasten.

Sjöförklaring ska avges för ett finskt fartyg också med anledning av en händelse som har inträffat eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift, om Trafiksäkerhetsverket förordnar eller befälhavaren eller redaren begär det, eller då det är fråga om skada på gods som är av någon betydelse och lastägaren eller lastförsäkringsgivaren begär om sjöförklaring.

Förordnar Trafiksäkerhetsverket eller begär lastägaren eller lastförsäkringsgivaren att sjöförklaring ska hållas, ska meddelande om detta ges till befälhavaren eller redaren, som ska göra anmälan enligt 7 § 2 mom.

Om undantag från skyldigheten att avge sjöförklaring i vissa fall bestäms i 11 § 2 mom., 14 § 2 mom. och 15 §.

7 §

Avgivande och uppskjutande av sjöförklaring och befälhavarens anmälningsplikt

En sjöförklaring avges inför en sjörättsdomstol enligt 21 kap. 1 § för den ort där händelsen har inträffat eller dit fartyget eller befälhavaren först anländer. En sjöförklaring får dock uppskjutas till dess fartyget anlöper en annan hamn, om avsevärd besparing i kostnader för fartyget eller andra väsentliga fördelar därigenom kan uppnås utan att syftet med sjöförklaringen åsidosätts. Befälhavaren eller redaren ska utan dröjsmål skriftligen underrätta Trafiksäkerhetsverket om ett sådant uppskov och anledningen till detta.

Befälhavaren ska så snart som möjligt själv eller genom ombud anmäla sig hos behörig underrätt enligt 1 mom. eller dess ordförande för att avge sjöförklaringen. Anmälan ska vara skriftlig och till den ska fogas en avskrift av den rapport som avses i 8 § och uppgift om hela besättningen och de personer som antas kunna lämna upplysningar i saken, samt om möjligt om alla dem som saken kan angå eller deras ombud.

I Danmark, Norge och Sverige avges sjöförklaring för finskt fartyg inför en domstol som är behörig enligt det landets lag. I övrigt avges sjöförklaring utomlands till sådan finsk beskickning som enligt bemyndigande av utrikesministeriet har behörighet att motta den. Om det lämpligen kan ske ska vid sjöförklaringen delta två av beskickningen tillkallade, i sjöfart kunniga personer, helst finska, danska, norska eller svenska medborgare, mot vilka inte finns jäv som gäller mot domare. På en ort där behörig finsk beskickning inte finns, får sjöförklaring avges inför dansk, norsk eller svensk utlandsmyndighet som enligt sitt hemlands lag får ta emot en sådan förklaring.

Har en sjöförklaring avgetts utomlands eller har undersökning angående orsaken till olyckan verkställts av en utländsk myndighet, ska befälhavaren se till att en av behörig myndighet styrkt avskrift av protokollet som uppgjorts vid förretningen skickas till Trafiksäkerhetsverket och Centralen för undersökning av olyckor.

Har fartyg försvunnit eller förolyckats utan att någon blivit räddad, ska undersökning med anledning av händelsen utföras på fartygets hemort, om inte Trafiksäkerhetsverket bestämmer att undersökningen hålls på någon annan ort.

Närmare bestämmelser om tillämpningen av bestämmelserna om sjöförklaring utfärdas genom förordning.

8 §

Skriftlig rapport

I de fall då sjöförklaring enligt 6 § ska avges, ska befälhavaren utan dröjsmål avge skriftlig rapport om händelsen till Trafiksäkerhetsverket eller, om fartyget finns utomlands, till närmaste finska beskickning som avses i 7 § 3 mom.

Befälhavaren ska vidare avge rapport

- 1) när en händelse som avses i 6 § 1 mom. 1 punkten har inträffat i hamn eller på redd,
- 2) när någon har eller kan antas ha fallit över bord och drunknat,
- 3) när Trafiksäkerhetsverket förordnar det med anledning av en händelse som har inträffat eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift,
- 4) när sjöförklaring har begärts enligt 6 § 2 mom., och
- 5) när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har eller kan antas ha uppkommit på fartyget eller lasten eller på egendom utanför fartyget.

I rapporten, som görs genom att fylla i en blankett som har fastställts av kommunikationsministeriet, ska ingå en utförlig beskrivning av den inträffade händelsen och allt som kan vara till ledning vid bedömningen av orsakerna till den och även en fullständig avskrift av det som har antecknats om händelsen i skeppsdagboken och maskindagboken.

En rapport som gäller sammanstötning med ett annat fartyg får inte delges motparten förrän sjöförklaring med anledning av händelsen upptas till behandling av rätten eller någon annan behörig myndighet.

En finsk beskickning som har tagit emot en rapport som avses i denna paragraf ska, så snart behovet av rapporten upphört, utan

dröjsmål skicka den till Trafiksäkerhetsverket.

11 §

Sjöförklaring vid fartygs sammanstötning

Om sjöförklaringen gäller en sammanstötning med ett annat fartyg, får sjörättsdomstolen bevilja uppskov med denna, om sjöförklaringen därigenom kan hållas samtidigt med sjöförklaringen eller motsvarande utredning beträffande det andra fartyget. Ett sådant uppskov får inte beviljas för längre tid än vad som är oundgängligen nödvändigt. Om syftet med uppskovet inte kan uppnås, ska rätten, om befälhavaren eller redaren för det fartyg, för vilket sjöförklaring först avges begär det och synnerliga skäl inte talar mot det, förordna att sjöförklaringen helt eller delvis ska hållas inom stängda dörrar och att därvid andra än redaren och allmänna åklagaren samt Trafiksäkerhetsverkets representant, tullmyndigheten och en representant för Centralen för undersökning av olyckor inte får närvara.

Om en sammanstötning har skett med ett utländskt fartyg för vilket någon utredning som motsvarar sjöförklaringen inte verkställs, är en sjöförklaring inte nödvändig om inte Trafiksäkerhetsverket bestämmer något annat.

12 §

Mottagande av sjöförklaring i vissa fall

I fråga om fartyg med hemort i Danmark, Norge eller Sverige ska behörig finsk domstol uppta sjöförklaring när befälhavaren eller fartygets redare eller en behörig myndighet i fartygets hemland anser det vara nödvändigt. Beträffande annat utländskt fartyg upptas sjöförklaring i ett sådant fall, när det finns skäl till det.

Om Trafiksäkerhetsverket anser att en utredning av en händelse som har inträffat i samband med ett utländskt fartygs drift är nödvändig ur sjösäkerhetssynpunkt och befinner sig fartyget i en finsk hamn, får Trafiksäkerhetsverket förordna att sjöförklaring ska hållas.

Om en myndighet som avses i 1 mom. anser att en sjöförklaring är nödvändig eller om Trafiksäkerhetsverket förordnar att en sjöförklaring ska hållas, ska befälhavaren eller redaren underrättas om detta. En sjöförklaring hålls på anmälan av endera av dem enligt 7 § 2 mom.

14 §

Komplettering av sjöförklaring och beslut om att sådan inte ska avges

Om en sjöförklaring anses vara ofullständig i något avseende, får Trafiksäkerhetsverket förordna att den ska kompletteras. Bestämmelserna i 6 § 3 mom. och 7 § har motsvarande tillämpning.

Om en tillfredsställande utredning om en händelse som avses i 6 § finns eller kan väntas bli tillgänglig på något annat sätt, får Trafiksäkerhetsverket godkänna att en sjöförklaring inte hålls eller att den uppskjuts i avvaktan på en sådan utredning.

Denna lag träder i kraft den 20 .

