

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om fartygstrafikservice

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det stiftas en lag om fartygstrafikservice. Genom lagen upphävs i sjötrafiklagen bestämmelsen gällande ledningen av sjötrafiken.

Den fartygstrafikservice som avses i lagen ges i form av rapporter, navigationsassistans och fartygstrafikreglering. Genom lagen föreskrivs om inrättandet av fartygstrafikservice som gäller övervakning och ledning av fartygstrafiken. Kommunikationsministeriet skall vara den i lagen avsedda behöriga myndighet som inrättar fartygstrafikservice. Fartygstrafikservicen skall upprätthållas av den enhet vid Sjöfartsverket som har ålagts uppgiften med stöd av verkets arbetsordning. Den instans som upprätthåller fartygstrafikservicen skall kallas VTS-myndighet och det område på vilket fartygstrafikservice upprätthålls VTS-område.

I beslutet om inrättande av fartygstrafikservice skall fastställas vilka fartygstrafiktjänster som tillhandahålls på varje VTS-område. VTS-myndigheten kunde även tillfälligt leda trafiken i exceptionella situationer.

VTS-myndigheten kan upprätthålla far-

tygstrafikservicen även i samarbete med övriga myndigheter eller hamninnehavare. Lagförslaget utgör inget hinder för att även hamninnehavare kunde upprätthålla ledningen och övervakningen av fartygstrafiken på hamnområden.

Lagen om fartygstrafikservice innehåller bl.a. bestämmelser om innehållet i fartygstrafikservicen, behörigheten för VTS-myndighetens personal och VTS-myndighetens behörighet och skyldigheter.

Lagen skall även innefatta bestämmelser om fartygs skyldighet att delta i fartygstrafikservicen. Deltagandet omfattar bl.a. fartygens rapporteringsskyldighet. Dessutom skall i lagen ingå bestämmelser om bl.a. befälhavarens ansvar och skyldighet att anmäla tillbud och olyckor till sjöss.

Genom förslaget genomförs till vissa delar Europaparlamentets och rådets direktiv om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft sommaren 2005.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....	2
ALLMÄN MOTIVERING.....	3
1. Nuläge	3
1.1. Lagstiftning och praxis.....	3
1.2. Den internationella utvecklingen samt EU:s lagstiftning och lagstiftningen i utlandet.....	4
Den internationella utvecklingen	4
EU:s lagstiftning	5
Lagstiftningen i utlandet.....	5
1.3. Bedömning av nuläget	7
2. Målsättning och de viktigaste förslagen.....	7
2.1. Målsättning.....	7
2.2. De viktigaste förslagen	7
3. Propositionens konsekvenser	8
3.1. Ekonomiska konsekvenser	8
3.2. Konsekvenser för myndigheterna	9
3.3. Konsekvenser för fartygstrafikens säkerhet	9
3.4. Konsekvenser för miljön	9
4. Beredningen av propositionen	9
4.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial.....	9
4.2. Remissyttranden och hur de har beaktats.....	10
DETALJMOTIVERING.....	10
1. Motivering	10
1 kap. Allmänna bestämmelser.....	10
2 kap. Fartygstrafikservice	12
3 kap. Inrättande av fartygstrafikservice	14
4 kap. Personalens behörighet	15
5 kap. VTS-myndighetens behörighet och skyldigheter.....	17
6 kap. Skyldigheter gällande fartyg och befälhavare	20
7 kap. Särskilda bestämmelser	21
8 kap. Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	23
2. Närmare bestämmelser och föreskrifter.....	23
3. Ikraftträdande.....	23
4. Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning.....	23
LAGFÖRSLAGET	25
Lag om fartygstrafikservice.....	25

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläge

1.1. Lagstiftning och praxis

I 14 § i sjötrafiklagen (463/1996) föreskrivs att Sjöfartsverket för ledning av sjötrafiken och för övervakning i anslutning därtill kan meddela instruktioner och föreskrifter som gäller färd med farkoster. Enligt motiveringen till sjötrafiklagen (RP 66/1996 rd) infördes som bäst då regeringspropositionen avgavs till riksdagen ett lednings- och övervakningssystem för sjöfarten (VTS) utmed den finska kusten. I paragrafen bestämdes således på lagnivå om de nya regionala VTS-stationernas verksamhet.

Närmare föreskrifter om trafikinformationssystem (VTS) ingår i sjöfartsstyrelsens beslut (Dnr 1/00/97) av den 14 april 1997. Beslutet innefattar föreskrifter om bl.a. förutläggningarna för anordnande och godkännande av tjänsten samt om VTS-centralens och ett fartygs skyldigheter.

En arbetsgrupp tillsatt av Sjöfartsverket utarbetade en VTS-drifthandbok, i vilken internationella fördrag, praxis och den finska lagstiftningen beaktades. Drifthandboken omfattar anvisningar för anordnandet, planeringen och inrättandet av VTS-tjänsten, anvisningar för VTS-centralens interna och externa verksamhetsmetoder samt kriterier för valet av personal.

Sjöfartsverket har koncentrerat all övervakning av sjötrafiken till VTS-centralerna. I Finland är för närvarande sex VTS-centraler inrättade av sjöfartsdistrikten verksamma, och trafikinformationssystemet, nedan fartygstrafikservice, omfattar så gott som alla farleder inom handelssjöfarten. Alla befintliga VTS-centraler upprätthålls av sjöfartsdistrikten antingen ensamma eller i samarbete med övriga myndigheter eller hamninnehavare. Fartygstrafikservice i vårt land har organiserats så att den grundar sig på sjötrafiklagen och sjöfartsstyrelsens beslut samt på in-

ternationella avtal och rekommendationer. Den myndighet som anordnar fartygstrafikservice, dvs. Sjöfartsverket, kan besluta var det inrättas en VTS-central och hurdana tjänster verket anser det ändamålsenligt att producera. Den valda servicenivån styr behörigheten hos fartygstrafikservicepersonal samt den tekniska nivån, vilka båda skall vara sådana att servicenivån kan upprätthållas.