När lagen träder i kraft fortsätter de förordningar som utfärdats med stöd av gällande bestämmelser att gälla, dock inte förordning-

en om hyresbåtars säkerhet (438/1983), förordningen om säkerhetsledningssystem för redare och ledningsarrangemang för säker drift av fartyg (66/1996) och förordningen om fartygsbemanning, besättningens behörighet och vakthållning (1256/1997), jämte ändringar. Sjöfartsverkets föreskrifter fortsätter gälla till den del de inte står i strid med lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg eller med lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg. Förordningarna och föreskrifterna ska dock revideras inom två år efter dessa lagars ikraftträdande.

De lastlinjecertifikat, besiktningshandlingar, certifikat och säkerhetscertifikat, mätbrev, tillstånd, befrielser, dispenser, undantag och övriga beslut som utfärdats med stöd av de bestämmelser och föreskrifter som gällde vid denna lags ikraftträdande gäller den tid som anges i dem. Handlingar som gäller tills vidare ska dock fortsätta gälla högst till utgången av 2012.

Tillstånd och övriga beslut som utfärdats med stöd av förordningen om hyresbåtars (438/1983) säkerhet gäller till utgången av 2015.

4.

Lagen**om tillsyn över fartygssäkerheten**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 17 mars 1995 om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) 2 § 1 punkten, 3 och 5 §, 6 § 5 punkten, 9 § 1 mom., 13 § och 18 § 1 mom.,
av dem 2 § 1 punkten sådan den lyder i lag 55/2002, 5 § sådan den lyder i lag 543/2004 samt 6 § 5 punkten, 13 § och 18 § 1 mom. sådana de lyder i lag 1251/1997, som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag och i förordningar som utfärdats med stöd av den avses med

1) fartygssäkerhet fartygs sjövärdighet, säker drift av fartyg och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift, redarens säkerhetsledningssystem samt förhindrande av miljöns förorening förorsakad av fartyg,

3 §

Övrig lagstiftning

Angående fartygs sjövärdighet, säkra drift och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift, redarens säkerhetsledningssystem samt om fartygs besiktning gäller vad som bestäms i och med stöd av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (/) och lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (/).

Förutom i denna lag bestäms om tillsyn över efterlevnaden av bestämmelser och föreskrifter om förhindrande av miljöns förorening förorsakad av fartyg i lagen om förhindrande av miljöförorening från fartyg (300/1979).

Om arbetarskydd och tillsyn som utövas av arbetarskyddsmyndigheterna gäller vad där- om särskilt föreskrivs.

5 §

Tillsynsmyndigheter

Trafiksäkerhetsverket utövar tillsyn över efterlevnaden av bestämmelser och föreskrifter om fartygssäkerheten och handhar meddelanden enligt PSC-direktivet samt tillhandahåller och utbyter information.

Tillsynsmyndighet enligt denna lag är den direktör vid Trafiksäkerhetsverket som ansvarar för sjösäkerheten eller en av denne tillförordnad tjänsteman vid Trafiksäkerhetsverket.

Tillsynsmyndigheter kan enbart vara personer som uppfyller kraven i bilagan till PSC-direktivet. Tillsynsmyndigheterna ska ha ett av Trafiksäkerhetsverket utfärdat bevis, som visar att personen i fråga är bemyndigad att utföra inspektioner. Genom förordning av statsrådet föreskrivs om innehållet av beviset.

6 §

Tillsynsmyndigheternas rättigheter

Tillsynsmyndigheterna har rätt att

5) anlita ett av Trafiksäkerhetsverket befullmäktigat klassificeringssällskap vid kontrollen av ledningsarrangemangen med anknytning till fartygets säkra drift och redarens säkerhetsledningssystem,

9 §

Myndigheter som är skyldiga att ge handräckning

I frågor som avses i denna lag är hamn-, tull-, gränsbevaknings-, polis-, arbetarskydds- och hälsovårdsmyndigheterna samt försvarsmakten inom var sitt verksamhetsområde skyldiga att på begäran ge Trafiksäkerhetsverket nödvändig handräckning.

13 §

Vite och hot om avbrytande

Trafiksäkerhetsverket kan förena ett åläggande enligt 12 § 2 mom. med vite eller hot om avbrytande. Vite och hot om avbrytande kan föreläggas redaren eller dennes ombud

eller båda. För vite och hot om avbrytande gäller viteslagen (1113/1990).

Har tillsynsmyndigheten grundad anledning att misstänka att redaren försöker kringgå åläggandet genom att ta fartyget ur trafik i Finland, kan Trafiksäkerhetsverket förordna att redaren innan fartyget lämnar finsk hamn ska ställa en säkerhet som motsvarar vitet. Då den åtgärd som tillsynsmyndigheten beslutat om blivit vidtagen skall säkerheten återställas till redaren.

18 §

Rättelseyrkande och besvär

Den som är missnöjd med tillsynsmyndighetens beslut som fattats med stöd av denna lag kan framställa ett skriftligt rättelseyrkande. Ändring i beslutet får inte sökas genom besvär. Yrkande på rättelse framställs till den enhet vid Trafiksäkerhetsverket som sköter frågor i anknytning till fartygssäkerhet. Rättelseyrkandet skall behandlas utan dröjsmål.

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lagen

om registrering av fartygspersonal

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 22 december 2006 om registrering av fartygspersonal (1360/2006)
5—7 §, 8 § 2 mom., 10 § 2 mom. och 11 §, och
fogas till 6 § ett nytt 3 mom., som följer:

5 §

Sjömansregistret

För att uppgifter om fartygspersonalens anställningsförhållanden ska kunna registreras på ett tillförlitligt sätt ska Trafiksäkerhetsverket föra ett sjömansregister över sjömansbefattningen för dem som arbetar ombord på ett finskt fartyg och över behörighetsbrev och kompetensbevisen enligt lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (/).

En finsk medborgare som vill att sådana uppgifter om hans eller hennes sjömansbefattningar som enligt 2 § inte annars införs i sjömansregistret antecknas i det, ska lägga fram en tillförlitlig utredning om dem för Trafiksäkerhetsverket.

6 §

Uppgifter som ska registreras i sjömansregistret

Redaren ska lämna Trafiksäkerhetsverket följande uppgifter för registrering i sjömansregistret:

1) personuppgifter, inklusive personbe-teckning, för den som har anställts i en sjömansbefattning,

2) befattning ombord,

3) begynnelse-tidpunkten för en sjömansbe-fattning som grundar sig på ett arbetsavtals- eller tjänsteförhållande eller något annat avtalsförhållande,

4) uppgift om att en person har flyttat till ett annat fartyg som tillhör samma arbetsgi-vare eller övergått till någon annan sjömans-befattning ombord,

5) uppgift om att en persons sjömansbe-fattning på ett fartyg har upphört eller avbrutits på grund av semester, sjukdom, permitte-ring eller kompensationsledighet eller av nå- gon annan sådan orsak utan att arbetsavtals- eller tjänsteförhållandet avbrutits,

6) uppgift om att en persons sjömansbe-fattning fortsätter efter ett avbrott som avses i 5 punkten, samt

7) uppgift om att arbetsavtals- eller tjänste-förhållandet eller något annat avtalsförhål- lande för en person i en sjömansbefattning har upphört.

Trafiksäkerhetsverket ska efter att ha fått de uppgifter som avses i 1 mom. föra in dem i sjömansregistret utan ogrundat dröjsmål.

Trafiksäkerhetsverket för in uppgifterna om utfärdade behörighetsbrev och kompe- tensbevis i sjömansregistret.

7 §

Fullgörande av redarens anmälningsskyldighet

Redaren eller dennes företrädare ska utan dröjsmål lämna Trafiksäkerhetsverket de uppgifter som avses i 6 §, dock senast 14 dagar från arbetsavtals- eller tjänsteförhållandets eller något annat avtalsförhållandes början eller slut eller från en händelse som avses i 6 § 1 mom. 4-6 punkten.

Med Trafiksäkerhetsverkets samtycke får dock sjömännens tider i sjötjänst meddelas verket månadsvis. Uppgifter som gäller flottning i inre fart får lämnas verket en gång per seglotionssäsong. Meddelandena får sändas till verket på elektronisk väg.