Som teknisk lösning utgörs fartygstrafikservice av en VTS-central och av sensorer som har utplacerats på dess verksamhetsområde. VTS-centralens arbetsstation har lednings- och driftsanläggningar för VTS-systemet samt för radio- och radarnätansläggningar och övriga separata anordningar. Lägesbilden inom VTS-området visas på en skärm, som grundar sig på ett system med elektroniskt kartunderlag. Dessutom har VTS-centralerna via Sjöfartsverkets nät kopplats till övriga organisationers system så att VTS-centralerna kan läsa och uppdatera sina databaser med bl.a. väderobservationer på kuststationerna, uppgifter om havsvattnets vattenstånd och en bild av issituationen. VTS-systemen använder i samarbete med övriga myndigheters system samma sensorer och dataöverföringssystem, varvid det är möjligt att optimera antalet sensorer i bruk.

Fartygstrafikservice betjänar även isbrytjänsten. Inom isbrytarverksamheten kan man utnyttja VTS-centralernas lägesbild i realtid. Ett betydelsefullt samarbete mellan isbrytarna och VTS-centralerna utförs varje vinter när det gäller ledningen av fartygens val av rutt redan då fartyget avgår från hamnen eller kommer till ett VTS-område. Det är möjligt och nödvändigt att utveckla detta efter det att serviceproduktionen inom isbrytningen har övergått från Sjöfartsverket till Rederiverket.

Sjöfartsverket har sådana skyldigheter i anknytning till sjöräddning och territorialövervakning som sköts med hjälp av fartygstra-

fikservice. Fartygstrafikservicen leder trafiken så att trafiken inte stör en räddningsoperation samt förhindrar ytterligare tillbud. VTS-centralerna i de allmänna farlederna har på Finlands vattenområde och på den arrenderade delen av Saima kanal utomordentliga möjligheter att stöda sjöräddningsverksamheten med sina egna system och sin egen organisation. Detta gäller även på det internationella havsområdet på Finska viken, där ett obligatoriskt fartygsrapporteringsystem, GOFREP, togs i bruk den 1 juli 2004.

Fartygstrafikservicen utgör inte ett alternativ till anlita lotser och anlita lotser av lots befriar å andra sidan inte heller ett fartyg från skyldigheten att delta i fartygstrafikservicen. Enligt 2 § i lotsningslagen (940/2003) avses med lotsning verksamhet i anslutning till manövrering av fartyg, varvid lotsen är befälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfarten. En lots kompletterar fartygstrafikservicen inte bara genom att bistå befälhavaren med navigationsassistans utan också genom att assistera när det gäller användningen av fartygstrafikservicens underrättelser och instruktioner. Fartygstrafikservicen kompletterar lotsningen genom att ge lotsen information om bl.a. övriga fartygs rörelser, farledernas skick och väderleksförhållanden. Sjöfartsdistrikten har på sina områden myndighetsuppgifter i anslutning till lotsning och farledshållning, och vid skötseln av dessa uppgifter kan fartygstrafikservicen utnyttjas. Till dessa uppgifter hör t.ex. tillsynen över skyldigheten att anlita lots och lotsningsverksamheten samt användningen av den befrielse från skyldigheten att anlita lots som grundar sig på det linjelotsbrev som beviljats befälhavaren och andra former av dispens. Användningen av farleder och säkerhetsanordningarnas tillförlitlighet kan följas med hjälp av fartygstrafikservicen och det är möjligt att snabbt reagera på olika situationer.

1.2. Den internationella utvecklingen samt EU:s lagstiftning och lagstiftningen i utlandet

Den internationella utvecklingen

År 1982 fattade ministerrådet i Europeiska

ekonomiska gemenskapen beslut om samarbete, vars mål var att minska kollisioner mellan fartyg och grundstötningar på europeiska farvatten. Det huvudsakliga målet för samarbetet var att öka resurserna för utbyggnaden av VTS-systemen, utarbeta rekommendationer för hur de skulle byggas och främja forskningen på området. Som en följd av detta har så gott som varje europeisk kuststat befinnliga VTS-system för att förbättra fartygstrafikens säkerhet och effektivitet samt miljöskyddet.

Genom resolution MSC.65(68) av sjösäkerhetskommittén vid Internationella sjöfartsorganisationen, nedan IMO, fogades 1997 regel om fartygstrafiktjänster till kapitel V i bilagan till 1974 års internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981), nedan SOLAS-konventionen. Enligt regeln förbinder sig medlemsstaterna att se till att fartygstrafiktjänster inrättas, om det enligt dem kan motiveras med trafiktätheten eller graden av risk. Ändringen av konventionen trädde i kraft den 1 juli 1999 såväl internationellt som i Finland. Anvisningarna för fartygstrafiktjänster har godkänts genom IMO:s resolution A.857 (20). I resolutionen har utfärdats anvisningar för inrättandet av VTS-system på sådana platser som är kritiska med avseende på trafiken och miljöskyddet, den operativa organisationen och upprätthållandet av systemen samt personalens utbildning. Resolutionen skall tillämpas tillsammans med resolution MSC.43(64) om fartygs rapporteringsskyldighet, vilken trädde i kraft den 9 december 1994, samt gällande VTS-drifthandbok av Internationella föreningen för navigeringsanordningar och fyrar, nedan IALA.

IALA har i årtionden aktivt deltagit i utvecklandet av fartygstrafikservicen. I dess VTS-kommitté ingår som medlemmar företrädare för nationella sjöfartsmyndigheter, Europeiska unionen och internationella organisationer. De viktigaste medlemsorganisationerna är IMO, den internationella hamnorganisationen (International Association of Ports and Harbours) och den internationella lotsorganisationen (International Maritime Pilots' Association). IALA:s Vessel Traffic Services Manual har utarbetats utifrån IMO:s resolution och dess syfte är att ge myndighe-

terna detaljerad information och anvisningar om inrättandet av VTS-centraler, tekniska lösningar och den operativa verksamheten. År 2000 beredde IALA rekommendationer för VTS-personalens utbildning och behörighetsbrev. Avsikten är att dessa skall sättas i kraft internationellt i så stor utsträckning som möjligt genom beslut av de nationella behöriga myndigheterna i varje stat. Utvecklandet av operativa metoder och grundläggande definitioner av VTS-systemen fortsätter i IALA:s VTS-kommitté. Finland är representerat i IALA:s verksamhet och är ordförande i den operativa VTS-arbetsgruppen.