8 §

Behandling av uppgifter i sjömansregistret

Trafiksäkerhetsverket har rätt att ta ut en avgift för utdrag ur sjömansregistret. Avgiften fastställs i enlighet med lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Verket får uppbära en ersättning för lämnande av

information om den som ber om uppgiften endast om det har förflutit mindre än ett år sedan vederbörande senast fick ett utdrag med sina uppgifter ur registret.

10 §

Ändringssökande och behörig domstol

I beslut av Trafiksäkerhetsverket får ändring sökas genom besvär hos Helsingfors förvaltningsdomstol. I fråga om ändringssökande gäller i övrigt vad som bestäms i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

11 §

Tillsyn

Trafiksäkerhetsverket övervakar att uppgifter lämnas i enlighet med denna lag och att skyldigheten att göra upp ett fartygspersonalregister fullgörs.

Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

6.**Lag**

om upphävande av 2 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §
Genom denna lag upphävs 2 § i lagen av den 30 december 2002 om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (1358/2002).

2 §
Denna lag träder i kraft den 20 .
De föreskrifter som gäller vid denna lags ikraftträdande och som meddelats med stöd av den upphävda 2 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss är i kraft tills något annat föreskrivs.

7.

Lag

om upphävande av lagen om erläggande av avgift för bestämmande och utmärkande av fartygs lastlinjer

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §
Genom denna lag upphävs lagen av den 20 maj 1932 om erläggande av avgift för bestämmande och utmärkande av fartygs lastlinjer (168/1932).

2 §
Denna lag träder i kraft den 20 .

8.**Lag**

om upphävande av 2 § i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §
Genom denna lag upphävs 2 § i lagen av den 12 juni 2009 om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av 1978 års internationella konvention angående

normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (413/2009).

2 §
Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 13 november 2009

Republikens President

TARJA HALONEN

Trafikminister *Anu Vehviläinen*

*Bilagor
Parallelltext*

3.

Lag

om ändring av sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i sjölagen av den 15 juli 1994 (674/1994) 1 kap. 8, 8 a, 8 b och 8 c §, 6 kap. 1 § 2 mom. och 20 kap. 9 §,

sådana de lyder, 1 kap. 8 § i lagarna 369/1995 och 924/1998, 1 kap. 8 a och 8 b § i nämnda lag 369/1995, 1 kap. 8 c § i lag 1359/2002 och 20 kap. 9 § i nämnda lag 369/1995 och i lag 462/1996,

ändras rubriken för 6 kap. 1 §, 10 a kap. 8 och 10 § samt 18 kap. 6-8, 11, 12 och 14 §, av dem 10 a kap. 8 och 10 § sådana de lyder i lag 686/2008, som följer:

Gällande lydelse

1 kap

Allmänna stadganden om fartyg

8 §

Fartygs sjövärdighet och säkra drift

Ett fartyg skall då det används i sjöfart vara så byggt, utrustat, bemannat och lastat eller barlastat och försett med sådana nödvändiga förnödenheter, att det med hänsyn såväl till farvattnens beskaffenhet som till den fart i vilken fartyget används kan anses att liv och egendom är tryggade.

Om fartygs konstruktion, utrustning, bemanning, säkra drift och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift samt om fartygs besiktning bestäms genom förordning. Genom förordning bestäms även om fartygs personlistor och helikopterverksamhet på far-

Föreslagen lydelse

1 kap

Allmänna stadganden om fartyg

8 §

Fartygs sjövärdighet och säkra drift

(upphävs)

tyg.

Trafikministeriet kan enligt vad som stadgas genom förordning meddela närmare föreskrifter om sådant som nämns i 2 mom. Dessutom kan sjöfartsstyrelsen enligt vad som stadgas genom förordning meddela närmare föreskrifter om tekniska detaljer som ansluter sig till fartygs sjövärdighet samt i enskilda fall bevilja undantag från kraven i stadganden och bestämmelser som utfärdats med stöd av denna lag.

Om besiktning enligt denna lag stadgas i 18 kap.

8 a §

Redarens säkerhetsledningssystem

Finska redare samt utländska redare som bedriver handelssjöfart på finskt vattenområde skall ha ett sådant säkerhetsledningssystem genom vilket fartygssäkerheten ombord på redarens fartyg utvecklas och upprätthålls.

Om redarens säkerhetsledningssystem stadgas genom förordning.

Trafikministeriet kan, enligt vad som stadgas genom förordning, utfärda närmare föreskrifter om redarens säkerhetsledningssystem. Sjöfartsstyrelsen kan, enligt vad som stadgas genom förordning, i enskilt fall bevilja undantag från kraven i stadgandena och bestämmelserna om redarens säkerhetsledningssystem.

8 b §

Tillsyn

Om tillsynen över efterlevnaden av stadgandena och bestämmelserna om fartygs sjövärdighet och säkra drift samt ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift ävensom tillsynen över efterlevnaden av stadgandena och bestämmelserna om redarens säkerhetsledningssystem gäller lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/95) och vad som stadgas eller bestäms med stöd av den.

8 a §

Redarens säkerhetsledningssystem

(upphävs)

8 b §

Tillsyn

(upphävs)

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

8 c §

8 c §

*Trafikillstånd för höghastighetsfartyg**Trafikillstånd för höghastighetsfartyg*

Trafikillstånd för höghastighetsfartyg enligt 1994 års och 2000 års säkerhetskod för höghastighetsfartyg som anges i kapitel X i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) beviljas och vid behov återkallas av sjöfartsverket på de grunder som anges i koderna.

Ett beslut om återkallande av trafikillstånd skall iakttas även om ändring har sökts, om inte besvärmyndigheten bestämmer något annat.

(upphävs)

6 kap

6 kap

Fartygs befälhavare**Fartygs befälhavare**

1 §

1 §

*Befälhavarens nationalitet och befälets behörighetsvillkor**Befälhavarens nationalitet*

Angående behörighet i övrigt att föra befäl eller anställas som annat befäl gäller vad som stadgas om detta genom förordning.

(upphävs)

10 a kap

10 a kap

Ansvar för skada orsakad av förorening genom bunkerolja**Ansvar för skada orsakad av förorening genom bunkerolja**

8 §

8 §

*Certifikat angående försäkring eller säkerhet**Certifikat angående försäkring eller säkerhet*

Sjöfartsverket ska på ansökan utfärda ett certifikat angående den försäkring eller ekonomisk säkerhet som avses i 6 § till den registrerade ägaren av ett fartyg som är registrerat i Finland. Sjöfartsverket kan även utfärda ett certifikat över uppfylld försäkringsplikt i fall som avses i 7 § 1 mom. om fartyget inte är registrerat i en fördragsslutande stat.

Till ansökan ska det fogas utredning av vilken framgår att

Trafiksäkerhetsverket ska på ansökan utfärda ett certifikat angående den försäkring eller ekonomisk säkerhet som avses i 6 § till den registrerade ägaren av ett fartyg som är registrerat i Finland. *Trafiksäkerhetsverket* kan även utfärda ett certifikat över uppfylld försäkringsplikt i fall som avses i 7 § 1 mom. om fartyget inte är registrerat i en fördragsslutande stat.

Till ansökan ska det fogas utredning av vilken framgår att

1) försäkringen eller säkerheten täcker det ansvar som avses i detta kapitel, och

2) försäkringen eller säkerheten under certifikatets giltighetstid inte kan upphöra att gälla tidigare än tre månader från den dag ett skriftligt meddelande om tiden för försäkringens eller säkerhetens upphörande kom in till Sjöfartsverket, om inte certifikatet har tillställts Sjöfartsverket eller ett nytt certifikat har utfärdats.