Enligt regel 12 i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen förbinder sig avtalsländerna att inrätta VTS-centraler på sådana ställen där trafiktätheten och riskerna med trafiken förutsätter detta. Avtalsländerna skall i mån av möjlighet iaktta IMO:s anvisningar då de inrättar VTS-centraler. Dessutom åläggs avtalsstaterna att se till att fartyg som seglar under deras flagg anlitar VTS-centralernas tjänster och iakttar bestämmelserna för ett VTS-område. Användningen av VTS-tjänster får göras obligatorisk endast på en kuststats territorialvatten.

I resolution A.857(20) anses det nödvändigt att avtalsstaterna ser till att VTS-centralernas verksamhet grundar sig på en lag i vilken den behöriga myndigheten och den VTS-myndighet som ansvarar för VTS-verksamheten definieras och ges nödvändig behörighet. Det VTS-område som skall inrättas bör definieras och förklaras som VTS-område. Kvaliteten och nivån på de tjänster som den VTS-central som skall inrättas tillhandahåller bör fastställas, likaså kraven på VTS-operatörernas behörighet med beaktande av nivån på de tjänster som tillhandahålls. Enligt resolutionen skall till de tjänster som VTS-centralen tillhandahåller hänföras åtminstone rapporteringstjänster, men till dem kan även hänföras navigationsassistans och trafikledningstjänster. Om VTS-centralens behörighet omfattar en skyldighet att ge fartygen instruktioner, skall dessa vara enbart riktgivande (result orientated). Beslut om detaljerna för en åtgärd enligt instruktionerna, t.ex. kurs- och maskinkommandon, skall fattas av befälhavaren. Det konstateras att lotsarna på grund av sin lokalkännedom spelar

en viktig roll då det gäller att trygga fartygets säkra navigering i samarbete med VTS-centralerna.

EU:s lagstiftning

För de europeiska kusterna har upprättats fartygstrafikservice och trafiksepareringssystem för fartyg, vars betydelse är stor när det gäller att förebygga olyckor och förening på vissa livligt trafikerade eller med tanke på sjötrafiken farliga havsområden. Dessutom har obligatoriska fartygsrapporteringssystem tagits i bruk i enlighet med tillämpliga regler som antagits av IMO.

Europaparlamentet och rådet utfärdade den 27 juni 2002 ett direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG, nedan *övervakningsdirektivet*.

Syftet med övervakningsdirektivet är att skapa en ram för samarbetet mellan medlemsstaterna och Europeiska gemenskapernas kommission för att främja genomförandet av övervaknings- och informationssystemet för sjötrafik genom att utveckla tillräckliga radio- och telekommunikationer mellan myndigheterna och hamnarna i medlemsstaterna. Syftet med övervakningsdirektivet är dessutom att säkerställa att fartygen iakttar kraven på rapportering enligt dessa system.

Övervakningsdirektivet har många beröringspunkter med fartygstrafikservice. Övervakningsdirektivet innehåller bestämmelser om bl.a. system för fartygsrapportering, användning av system för trafikseparering, uppföljning av att fartygstrafikservice iakttas, förmedling av information som gäller vissa fartyg, rapportering av tillbud och olyckor till sjöss, åtgärder vid exceptionellt dåliga väderleksförhållanden och rapporter. Direktivet skulle genomföras i medlemsstaterna senast den 5 februari 2004.

Lagstiftningen i utlandet

I Sverige ingår föreskrifterna om fartygstrafikservice i ett beslut av Sjöfartsverket (Sjötrafikkungörelsen; SJÖFS 1994:21). Beslutet innefattar bl.a. föreskrifter om vilka fartyg som är skyldiga att delta i fartygstrafikservice

cen, samt om var och hur anmälan skall göras. Fartyg med en längd över 45 meter är skyldiga att delta i fartygstrafikservice. Övervakningsdirektivet har i Sverige genomförts genom ett beslut av Sjöfartsverket. Beslutet innefattar bl.a. föreskrifter om fartygens rapporteringsskyldighet.

I Ryssland regleras fartygstrafikservice av en förordning av trafikministeriet om system för fartygstrafikservice samt en föreskrift om tekniska och operativa krav. Säkerhetsavdelningen för sjöfart vid Ryska federationens trafikministerium är behörig myndighet. Utgångspunkten i fråga om utbildningskraven är VTS-utbildning i överensstämmelse med IALA:s krav.

I Estland finns inte någon särskild lagstiftning om fartygstrafikservice, utan bestämmelser om den ingår i en lag om sjöfartssäkerhet. Sjöfartsverket är behörig myndighet, och underordnad verket arbetar en VTS-central. Bestämmelser om behörighet och skyldigheter ingår i sjöfartssäkerhetslagen. De tjänster som tillhandahålls är rapporter och partiell navigationstjänst. Behörighetskraven för VTS-operatörer är estniskt medborgarskap, sjökaptensbrev och språkkunskaper, om vilka bestäms i förordning. VTS-utbildningen grundar sig på IALA:s rekommendationer.

I Danmark grundar sig fartygstrafikservice på en lag och förordning om sjöfartssäkerhet. Verksamheten inom Stora Bälts VTS-område grundar sig på IMO:s resolution och fungerar i enlighet med den. Marinens operativa kommandocentral är behörig myndighet. VTS-Stora Bälts administrativa myndighet är VTS-myndighet. De tjänster som tillhandahålls är rapporter och partiell navigationstjänst. Behörighetskravet är skepparutbildning och arbetserfarenhet samt VTS-utbildning i överensstämmelse med IALA:s krav.

I Tyskland grundar sig fartygstrafikservice på en lag om uppdrag till sjöss, med stöd av vilken har utfärdats en förordning om sjötrafikleder. Behörig myndighet är fartygstrafikpolismyndigheten, som består av insjö- och sjöfartsverkena. Underordnade dessa finns trafikcentralerna. Till uppgifterna hör övervakning och reglering av sjötrafiken i realtid. Underlåtenhet att iakttä bestämmelserna har

belagts med sanktioner. De tjänster som tillhandahålls är rapporter, navigationsassistans, trafikreglering och trafikledning (Kielkanalen). Behörighetskravet är sjökaptensbrev samt VTS-utbildning i överensstämmelse med IALA:s rekommendationer.

Lagstiftningen i *Nederländerna* grundar sig på en lag om sjötrafik och på en förordning om rapporter och instruktioner för fartygstrafiken. Behörig myndighet är transportsäkerhetsavdelningen vid ministeriet för trafikärenden, allmänna arbeten och vattenärenden. Hamnmyndigheterna är VTS-myndighet. De tjänster som tillhandahålls är rapporter, navigationsassistans och trafikreglering. En VTS-operatör har rätt att endast ge instruktioner, inte utfärda föreskrifter. Behörighets- och utbildningskraven uppställs av den behöriga myndigheten tillsammans med VTS-myndigheten.

I Belgien grundar sig fartygstrafikservice på en förordning om lotsning och på trafikbestämmelserna för floden Schelde. Sjö- och vattenvägsavdelningen vid miljöministeriet i landskapet Flandern är behörig myndighet. De tjänster som tillhandahålls är rapporter, navigationsassistans och trafikreglering. Behörighetskravet är högre utbildning av andra graden samt VTS-utbildning i överensstämmelse med IALA:s krav.

Lagstiftningen i *Storbritannien* grundar sig på tillämpningen av SOLAS-konventionen och på lokala föreskrifter. Ansvarsfördelningen har fastställts i en lag om säkerheten i hamnar. Behörig myndighet är sjöfartsenheten vid brittiska sjöfartsverket (Maritime and Coastguard Agency) och VTS-myndigheter är hamnarna, även de privata, på sitt eget område. I Dover har MCA sin egen VTS-central, från vilken den obligatoriska rapporteringsverksamheten i Doversundet sköts i samarbete med fransmännen. Behörighetskravet är VTS-utbildning i överensstämmelse med IALA:s rekommendationer.

I Frankrike finns inte någon särskild nationell författning, utan fartygstrafikservice grundar sig på internationella avtal. Föreskrifterna i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen har satts i kraft genom en förordning. Behörig myndighet är sjöfartsavdelningen vid ministeriet för byggnads-, trafik-, bostads-, turism- och sjöfartsärenden. Mini-

steriet har utfärdat en anvisning som grundar sig på internationella avtal och fastställer i den organiseringen av regionala centraler och centralernas verksamhetsmetoder, särskilt vad beträffar fartygstrafikservice. VTS-myndigheter, ansvariga för fartygstrafikservice, är de regionala övervaknings- och sjöräddningscentralerna för sjöfarten (CROSS). De ansvarar även för de sjörapporter som ges i radio. Fartygstrafikservice omfattar rapporteringssystem på internationellt havsområde och de iakttar IMO:s bestämmelser om fartygstrafiktjänster. IMO:s anvisningar tillämpas på VTS-operatörernas behörighet och utbildning.

1.3. Bedömning av nuläget

Sjöfartsstyrelsens beslut om trafikinformationssystem (VTS) har meddelats med stöd av 14 och 26 § i sjötrafiklagen. Ovan nämnda bestämmelser uppfyller inte de krav på bestämmelser om bemyndigande som anges i 80 § 2 mom. i grundlagen. Sjötrafiklagens 14 och 26 § är inte explicita och noggrant avgränsade på det sätt som förutsätts av bestämmelser om bemyndigande.

Beslutet om trafikinformationssystem innehåller sådana föreskrifter som enligt grundlagen hör till området för lag. Dyliga föreskrifter är t.ex. föreskrifterna om utövning av offentlig makt och föreskrifterna om fartygs skyldigheter att delta i VTS-tjänster. Enligt 2 § 3 mom. i grundlagen skall all utövning av offentlig makt bygga på lag och enligt 80 § 1 mom. i grundlagen skall genom lag dock utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag.

2. Målsättning och de viktigaste förslagen

2.1. Målsättning

Syftet med propositionen är att öka fartygstrafikens säkerhet och förbättra dess effektivitet samt att förebygga miljöolägenheter som fartygstrafiken kan medföra.

Syftet med propositionen är dessutom att

bestämmelserna om fartygstrafikservice skall stämma överens med kraven i grundlagen och att övervakningsdirektivet skall genomföras till den del det inte ännu finns nationell lagstiftning som gäller bestämmelserna i direktivet.

2.2. De viktigaste förslagen

I denna proposition föreslås att det stiftas en lag om fartygstrafikservice. Den fartygstrafikservice som avses i lagen ges i form av rapporter, navigationsassistans och fartygstrafikreglering. I lagen skall ingå bestämmelser om bl.a. innehållet i fartygstrafikservice, inrättandet av fartygstrafikservice samt ändring eller återkallande av beslutet om inrättande, de anställdas behörighet, VTS-myndighetens behörighet och skyldigheter, skyldigheterna för fartyget och dess befälhavare, såsom skyldigheten att delta i fartygstrafikservice och anmälnings- och rapporteringsskyldigheten, samt sanktioner för underlåtenhet att iaktta lagen om fartygstrafikservice.

Enligt lagförslaget skall kommunikationsministeriet vara den behöriga myndighet som bl.a. inrättar fartygstrafikservice. Fartygstrafikservice skall upprätthållas av VTS-myndigheten, med vilken avses den enhet vid Sjöfartsverket som har ålagts uppgiften med stöd av verkets arbetsordning. Enheten skall ha sådana tekniska system och personresurser som är nödvändiga för att kunna samverka med trafiken och reagera på föränderliga trafiksituationer. VTS-myndigheten kunde även tillfälligt leda fartygstrafiken i exceptionella situationer.