Sjöfartsverket ska återkalla ett utfärdat certifikat om de villkor enligt vilka det utfärdats inte längre uppfylls.

Certifikatet ska medföras ombord på fartyget och en kopia av certifikatet ska lämnas in till Sjöfartsverket. 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.

10 §

Övervakning av försäkringsplikten

Sjöfartsverket övervakar att 6 och 7 § iaktas.

Sjöfartsverket har rätt att förbjuda ett fartygs avgång och avbryta dess resa om fartyget inte medför ett sådant certifikat som krävs enligt 6 eller 7 §.

18 kap

Dagböcker, sjöförklaring och besiktning

6 §

Skyldighet att avge sjöförklaring

Befälhavaren på ett finskt fartyg skall avge sjöförklaring

1) när någon, medan fartyget var på väg, i samband med fartygets drift har eller kan antas ha avlidit eller fått en svår kroppsskada,

2) när i annat fall i samband med fartygets drift någon ombordanställd eller någon annan, som följer med fartyget har eller kan antas ha avlidit eller fått en svår kroppsskada,

1) försäkringen eller säkerheten täcker det ansvar som avses i detta kapitel, och

2) försäkringen eller säkerheten under certifikatets giltighetstid inte kan upphöra att gälla tidigare än tre månader från den dag ett skriftligt meddelande om tiden för försäkringens eller säkerhetens upphörande kom in till *Trafiksäkerhetsverket*, om inte certifikatet har tillställts *Trafiksäkerhetsverket* eller ett nytt certifikat har utfärdats.

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

Certifikatet ska medföras ombord på fartyget och en kopia av certifikatet ska lämnas in till *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.

10 §

Övervakning av försäkringsplikten

Trafiksäkerhetsverket övervakar att 6 och 7 § iaktas.

Trafiksäkerhetsverket har rätt att förbjuda ett fartygs avgång och avbryta dess resa om fartyget inte medför ett sådant certifikat som krävs enligt 6 eller 7 §.

18 kap

Dagböcker, sjöförklaring och besiktning

6 §

Skyldighet att avge sjöförklaring

Befälhavaren på ett finskt fartyg ska avge sjöförklaring

1) när någon, medan fartyget var på väg, i samband med fartygets drift har eller kan antas ha avlidit eller fått en svår kroppsskada,

2) när i annat fall i samband med fartygets drift någon ombordanställd eller någon annan, som följer med fartyget har eller kan antas ha avlidit eller fått en svår kroppsskada,

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

- 3) när någon har avlidit ombord,
 4) när allvarlig förgiftning har eller kan antas ha inträffat ombord,
 5) när fartyget har sammanstött med annat fartyg eller stött på grund,
 6) när fartyget har övergetts till sjöss,
 7) när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har uppkommit eller kan antas ha uppkommit antingen på fartyget eller, medan fartyget var på väg, på egendom utanför fartyget, eller
 8) när brand, explosion eller förskjutning av någon betydelse har inträffat i lasten.

Sjöförklaring skall avges för ett finskt fartyg också med anledning av en händelse som har inträffat eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift, om sjöfartsverket förordnar eller befälhavaren eller redaren begär det, eller då det är fråga om skada på gods som är av någon betydelse och lastägaren eller lastförsäkringsgivaren begär om sjöförklaring.

Förordnar sjöfartsverket eller begär lastägaren eller lastförsäkringsgivaren att sjöförklaring skall hållas, skall meddelande om detta ges till befälhavaren eller redaren, som skall göra anmälan enligt 7 § 2 mom.

Om undantag från skyldigheten att avge sjöförklaring i vissa fall stadgas i 11 § 2 mom., 14 § 2 mom. och 15 §.

7 §

Avgivande och uppskjutande av sjöförklaring och befälhavarens anmälningsplikt

En sjöförklaring avges inför en sörättsdomstol enligt 21 kap. 1 § för den ort där händelsen har inträffat eller dit fartyget eller befälhavaren först anländer. En sjöförklaring får dock uppskjutas till dess fartyget anlöper en annan hamn, om avsevärd besparing i kostnader för fartyget eller andra väsentliga fördelar därigenom kan uppnås utan att syftet med sjöförklaringen åsidosätts. Befälhavaren eller redaren skall utan dröjsmål skriftligen underrätta sjöfartsverket om ett sådant uppskov och anledningen till detta.

Befälhavaren skall så snart som möjligt själv eller genom ombud anmäla sig hos behörig underrätt enligt 1 mom. eller dess ordförande för att avge sjöförklaringen. Anmälan ska

- 3) när någon har avlidit ombord,
 4) när allvarlig förgiftning har eller kan antas ha inträffat ombord,
 5) när fartyget har sammanstött med annat fartyg eller stött på grund,
 6) när fartyget har övergetts till sjöss,
 7) när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har uppkommit eller kan antas ha uppkommit antingen på fartyget eller, medan fartyget var på väg, på egendom utanför fartyget, eller
 8) när brand, explosion eller förskjutning av någon betydelse har inträffat i lasten.

Sjöförklaring ska avges för ett finskt fartyg också med anledning av en händelse som har inträffat eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift, om *Trafiksäkerhetsverket* förordnar eller befälhavaren eller redaren begär det, eller då det är fråga om skada på gods som är av någon betydelse och lastägaren eller lastförsäkringsgivaren begär om sjöförklaring.

Förordnar *Trafiksäkerhetsverket* eller begär lastägaren eller lastförsäkringsgivaren att sjöförklaring ska hållas, ska meddelande om detta ges till befälhavaren eller redaren, som ska göra anmälan enligt 7 § 2 mom.

Om undantag från skyldigheten att avge sjöförklaring i vissa fall bestäms i 11 § 2 mom., 14 § 2 mom. och 15 §.

7 §

Avgivande och uppskjutande av sjöförklaring och befälhavarens anmälningsplikt

En sjöförklaring avges inför en sörättsdomstol enligt 21 kap. 1 § för den ort där händelsen har inträffat eller dit fartyget eller befälhavaren först anländer. En sjöförklaring får dock uppskjutas till dess fartyget anlöper en annan hamn, om avsevärd besparing i kostnader för fartyget eller andra väsentliga fördelar därigenom kan uppnås utan att syftet med sjöförklaringen åsidosätts. Befälhavaren eller redaren ska utan dröjsmål skriftligen underrätta *Trafiksäkerhetsverket* om ett sådant uppskov och anledningen till detta.

Befälhavaren ska så snart som möjligt själv eller genom ombud anmäla sig hos behörig underrätt enligt 1 mom. eller dess ordförande för att avge sjöförklaringen. Anmälan ska

skall vara skriftlig och till den skall fogas en avskrift av den rapport som avses i 8 § och uppgift om hela besättningen och de personer som antas kunna lämna upplysningar i saken, samt om möjligt om alla dem som saken kan angå eller deras ombud.

I Danmark, Norge och Sverige avges sjöförklaring för finskt fartyg inför en domstol som är behörig enligt det landets lag. I övrigt avges sjöförklaring utomlands till sådan finsk beskickning som enligt bemyndigande av utrikesministeriet har behörighet att motta den. Om det lämpligen kan ske skall vid sjöförklaringen delta två av beskickningen tillkallade, i sjöfart kunniga personer, helst finska, danska, norska eller svenska medborgare, mot vilka inte finns jäv som gäller mot domare. På en ort där behörig finsk beskickning inte finns, får sjöförklaring avges inför dansk, norsk eller svensk utlandsmyndighet som enligt sitt hemlands lag får ta emot en sådan förklaring.

Har en sjöförklaring avgetts utomlands eller har undersökning angående orsaken till olyckan verkställt av en utländsk myndighet, skall befälhavaren se till att en av behörig myndighet styrkt avskrift av protokollet som uppgjorts vid förrättningen skickas till sjöfartsverket.