VTS-myndigheten kan med stöd av samarbetsavtalet upprätthålla fartygstrafikservice i samarbete med övriga myndigheter eller hamninnehavare.

Kommunikationsministeriet i egenskap av behörig myndighet ansvarar för att fartygstrafikservice ordnas på sådana platser som är kritiska med avseende på trafiken och miljöskyddet och att de nationella bestämmelserna och föreskrifterna samt de internationella föreskrifterna om anordnande av fartygstrafikservice iakttas. Den enhet vid Sjöfartsverket som är VTS-myndighet skall ansvara för

upprätthållandet av fartygstrafikservice, vilket omfattar den tekniska och operativa driften, och anordnandet av fartygstrafikservice i enlighet med de mål som uppställts av den behöriga myndigheten. VTS-myndigheten skall ansvara för att trafiken löper och att VTS-centralen ser till att alla åtgärder som är nödvändiga vidtas vid exceptionella situationer med beaktande av alla faktorer som hör samman med verksamheten på VTS-området. VTS-myndigheten skall ansvara för de anställdas åtgärder och beträffande den VTS-verksamhet som grundar sig på avtal även för samarbetspartens åtgärder. En VTS-operatör, med vilken i lagen avses en person som utför uppgifter som ingår i fartygstrafikservice i en VTS-central och som har den behörighet som krävs för uppgiften, skall ansvara för att de uppgifter som han eller hon lämnar är korrekta och att de ges vid rätt tidpunkt. På VTS-operatören tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar. Fartygets befälhavare ansvarar för manövreringen av fartyget även då fartyget deltar i fartygstrafikservice.

Det ansvar som nämns ovan är beroende av bestämmelserna om tjänsteansvar och det är inte nödvändigt att separat ta in bestämmelser om ansvar i lagen om fartygstrafikservice. Utöver bestämmelserna om tjänstebrott i strafflagen (39/1889) skall även bestämmelserna i skadeståndslagen (412/1974) tillämpas. Enligt 2 § 1 mom. i 3 kap. i skadeståndslagen är ett offentligt samfund skyldigt att ersätta skada, som förorsakats genom fel eller försummelse vid myndighetsutövning. Samma skadeståndsskyldighet åligger även annat samfund, som på grund av lag, förordning eller bemyndigande i lag handhar offentlig uppgift.

Sjöfartsverket sörjer för personalens behörighet och utbildning i enlighet med bestämmelserna i arbetsordningen.

Dessutom skall det bestämmas om hamninnehavarens rätt att upprätthålla ledningen och övervakningen av fartygstrafiken på det egna hamnområdet.

Genom lagen upphävs 14 § i sjötrafiklagen gällande ledningen av sjötrafiken. På motsvarande sätt upphävs sjöfartsstyrelsens beslut om trafikinformationssystem (VTS).

Genom förslaget genomförs övervakningsdirektivet till vissa delar.

3. Propositionens konsekvenser

3.1. Ekonomiska konsekvenser

På grundval av ett betänkande av arbetsgruppen Sjösäkerhet -95, tillsatt av Kommunikationsministeriet, reserverades för inrättandet av lednings- och övervakningssystem för fartyg vid den finska kusten 60 miljoner mark i Sjöfartsverkets budget för åren 1995-98. VTS-systemen är i huvuddrag färdigbyggda. VTS-projekten har genomförts med medel från moment 31.30.77 och 31.30.21 i statsbudgeten. Från dessa moment har medel till ett belopp av sammanlagt ca 19,5 miljoner euro anvisats före utgången av 2004 för projekt i överensstämmelse med Sjöfartsverkets verksamhetsplan. Sjöfartsverket åsamlas varje år ca 6,2 miljoner euro i driftsutgifter för fartygstrafikservice.

Fartygstrafikservice har bekostats med den farledsavgift som uppbärs med stöd av lagen om farledsavgift (708/2002). Den största grupp som använder fartygstrafikservice är de fartyg som idkar handelsjöfart och som är skyldiga att betala farledsavgift. Fastän även vissa andra fartyg som inte betalar farledsavgift åläggs att delta i fartygstrafikservice är avsikten likväl inte att uppbära någon särskild fartygstrafikserviceavgift. Stiftandet av en lag om fartygstrafikservice har ingen förhöjande inverkan på farledsavgiften. Den arbetsgrupp som Kommunikationsministeriet har tillsatt för att revidera farledsavgiftslagstiftningen dryftar som bäst en revidering av systemet med farledsavgifter. Tidsfristen för arbetsgruppen går ut i slutet av maj år 2005.

Finansieringen av det obligatoriska fartygsrapporteringsystemet för Finska viken (GO-FREP) kommer från statsbudgeten såsom Finlands internationella åliggande. Det kan inte finansieras med farledsavgiftsinkomster, eftersom de fartyg som använder fartygsrapporteringsystemet inte nödvändigtvis ens kommer in på finskt vattenområde eller anlöper en finsk hamn.

3.2. Konsekvenser för myndigheterna

Vid Sjöfartsverket pågår ett utbildningsprojekt, genom vilket alla VTS-operatörer utbildas före utgången av 2007 i enlighet med kraven i lagförslaget. Utgångspunkten för en lyckad utbildning har varit det faktum att den personal som redan i begynnelsekedet rekryterades till VTS-centralerna har haft navigationsgrundutbildning på hög nivå. Inom IMO och IALA har man ansett att minimibehörigheten för anställda vid en sådan VTS-central som ger navigationsassistans eller trafikledningsservice med hjälp av permanenta trafikarrangemang åtminstone behöver vaktstyrmans behörighet. Bestämmelserna i den föreslagna lagen tillämpas emellertid inte i fråga om kraven på vaktstyrmans behörighet på VTS-operatörer eller VTS-chefer som innehar befattning eller tjänst då lagen träder i kraft.