Har fartyg försvunnit eller förolyckats utan att någon blivit räddad, skall undersökning med anledning av händelsen utföras på fartygets hemort, om inte sjöfartsverket bestämmer att undersökningen hålls på någon annan ort.

Närmare bestämmelser om tillämpningen av stadgandena om sjöförklaring meddelas genom förordning.

8 §

Skriftlig rapport

I de fall då sjöförklaring enligt 6 § skall avges, skall befälhavaren utan dröjsmål avge skriftlig rapport om händelsen till sjöfartsverket eller, om fartyget finns utomlands, till närmaste finska beskickning som avses i 7 § 3 mom.

Befälhavaren skall vidare avge rapport

1) när en händelse som avses i 6 § 1 mom.

vara skriftlig och till den ska fogas en avskrift av den rapport som avses i 8 § och uppgift om hela besättningen och de personer som antas kunna lämna upplysningar i saken, samt om möjligt om alla dem som saken kan angå eller deras ombud.

I Danmark, Norge och Sverige avges sjöförklaring för finskt fartyg inför en domstol som är behörig enligt det landets lag. I övrigt avges sjöförklaring utomlands till sådan finsk beskickning som enligt bemyndigande av utrikesministeriet har behörighet att motta den. Om det lämpligen kan ske ska vid sjöförklaringen delta två av beskickningen tillkallade, i sjöfart kunniga personer, helst finska, danska, norska eller svenska medborgare, mot vilka inte finns jäv som gäller mot domare. På en ort där behörig finsk beskickning inte finns, får sjöförklaring avges inför dansk, norsk eller svensk utlandsmyndighet som enligt sitt hemlands lag får ta emot en sådan förklaring.

Har en sjöförklaring avgetts utomlands eller har undersökning angående orsaken till olyckan verkställt av en utländsk myndighet, ska befälhavaren se till att en av behörig myndighet styrkt avskrift av protokollet som uppgjorts vid förrättningen skickas till *Trafiksäkerhetsverket och Centralen för undersökning av olyckor*.

Har fartyg försvunnit eller förolyckats utan att någon blivit räddad, ska undersökning med anledning av händelsen utföras på fartygets hemort, om inte *Trafiksäkerhetsverket* bestämmer att undersökningen hålls på någon annan ort.

Närmare bestämmelser om tillämpningen av bestämmelserna om sjöförklaring utfärdas genom förordning.

8 §

Skriftlig rapport

I de fall då sjöförklaring enligt 6 § ska avges, ska befälhavaren utan dröjsmål avge skriftlig rapport om händelsen till *Trafiksäkerhetsverket* eller, om fartyget finns utomlands, till närmaste finska beskickning som avses i 7 § 3 mom.

Befälhavaren ska vidare avge rapport

1) när en händelse som avses i 6 § 1 mom.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

- 1 punkten har inträffat i hamn eller på redd,
 2) när någon har eller kan antas ha fallit över bord och drunknat,
 3) när sjöfartsverket förordnar det med anledning av en händelse som har inträffat eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift,
 4) när sjöförklaring har begärts enligt 6 § 2 mom., och
 5) när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har eller kan antas ha uppkommit på fartyget eller lasten eller på egendom utanför fartyget.

I rapporten, som görs genom att fylla i en blankett som har fastställts av trafikministeriet, skall ingå en utförlig beskrivning av den inträffade händelsen och allt som kan vara till ledning vid bedömningen av orsakerna till den och även en fullständig avskrift av det som har antecknats om händelsen i skeppsdagboken och maskindagboken.

En rapport som gäller sammanstötning med ett annat fartyg får inte delges motparten förrän sjöförklaring med anledning av händelsen upptas till behandling av rätten eller någon annan behörig myndighet.

En finsk beskickning som har tagit emot en rapport som avses i denna paragraf skall, så snart behovet av rapporten upphört, utan dröjsmål skicka den till sjöfartsverket.

11 §

Sjöförklaring vid fartygs sammanstötning

Om sjöförklaringen gäller en sammanstötning med ett annat fartyg, får sjörättsdomstolen bevilja uppskov med denna, om sjöförklaringen därigenom kan hållas samtidigt med sjöförklaringen eller motsvarande utredning beträffande det andra fartyget. Ett sådant uppskov får inte beviljas för längre tid än vad som är oundgängligen nödvändigt. Om syftet med uppskovet inte kan uppnås, skall rätten, om befälhavaren eller redaren för det fartyg, för vilket sjöförklaring först avges begär det och synnerliga skäl inte talar mot det, förordna att sjöförklaringen helt eller delvis skall hållas inom stängda dörrar och att därvid andra än redaren och allmänna åklagaren samt sjöfartsverkets representant och tull-

- 1 punkten har inträffat i hamn eller på redd,
 2) när någon har eller kan antas ha fallit över bord och drunknat,
 3) när *Trafiksäkerhetsverket* förordnar det med anledning av en händelse som har inträffat eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift,
 4) när sjöförklaring har begärts enligt 6 § 2 mom., och
 5) när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har eller kan antas ha uppkommit på fartyget eller lasten eller på egendom utanför fartyget.

I rapporten, som görs genom att fylla i en blankett som har fastställts av kommunikationsministeriet, ska ingå en utförlig beskrivning av den inträffade händelsen och allt som kan vara till ledning vid bedömningen av orsakerna till den och även en fullständig avskrift av det som har antecknats om händelsen i skeppsdagboken och maskindagboken.

En rapport som gäller sammanstötning med ett annat fartyg får inte delges motparten förrän sjöförklaring med anledning av händelsen upptas till behandling av rätten eller någon annan behörig myndighet.

En finsk beskickning som har tagit emot en rapport som avses i denna paragraf ska, så snart behovet av rapporten upphört, utan dröjsmål skicka den till *Trafiksäkerhetsverket*.

11 §

Sjöförklaring vid fartygs sammanstötning

Om sjöförklaringen gäller en sammanstötning med ett annat fartyg, får sjörättsdomstolen bevilja uppskov med denna, om sjöförklaringen därigenom kan hållas samtidigt med sjöförklaringen eller motsvarande utredning beträffande det andra fartyget. Ett sådant uppskov får inte beviljas för längre tid än vad som är oundgängligen nödvändigt. Om syftet med uppskovet inte kan uppnås, ska rätten, om befälhavaren eller redaren för det fartyg, för vilket sjöförklaring först avges begär det och synnerliga skäl inte talar mot det, förordna att sjöförklaringen helt eller delvis ska hållas inom stängda dörrar och att därvid andra än redaren och allmänna åklagaren samt *Trafiksäkerhetsverkets* representant,

myndighet inte får närvara.

Om en sammanstötning har skett med ett utländskt fartyg för vilket någon utredning som motsvarar sjöförklaringen inte verkställs, är en sjöförklaring inte nödvändig om inte sjöfartsverket bestämmer något annat.

12 §

Mottagande av sjöförklaring i vissa fall

I fråga om fartyg med hemort i Danmark, Norge eller Sverige skall behörig finsk domstol uppta sjöförklaring när befälhavaren eller fartygets redare eller en behörig myndighet i fartygets hemland anser det vara nödvändigt. Beträffande annat utländskt fartyg upptas sjöförklaring i ett sådant fall, när det finns skäl till det.

Om sjöfartsverket anser att en utredning av en händelse som har inträffat i samband med ett utländskt fartygs drift är nödvändig ur sjösäkerhetssynpunkt och befinner sig fartyget i en finsk hamn, får sjöfartsverket förordna att sjöförklaring skall hållas.

Om en myndighet som avses i 1 mom. anser att en sjöförklaring är nödvändig eller om sjöfartsverket förordnar att en sjöförklaring skall hållas, skall befälhavaren eller redaren underrättas om detta. En sjöförklaring hålls på anmälan av endera av dem enligt 7 § 2 mom.