3.3. Konsekvenser för fartygstrafikens säkerhet

Fartygstrafikservice ökar fartygstrafikens säkerhet, eftersom det inom ramen för den ges information om bl.a. annan fartygstrafik, farleder som skall användas, säkerhetsanordningar, tillbud, avvikelser från farlederna, väderleks- och isförhållandena och vattenståndet. Fartygstrafikservice skapar en interaktiv miljö för fartyget då det rör sig på ett VTS-område, varvid det är möjligt att minska riskerna för olyckor och förorening genom denna tjänst.

Fartygstrafikservice innebär att man kan leda fartygstrafiken med hjälp av i beslutet om inrättande angivna rapporter, navigationsassistans och ledning av fartygstrafiken på samma sätt som med hjälp av trafikregler. Dessutom kunde fartygstrafiken ledas på ett sätt som är beroende av föränderliga trafiksituationer vid olika tillfällen.

Även övervakningen av den trafik som omfattas av trafiksepareringssystem och obligatoriska fartygsrapporteringsystem på internationella vattenområden hör till tillämpningsområdet för den föreslagna lagen när systemen anknyter till den finska VTS-myndighetens VTS-område.

3.4. Konsekvenser för miljön

I samband med fartygsolyckor existerar risken för en allvarlig miljöskada. Med hjälp av fartygstrafikservice eftersträvar man att förhindra att farliga situationer uppkommer i sjötrafiken och att reagera på föränderliga trafiksituationer i syfte att minimera de hot som sjöfarten medför. Fartygstrafikservice täcker i dag alla rutter som används vid Finlands oljetransporter. Särdeles viktig är fartygstrafikservice på sådana vattenområden där trafiken är livlig och där verkningarna av en miljöskada är oåterkalleliga, t.ex. i grunda skärgårdsområden. Fartygstrafikservice omfattar alla fartyg vars längd är minst 24 meter. Dessutom kunde man lokalt besluta att även andra fartyg i mån av möjlighet deltar i fartygstrafikservice under vissa omständigheter.

Ett pågående projekt vid Sjöfartsverket, inom vilket farledsområdena definieras så att de allt noggrannare motsvarar de moderna kraven på platsbestämning, förbättrar användningen av farledsområdena och vattendjupen kan utnyttjas på ett allt tryggare sätt. De uppdaterade uppgifter om trafiken och vattenståndet som vidarebefordras från VTS-centralerna är i detta fall synnerligen viktiga för handelssjöfarten.

Vid tillbud skulle den av VTS-myndigheten upprätthållna fartygstrafikservice inte fungera som det system som leder de egentliga räddningsaktionerna eller iståndsätter miljön. Fartygstrafikservicens uppgift är att stöda sjöräddningschefens agerande och förhindra ytterligare skador genom att dirigera trafiken till andra rutter eller tryggt förbi olycksplatsen.

4. Beredningen av propositionen

4.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial

En tjänstemannaarbetsgrupp, tillsatt av Sjöfartsverket, beredde förslaget till lag om fartygstrafikservice. Förslaget hade formen av en regeringsproposition. Utgående från arbetsgruppens förslag har propositionen genomgått fortsatt beredning som tjänsteupp-

drag vid kommunikationsministeriet i samarbete med Sjöfartsverket.

4.2. Remissyttranden och hur de har beaktats

Utlåtande om förslaget har begärts av utrikesministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, miljöministeriet, Ålands landskapsregering, Finlands miljöcentral, Lotsverket, Rederiverket, Vägafärsverkets färjerederi, Finlands Rederiförening rf, Ålands Redarförening rf, Fraktfartygsföreningen rf, Suomen Matkustajalaivat-Passagerarfartyg i Finland ry, Finlands Hamnförbund rf, Lotsförbundet rf, Helsingfors hamn, Åbo hamn, Raumo hamn, Björneborgs hamn, Kotka hamn, Fortum Ab:s hamnfunktioner, Finlands Skeppsbefälsförbund rf, Finlands Maskinbefälsförbund rf, Finlands sjömansunion F S-U rf, Suomen

Erityisteknisten liitto SETELI ry, Sveaborgs Trafik Ab, Alfons Håkans Oy Ab, Finntugs Oy, Mopro Oy och ESL Shipping Oy. Av dataombudsmannen begärdes utlåtande om 26 § gällande VTS-behörighetsregistret.

I de givna utlåtandena fick utfärdandet av en lag om fartygstrafikservice allmänt understöd. I utlåtandena fästes särskild uppmärksamhet på ansvarsfrågor, behörighetskrav för personalen, frågor med anknytning till upptagningarnas offentlighet samt fördelningen av de myndighetsuppgifter som avses i lagen. Propositionsutkastet har omarbetats efter remissbehandlingen och synpunkter som framfördes i utlåtandena har beaktats i propositionens motivering och i lagtexten. Kommunikationsministeriet ordnade också ett separat hörande om beredningen av propositionen, varefter man i den fortsatta beredningen av den beaktade ställningstaganden som framfördes vid hörandet.

DETALJMOTIVERING

1. Motivering

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. Lagens syfte. Enligt den föreslagna paragrafen är syftet med lagen om fartygstrafikservice att öka fartygstrafikens säkerhet och förbättra dess effektivitet samt att förhindra sådana miljöolägenheter som fartygstrafiken kan medföra.

2 §. Definitioner. I paragrafen tas in definitionerna på de begrepp som ingår i den föreslagna lagen. Definitionerna grundar sig på IMO:s och IALA:s motsvarande definitioner samt på definitionerna i övervakningsdirektivet.

I 1 punkten definieras fartygstrafikservicen (Vessel Traffic Service, VTS), som är sådan övervakning och ledning av fartygstrafiken som har beredskap att samverka med trafiken

och reagera på föränderliga trafiksituationer. Definitionen motsvarar definitionen i artikel 3 punkt o i övervakningsdirektivet.

I 2 punkten definieras den behöriga myndigheten, med vilken avses kommunikationsministeriet.

I 3 punkten definieras beslutet om inrättande av fartygstrafikservice, med vilket avses den behöriga myndighetens beslut om att inrätta fartygstrafikservice inom ett visst område.

I 4 punkten definieras VTS-myndigheten, med vilken avses den enhet vid Sjöfartsverket som skall upprätthålla fartygstrafikservicen. För närvarande upprätthåller Sjöfartsverkets sjöfartsdistrikt fartygstrafikservicen på sina verksamhetsområden i enlighet med 5 § i statsrådets förordning om Sjöfartsverket (981/2003). I samband med omorganiseringen av Sjöfartsverket har man planerat att bil-

da en enhet med ansvar för styrning av sjötrafiken, som i fortsättningen skall fungera som VTS-myndighet.

I paragrafens 5 punkt definieras VTS-området. Med VTS-område avses ett område som genom ett beslut om inrättande av den behöriga myndigheten har fastställts som VTS-område och på vilket fartygstrafikservice upprätthålls.

I 6 punkten definieras VTS-centralen, med vilken avses den central vid vilken VTS-myndigheten upprätthåller fartygstrafikservicen. Centralen skall vara den plats där personalen arbetar och därifrån det tekniska systemet kan styras.

I 7 punkten definieras VTS-operatören. Med VTS-operatör avses en person som utför uppgifter hörande till fartygstrafikservicen i en VTS-central och som har den behörighet som krävs för uppgiften.

I 8 punkten definieras VTS-ruttplanen, med vilken avses en rutt på VTS-området som VTS-operatören och fartygets befälhavare har kommit överens om.

I 9 punkten definieras VTS-lägesbilden, med vilken avses den lägesbild som VTS-centralen upprätthåller över fartygen inom VTS-området och deras rörelser samt övriga faktorer som inverkar på trafiken. Lägesbilden utgörs av information som lämnas av olika sensorer och fartyg. Utifrån denna lägesbild underrättar och varnar VTS-operatören fartyg och ger vid behov instruktioner och order för fartygstrafiken.

I 10 punkten definieras systemet för trafikseparering. Definitionen motsvarar definitionen i artikel 3 punkt p i övervakningsdirektivet.

3 §. Tillämpningsområde. Enligt den föreslagna paragrafen tillämpas denna lag på den fartygstrafikservice som upprätthålls på finskt vattenområde och på den arrenderade delen av Saima kanal samt på tillfällig ledning av fartygstrafiken i exceptionella situationer. Enligt artikel 8 i fördraget mellan Republiken Finland och de Socialistiska Rådrepublikernas Förbund om utarrendering till Republiken Finland av den Rådsförbundet tillhörande delen av Saima kanal och ön Malyj Vysotskij tillämpas på den del av Saima kanal som tillhör Sovjetunionen den seglationsordning som gäller på den finska delen

av kanalen. I enlighet med den tillämpas Finlands fartygssäkerhetslagstiftning och bl.a. lotsningslagen på den arrenderade delen av Saima kanal.

Lagen om fartygstrafikservice tillämpas även på de utländska fartyg som endast seglar via finskt territorialhav utan att gå in i de inre territorialvattnen och som i princip har rätt till oskadlig genomfart på territorialhavet. Enligt punkt a i 1 stycket i artikel 21 i FN:s havsrättskonvention (FördrS 49-50/1996) får kuststater anta lagar och andra författningar rörande oskadlig genomfart av territorialhavet med avseende på sjösäkerhet och reglering av trafiken till sjöss, om lagstiftningen stämmer överens med behöriga föreskrifter i internationell rätt. I enlighet med tredje stycket i regel 12 i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen kan användningen av fartygstrafiktjänster göras obligatorisk på territorialhavet.

Lagens tillämpningsområde omfattar även artikel 8 a i övervakningsdirektivet, i vilken bestäms om övervakningen av efterlevnaden av fartygstrafikservicen på territorialhavet.

I lagen ingår också bestämmelser om VTS-myndighetens övervakning av den trafik som omfattas av de trafiksepareringssystem och obligatoriska fartygsrapporteringsystem utanför finskt havsområde som anknyter till VTS-området. IMO godkände i december 2002 Finlands, Estlands och Rysslands gemensamma anhållan om att få inrätta ett anmälnings- och uppföljningssystem för fartygstrafiken på Finska viken. Ändringarna i trafiksepareringssystemet för Finska viken trädde i kraft sommaren 2003 och det obligatoriska fartygsrapporteringsystemet den 1 juli 2004. Enligt artikel 5 och 7 i övervakningsdirektivet skall en medlemsstat övervaka att det obligatoriska fartygsrapporteringsystemet iakttas och fartygens trafiksepareringssystem används.

Utän hinder av bestämmelserna i denna lag om upprätthållande av fartygstrafikservice får även hamninnehavarna bedriva övervakning och ledning av fartygstrafiken på hamnområdet enligt det kommunala självstyret. Detta motsvarar nuvarande praxis. Hamnarna upprätthåller på sina förvaltningsområden hamntjänster, som bestämmer fartygens kajeller ankarplatser, hastighetsbegränsningar

och andra faktorer som avses i hamnordningen.

2 kap. Fartygstrafikservice

4 §. Fartygstrafikservice och språk. I paragrafen räknas upp vilka fartygstrafiktjänster som kunde tillhandahållas på ett VTS-område. Sådana tjänster är rapporter, navigationsassistans och fartygstrafikreglering. I ett sådant beslut om inrättande av fartygstrafikservice som avses i den föreslagna 8 § fastställs vilka tjänster som tillhandahålls på VTS-området.

Det föreslås att paragrafen också skall innehålla bestämmelser om de språk som används inom fartygstrafikservice. Enligt förslaget är de språk som används finska, svenska eller engelska. Godkännande av användningen av engelska grundar sig på behovet av att garantera utländska fartyg möjlighet att iakttä bestämmelserna och föreskrifter för ett VTS-område om rapportering och trafikledning eller att rapportera om sådana omständigheter som fartyget har observerat och som inverkar på säkerheten även i sådana fall då fartyget saknar lots, t.ex. då fartyget från havet närmar sig en lotsplats eller befinner sig på en ankarplats eller i hamnen. Momentet motsvarar bestämmelserna i regel 14.4. i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen.