14 §

Komplettering av sjöförklaring och beslut om att sådan inte skall avges

Om en sjöförklaring anses vara ofullständig i något avseende, får sjöfartsverket förordna att den skall kompletteras. Stadgandena i 6 § 3 mom. och 7 § har motsvarande tillämpning.

Om en tillfredsställande utredning om en händelse som avses i 6 § finns eller kan väntas bli tillgänglig på något annat sätt, får sjöfartsverket godkänna att en sjöförklaring inte hålls eller att den uppskjuts i avvaktan på en

tullmyndigheten och en representant för Centralen för undersökning av olyckor inte får närvara.

Om en sammanstötning har skett med ett utländskt fartyg för vilket någon utredning som motsvarar sjöförklaringen inte verkställs, är en sjöförklaring inte nödvändig om inte Trafiksäkerhetsverket bestämmer något annat.

12 §

Mottagande av sjöförklaring i vissa fall

I fråga om fartyg med hemort i Danmark, Norge eller Sverige ska behörig finsk domstol uppta sjöförklaring när befälhavaren eller fartygets redare eller en behörig myndighet i fartygets hemland anser det vara nödvändigt. Beträffande annat utländskt fartyg upptas sjöförklaring i ett sådant fall, när det finns skäl till det.

Om Trafiksäkerhetsverket anser att en utredning av en händelse som har inträffat i samband med ett utländskt fartygs drift är nödvändig ur sjösäkerhetssynpunkt och befinner sig fartyget i en finsk hamn, får Trafiksäkerhetsverket förordna att sjöförklaring ska hållas.

Om en myndighet som avses i 1 mom. anser att en sjöförklaring är nödvändig eller om Trafiksäkerhetsverket förordnar att en sjöförklaring ska hållas, ska befälhavaren eller redaren underrättas om detta. En sjöförklaring hålls på anmälan av endera av dem enligt 7 § 2 mom.

14 §

Komplettering av sjöförklaring och beslut om att sådan inte ska avges

Om en sjöförklaring anses vara ofullständig i något avseende, får Trafiksäkerhetsverket förordna att den ska kompletteras. Bestämmelserna i 6 § 3 mom. och 7 § har motsvarande tillämpning.

Om en tillfredsställande utredning om en händelse som avses i 6 § finns eller kan väntas bli tillgänglig på något annat sätt, får Trafiksäkerhetsverket godkänna att en sjöförklar-

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

sådan utredning.

ing inte hålls eller att den uppskjuts i avvaktan på en sådan utredning.

20 kap

20 kap

Straffstadganden**Straffstadganden**

9 §

9 §

*Fartygssäkerhetsförseelse och förseelse som innebär äventyrande av fartygssäkerheten**Fartygssäkerhetsförseelse och förseelse som innebär äventyrande av fartygssäkerheten*

Den som bryter mot stadganden eller bestämmelser som utfärdats med stöd av 1 kap. 8 eller 8 a §, eller artiklarna 4 och 5 i rådets förordning (EG) nr 3051/95 om seserhetsorganisation för roll-on/roll-off-passeserarfartyg (ro-ro-fartyg), skall, om inte strängare straff för gärningen stadgas i någon annan lag, för fartygssäkerhetsförseelse dömas till böter.

(Upphävs)

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot stadganden eller bestämmelser som utfärdats med stöd av 1 kap. 8 eller 8 a §, eller artiklarna 4 och 5 i rådets förordning om säkerhetsorganisation för roll-on/roll-off-passagerarfartyg (ro-ro-fartyg), så att gärningen är ägnad att äventyra fartygssäkerheten, skall för förseelse som innebär äventyrande av fartygssäkerheten dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Vid fartygssäkerhetsförseelse och förseelse som innebär äventyrande av fartygssäkerheten får eftergift ske i fråga om anmälan, åtal eller straff, om förseelsen med beaktande av omständigheterna är ringa.

Denna lag träder i kraft den 20 .

När lagen träder i kraft fortsätter de förordningar som utfärdats med stöd av gällande bestämmelser att gälla, dock inte förordningen om hyresbåtars säkerhet (438/1983), förordningen om säkerhetsledningssystem för redare och ledningsarrangemang för säker drift av fartyg (66/1996) och förordningen om fartygsbemanning, besättningens behörighet och vakthållning (1256/1997), jämte

ändringar. Sjöfartsverkets föreskrifter fortsätter gälla till den del de inte står i strid med lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg eller med lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg. Förordningarna och föreskrifterna ska dock revideras inom två år efter dessa lagars ikraftträdande.

De lastlinjecertifikat, besiktningshandlingar, certifikat och säkerhetscertifikat, mätbrev, tillstånd, befrielser, dispenser, undantag och övriga beslut som utfärdats med stöd av de upphävda bestämmelserna och föreskrifter som gälde vid denna lags ikraftträdande gäller den tid som anges i dem. Ovan nämnda handlingar som gäller tills vidare ska fortsätta gälla högst till utgången av 2012.

Tillstånd och övriga beslut som utfärdats med stöd av förordningen om hyresbåtars säkerhet gäller till utgången av 2015.

4.

Lag**om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen av den 17 mars 1995 om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) 2 § 1 punkten, 3 och 5 §, 6 § 5 punkten, 9 § 1 mom., 13 § och 18 § 1 mom., av dem 2 § 1 punkten sådan den lyder i lag 55/2002, 5 § sådan den lyder i lag 543/2004 samt 6 § 5 punkten, 13 § och 18 § 1 mom. sådana de lyder i lag 1251/1997, som följer:

Gällande lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag och i förordningar som utfärdats med stöd av den avses med

1) fartygssäkerhet fartygs sjövärdighet, säker drift av fartyg och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift, redarens säkerhetsledningssystem samt förhindrande av vattnens förorening förorsakad av fartyg,

3 §

Övrig lagstiftning

Angående fartygs sjövärdighet, säkra drift och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift, redarens säkerhetsledningssystem samt om fartygs besiktning gäller vad som stadgas eller bestäms i sjölagen (674/94) och stadgas eller bestäms med stöd av den.

Förutom i denna lag stadgas om tillsyn över efterlevnaden av stadganden och bestämmelser om förhindrande av vattnens förorening förorsakad av fartyg i lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg (300/79).

Om arbetarskydd och tillsyn som utövas av arbetarskyddsmyndigheterna gäller vad där- om särskilt stadgas.

Föreslagen lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag och i förordningar som utfärdats med stöd av den avses med

1) *fartygssäkerhet* fartygs sjövärdighet, säker drift av fartyg och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift, redarens säkerhetsledningssystem samt förhindrande av *miljöns* förorening förorsakad av fartyg,

3 §

Övrig lagstiftning

Angående fartygs sjövärdighet, säkra drift och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift, redarens säkerhetsledningssystem samt om fartygs besiktning gäller vad som bestäms i och med stöd av *lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (/)* och *lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (/)*.

Förutom i denna lag bestäms om tillsyn över efterlevnaden av bestämmelser om förhindrande av *miljöns* förorening förorsakad av fartyg i lagen om förhindrande av *miljöförorening* från fartyg (300/1979).

Om arbetarskydd och tillsyn som utövas av arbetarskyddsmyndigheterna gäller vad där- om särskilt föreskrivs.

5 §

Tillsynsmyndigheter

Sjöfartsverket utövar tillsyn över efterlevnaden av bestämmelser och föreskrifter om fartygssäkerheten och handhar meddelanden enligt PSC-direktivet samt tillhandahåller och utbyter information.

Tillsynsmyndighet enligt denna lag är den direktör vid Sjöfartsverket som ansvarar för sjösäkerheten eller en av denne tillförordnad tjänsteman vid Sjöfartsverket.

Tillsynsmyndigheter kan enbart vara personer som uppfyller kraven i bilaga VII till PSC-direktivet. Tillsynsmyndigheterna skall ha ett av Sjöfartsverket utfärdat bevis, som visar att personen i fråga är bemyndigad att utföra inspektioner. Genom förordning av statsrådet föreskrivs om innehållet av beviset.

6 §

Tillsynsmyndigheternas rättigheter

Tillsynsmyndigheterna har rätt att

5) anlita ett av sjöfartsverket befullmäktigt klassificeringssällskap vid kontrollen av ledningsarrangemangen med anknytning till fartygets säkra drift och redarens säkerhetsledningssystem,

9 §

Myndigheter som är skyldiga att ge handräckning

I frågor som avses i denna lag är hamn-, tull-, gränsbevaknings-, polis-, arbetarskydds- och hälsovårdsmyndigheterna samt försvarsmakten inom var sitt verksamhetsområde skyldiga att på begäran ge sjöfartsverket nödvändig handräckning.

5 §

Tillsynsmyndigheter

Trafiksäkerhetsverket utövar tillsyn över efterlevnaden av bestämmelser och föreskrifter om fartygssäkerheten och handhar meddelanden enligt PSC-direktivet samt tillhandahåller och utbyter information.

Tillsynsmyndighet enligt denna lag är den direktör vid Trafiksäkerhetsverket som ansvarar för sjösäkerheten eller en av denne tillförordnad tjänsteman vid Trafiksäkerhetsverket.

Tillsynsmyndigheter kan enbart vara personer som uppfyller kraven i bilagan till PSC-direktivet. Tillsynsmyndigheterna ska ha ett av Trafiksäkerhetsverket utfärdat bevis, som visar att personen i fråga är bemyndigad att utföra inspektioner. Genom förordning av statsrådet föreskrivs om innehållet av beviset.

6 §

Tillsynsmyndigheternas rättigheter

Tillsynsmyndigheterna har rätt att

5) anlita ett av Trafiksäkerhetsverket befullmäktigt klassificeringssällskap vid kontrollen av ledningsarrangemangen med anknytning till fartygets säkra drift och redarens säkerhetsledningssystem,

9 §

Myndigheter som är skyldiga att ge handräckning

I frågor som avses i denna lag är hamn-, tull-, gränsbevaknings-, polis-, arbetarskydds- och hälsovårdsmyndigheterna samt försvarsmakten inom var sitt verksamhetsområde skyldiga att på begäran ge Trafiksäkerhetsverket nödvändig handräckning.

13 §

Vite och hot om avbrytande

Sjöfartsverket kan förena ett åläggande enligt 12 § 2 mom. med vite eller hot om avbrytande. Vite och hot om avbrytande kan föreläggas redaren eller dennes ombud eller båda. För vite och hot om avbrytande gäller viteslagen (1113/1990).

Har tillsynsmyndigheten grundad anledning att misstänka att redaren försöker kringgå åläggandet genom att ta fartyget ur trafik i Finland, kan sjöfartsverket förordna att redaren innan fartyget lämnar finsk hamn skall ställa en säkerhet som motsvarar vitet. Då den åtgärd som tillsynsmyndigheten beslutat om blivit vidtagen skall säkerheten återställas till redaren.

18 §

Rättelseyrkande och besvär

Den som är missnöjd med tillsynsmyndighetens beslut som fattats med stöd av denna lag kan framställa ett skriftligt rättelseyrkande. Ändring i beslutet får inte sökas genom besvär. Yrkande på rättelse framställs till den enhet vid sjöfartsverket som sköter frågor i anknytning till fartygssäkerhet. Rättelseyrkandet skall behandlas utan dröjsmål.

13 §

Vite och hot om avbrytande

Trafiksäkerhetsverket kan förena ett åläggande enligt 12 § 2 mom. med vite eller hot om avbrytande. Vite och hot om avbrytande kan föreläggas redaren eller dennes ombud eller båda. För vite och hot om avbrytande gäller viteslagen (1113/1990).

Har tillsynsmyndigheten grundad anledning att misstänka att redaren försöker kringgå åläggandet genom att ta fartyget ur trafik i Finland, kan *Trafiksäkerhetsverket* förordna att redaren innan fartyget lämnar finsk hamn ska ställa en säkerhet som motsvarar vitet. Då den åtgärd som tillsynsmyndigheten beslutat om blivit vidtagen skall säkerheten återställas till redaren.

18 §

Rättelseyrkande och besvär

Den som är missnöjd med tillsynsmyndighetens beslut som fattats med stöd av denna lag kan framställa ett skriftligt rättelseyrkande. Ändring i beslutet får inte sökas genom besvär. Yrkande på rättelse framställs till den enhet vid *Trafiksäkerhetsverket* som sköter frågor i anknytning till fartygssäkerhet. Rättelseyrkandet skall behandlas utan dröjsmål.

Denna lag träder i kraft den 20.

5.

Lag**om ändring av lagen om registrering av fartygspersonal**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 22 december 2006 om registrering av fartygspersonal (1360/2006)
5—7 §, 8 § 2 mom., 10 § 2 mom. och 11 §, och
fogas till 6 § ett nytt 3 mom., som följer:

Gällande lydelse

5 §

Sjömansregistret

För att uppgifter om fartygspersonalens anställningsförhållanden skall kunna registreras på ett tillförlitligt sätt skall Sjöfartsverket föra ett sjömansregister över sjömansbefattningen för dem som arbetar ombord på ett finskt fartyg.

En finsk medborgare som vill att sådana uppgifter om hans eller hennes sjömansbefattningar som enligt 2 § inte annars införs i sjömansregistret antecknas i det, skall lägga fram en tillförlitlig utredning om dem för Sjöfartsverket.

6 §

Uppgifter som skall registreras i sjömansregistret

Redaren skall lämna Sjöfartsverket följande uppgifter för registrering i sjömansregistret:

- 1) personuppgifter, inklusive personbeteckning, för den som har anställts i en sjömansbefattning,
- 2) befattning ombord,
- 3) begynnelse tidpunkten för en sjömansbefattning som grundar sig på ett arbetsavtals- eller tjänsteförhållande eller något annat avtalsförhållande,

Föreslagen lydelse

5 §

Sjömansregistret

För att uppgifter om fartygspersonalens anställningsförhållanden ska kunna registreras på ett tillförlitligt sätt ska *Trafiksäkerhetsverket* föra ett sjömansregister över sjömansbefattningen för dem som arbetar ombord på ett finskt fartyg och över *behörighetsbrev* och *kompetensbevisen enligt lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (l)*.

En finsk medborgare som vill att sådana uppgifter om hans eller hennes sjömansbefattningar som enligt 2 § inte annars införs i sjömansregistret antecknas i det, ska lägga fram en tillförlitlig utredning om dem för *Trafiksäkerhetsverket*.

6 §

Uppgifter som ska registreras i sjömansregistret

Redaren ska lämna *Trafiksäkerhetsverket* följande uppgifter för registrering i sjömansregistret:

- 1) personuppgifter, inklusive personbeteckning, för den som har anställts i en sjömansbefattning,
- 2) befattning ombord,
- 3) begynnelse tidpunkten för en sjömansbefattning som grundar sig på ett arbetsavtals- eller tjänsteförhållande eller något annat avtalsförhållande,

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

4) uppgift om att en person har flyttat till ett annat fartyg som tillhör samma arbetsgivare eller övergått till någon annan sjömansbefattning ombord,

5) uppgift om att en persons sjömansbefattning på ett fartyg har upphört eller avbrutits på grund av semester, sjukdom, permittering eller kompensationsledighet eller av någon annan sådan orsak utan att arbetsavtals- eller tjänsteförhållandet avbrutits,

6) uppgift om att en persons sjömansbefattning fortsätter efter ett avbrott som avses i 5 punkten, samt

7) uppgift om att arbetsavtals- eller tjänsteförhållandet eller något annat avtalsförhållande för en person i en sjömansbefattning har upphört.

Sjöfartsverket skall efter att ha fått de uppgifter som avses i 1 mom. föra in dem i sjömansregistret utan ogrundat dröjsmål.

7 §

Fullgörande av redarens anmälningsskyldighet

Redaren eller dennes företrädare skall utan dröjsmål lämna Sjöfartsverket de uppgifter som avses i 6 §, dock senast 14 dagar från arbetsavtals- eller tjänsteförhållandets eller något annat avtalsförhållandes början eller slut eller från en händelse som avses i 6 § 1 mom. 4–6 punkten.

Med Sjöfartsverkets samtycke får dock sjömännens tider i sjötjänst meddelas Sjöfartsverket månadsvis. Uppgifter som gäller flottning i inre fart får lämnas Sjöfartsverket en gång per seglotionssäsong. Meddelandena får sändas till Sjöfartsverket på elektronisk väg.

8 §

Behandling av uppgifter i sjömansregistret

Sjöfartsverket har rätt att ta ut en avgift för utdrag ur sjömansregistret. Avgiften fastställs i enlighet med lagen om grunderna för avgif-

4) uppgift om att en person har flyttat till ett annat fartyg som tillhör samma arbetsgivare eller övergått till någon annan sjömansbefattning ombord,

5) uppgift om att en persons sjömansbefattning på ett fartyg har upphört eller avbrutits på grund av semester, sjukdom, permittering eller kompensationsledighet eller av någon annan sådan orsak utan att arbetsavtals- eller tjänsteförhållandet avbrutits,

6) uppgift om att en persons sjömansbefattning fortsätter efter ett avbrott som avses i 5 punkten, samt

7) uppgift om att arbetsavtals- eller tjänsteförhållandet eller något annat avtalsförhållande för en person i en sjömansbefattning har upphört.

Trafiksäkerhetsverket ska efter att ha fått de uppgifter som avses i 1 mom. föra in dem i sjömansregistret utan ogrundat dröjsmål.

Trafiksäkerhetsverket för in uppgifterna om utfärdade behörighetsbrev och kompetensbevis i sjömansregistret.

7 §

Fullgörande av redarens anmälningsskyldighet

Redaren eller dennes företrädare ska utan dröjsmål lämna *Trafiksäkerhetsverket* de uppgifter som avses i 6 §, dock senast 14 dagar från arbetsavtals- eller tjänsteförhållandets eller något annat avtalsförhållandes början eller slut eller från en händelse som avses i 6 § 1 mom. 4–6 punkten.

Med *Trafiksäkerhetsverkets* samtycke får dock sjömännens tider i sjötjänst meddelas verket månadsvis. Uppgifter som gäller flottning i inre fart får lämnas verket en gång per seglotionssäsong. Meddelandena får sändas till verket på elektronisk väg.

8 §

Behandling av uppgifter i sjömansregistret

Trafiksäkerhetsverket har rätt att ta ut en avgift för utdrag ur sjömansregistret. Avgiften fastställs i enlighet med lagen om grun-

ter till staten (150/1992). Sjöfartsverket får uppbära en ersättning för lämnande av information om den som ber om uppgiften endast om det har förflutit mindre än ett år sedan vederbörande senast fick ett utdrag med sina uppgifter ur registret.

derna för avgifter till staten (150/1992). Verket får uppbära en ersättning för lämnande av information om den som ber om uppgiften endast om det har förflutit mindre än ett år sedan vederbörande senast fick ett utdrag med sina uppgifter ur registret.

10 §

Ändringssökande och behörig domstol

I beslut av Sjöfartsverket får ändring sökas genom besvär hos Helsingfors förvaltningsdomstol. I fråga om ändringssökande gäller i övrigt det som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

10 §

Ändringssökande och behörig domstol

I beslut av *Trafiksäkerhetsverket* får ändring sökas genom besvär hos Helsingfors förvaltningsdomstol. I fråga om ändringssökande gäller i övrigt vad som bestäms i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

11 §

Tillsyn

Sjöfartsverket övervakar att uppgifter lämnas i enlighet med denna lag och att skyldigheten att göra upp ett fartygspersonalregister fullgörs.

11 §

Tillsyn

Trafiksäkerhetsverket övervakar att uppgifter lämnas i enlighet med denna lag och att skyldigheten att göra upp ett fartygspersonalregister fullgörs.

Denna lag träder i kraft den 20.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förrutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

6.

Lag**om upphävande av 2 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

Gällande lydelse

2 §

Sjöfartsverket meddelar i enlighet med kapitel V regel 1 punkt 4 i bilagan till konventionen föreskrifter om i vilken omfattning reglerna 15, 17, 19, 22 och 25 i kapitel V skall tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet under 150 och på fartyg med en bruttodräktighet under 500 som uteslutande navigerar i skyddade kustvatten eller i inre farvatten i Finland, samt då det gäller fartyg i inrikesfart, också i vilken omfattning regel 23 skall tillämpas.

Sjöfartsverket kan meddela närmare föreskrifter om tekniska detaljer i tillämpningen av reglerna 15—28 i kapitel V.

Sjöfartsverket kan meddela föreskrifter om ett allmänt undantag enligt kapitel V regel 3 punkt 1 från kraven i fråga om navigationsutrustning för fartyg som saknar mekanisk framdrivning.

Sjöfartsverket kan vid behov godkänna ett alternativt arrangemang enligt regel 17 i kapitel II-2 för brandsäkerhetskonstruktioner och brandsäkerhetsanordningar förutsatt att arrangemangen motsvarar minst den säkerhetsnivå som anges i kapitlet.

Sjöfartsverket kan vid behov medge partiella eller villkorliga eftergifter eller motsvarigheter enligt kapitel V regel 3 punkt 2 när ett fartyg används på en resa där den största distansen från fartyget till land, resans längd och beskaffenhet, frånvaron av allmänna sjöfartsrisker och andra omständigheter som påverkar säkerheten är sådana att det vore oskäligt eller onödigt att tillämpa kapitel V fullt ut. Härvid skall sjöfartsverket ta hänsyn till hur eftergifterna och motsvarigheterna eventuellt inverkar på övriga fartygs säkerhet.

Föreslagen lydelse

2 §

(upphävs)

Denna lag träder i kraft den 20 .
De föreskrifter som meddelats med stöd av
den upphävda 2 § i lagen om sättande i kraft
av de bestämmelser som hör till området för
lagstiftningen i ändringarna av bilagan till
1974 års internationella konvention om sä-
kerheten för människoliv till sjöss fortsätter
att gälla tills det föreskrivs något annat.

7.

Lag**om upphävande av lagen om erläggande av avgift för bestämmande och utmärkande av fartygs lastlinjer**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

<p style="text-align: center;">1 §</p> <p>För besiktning och annan förrättning, som vid bestämmande och utmärkande av fartygs lastlinjer genom sjöfartsmyndighets försorg verkställas, skall fartygets ägare åt besiktningssmannen erlägga arvode, beräknat efter fartygets dräktighet och förrättningens art, på sätt därom genom förordning särskilt stadgas.</p>	<p>(upphävs)</p>	<p style="text-align: center;">1 §</p>
<p style="text-align: center;">2 §</p> <p>Genom denna lag upphäves lagen den 23 december 1920 om uppbärande av särskild avgift för bestämmande och utmärkande av fartygs lastmärke och däckslinje.</p>	<p>(upphävs)</p>	<p style="text-align: center;">2 §</p>

Denna lag träder i kraft den 20 .

8.**Lag**

om upphävande av 2 § i lagen om sättande i kraft och tillämpning av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

Gällande lydelse

2 §
Sjöfartsverket utfärdar behörighetsbrev för sjöfartsskyddsansvariga på fartyg enligt 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning.

Föreslagen lydelse

(upphävs) 2 §

Denna lag träder i kraft den 20 .