5 §. Rapporter. Enligt paragrafen ges rapporter till fartygen då de anmäler sig vid de fartygsrapporteringspunkter som anges i beslutet om inrättande, vid bestämda tidpunkter, vid behov eller när fartyget ber om dem.

I rapporterna till fartygen ges information om andra fartyg på VTS-området och om deras avsikter, ändringar i sådana ärenden gällande VTS-området och trafiken på detta område som fastställs i det beslut om inrättande som avses i 8 § i den föreslagna lagen, t.ex. om de åtgärder som avses i 17 § i den föreslagna lagen, väderleks- och isförhållanden samt vattenståndet, farledernas och säkerhetsanordningarnas skick och användbarhet, eventuella farliga situationer som hotar fartyget, t.ex. hot om grundstötning eller riskfaktorer på farledsområdet samt övriga omständigheter som inverkar på sjöfarten och trafiken.

I rapporterna kunde fartygen ges informa-

tion om isbrytarnas verksamhet och använda rutter samt kommunikationen med isbrytarna. Sjöfartsverket fastställer varje vinter för den period som omfattas av begränsningar de leder på vilka isbrytarna ger isbrytarassistans. VTS-myndigheten ger fartygen rapporter om de leder och rutter som är tillgängliga på grundval av närmare instruktioner som getts av isbrytarna. Fartygen kunde få rapporter om frågor som anknyter till lotsning, t.ex. att lotsarna stiger ombord eller lämnar fartyget. På motsvarande sätt kunde man rapportera om kajplatser, huruvida kajplatserna blir lediga, faktorer som begränsar fartygstrafiken på hamnområdet samt övriga faktorer som har samband med fartygens trygga navigering, såsom tillgången till bogserbåtar.

Ansvar för de uppgifter som fås på annat håll än av VTS-myndigheten har den som lämnat uppgifterna och ansvar för beställning av bogserbåt har fartygets befälhavare.

Bestämmelsen om givande av rapporter skall motsvara den skyldighet att ge information som ingår i artikel 18.1a i övervakningsdirektivet. I artikel 18 i övervakningsdirektivet ingår bestämmelser om åtgärder vid ytterst ogynnsamma väderförhållanden, varvid medlemsstaternas behöriga myndigheter enligt punkt 1a i artikeln, om så är möjligt, bör ge befälhavaren på fartyg som befinner sig i det berörda hamnområdet och som har för avsikt att anlöpa eller lämna hamnen alla uppgifter om sjö- och väderförhållanden och, då det är relevant och möjligt, om de risker som de kan innebära för hans fartyg, last, besättning och passagerare.

Genom den föreslagna paragrafen genomförs även artikel 18.3 i övervakningsdirektivet, enligt vilken de åtgärder som skall vidtas vid dåliga väderförhållanden skall grunda sig på en prognos om sjö- och väderförhållanden från en behörig meteorologisk väderlekstjänst som är erkänd av medlemsstaten.

6 §. Navigationsassistans. Enligt den föreslagna paragrafen ges ett identifierat fartyg navigationsassistans på begäran av fartyget eller när VTS-myndigheten anser att det är nödvändigt. Navigationsassistans är ytterst viktig i situationer som är svåra för sjöfarten eller i svåra väderleks- och isförhållanden. Situationer som är svåra för sjöfarten kan uppstå t.ex. om navigationsinstrumenten eller

andra instrument på fartyget inte fungerar normalt. Navigationsassistansen är endast riktgivande (result orientated) och normativ.

Det är ytterst viktigt att åstadkomma tydliga föreskrifter gällande VTS-myndighetens verksamhetsmetoder i fråga om när assistans kan ges och hurdan assistans kan ges för att navigationsassistansen skall vara enbart normativ. Den behöriga myndigheten fastställer i enlighet med den föreslagna 8 § VTS-myndighetens verksamhetsmetoder. All information som lämnas i syfte att assistera navigeringen skulle inte vara sådan navigationsassistans som anges i paragrafen. VTS-myndigheten bör komma överens om navigationsassistans med befälhavaren och likaså om de tillvägagångssätt som anknyter till navigationsassistansen. Det bör vara helt klart vem som ges navigationsassistans, när detta sker och en hurdan farlig situation som krävs för detta samt vilka uppgifter och råd som skall ges fartygen. När navigationsassistans ges bör man försäkra sig om identifieringen av fartyget, dess position och VTS-ruttplanen till destinationen eller till närmaste trygga ankarplats. VTS-operatören och befälhavaren bör komma överens om sätten att kommunicera innan navigationsassistans ges. Man bör i synnerhet komma överens om hur ofta man skall kommunicera, på vilket sätt man går tillväga om kontakten bryts samt vilka uppgifter VTS-operatören skall lämna fartyget. Dessutom skall VTS-operatören underrätta fartyget om att hans eller hennes observationer grundar sig på de instrument som används i VTS-centralen. Navigationsassistansen är sådan service vars syfte är att bistå befälhavaren i beslutsfattande som gäller sjöfarten och följa med vilka följder de åtgärder i anslutning till manövreringen som genomförs på fartygets kommandobrygga har.

Fartyget kunde som navigationsassistans få uppgifter om dess riktning och hastighet, uppgifter om fartygets position i förhållande till girpunkten enligt farledslinjen eller VTS-ruttplanen och uppgifter om övriga fartygs position, identifikationsuppgifter och avsikter i närheten av fartyget. Dessutom kunde varningar ges. Navigationsassistans kunde ges t.ex. vid dåligt väder eller då fartyget anländer till lotsplatsen genom information om bäringen med jämna mellanrum. I detta fall

skulle den anvisade riktningen få avgöras av befälhavaren med beaktande av t.ex. vinden, strömmarna och sjögången eller issituationen. VTS-operatören skulle endast uppge bäringen till fartygets destination eller till följande girpunkt.

7 §. Trafikreglering. I den föreslagna paragrafen föreskrivs om vilka åtgärder som skall göra det möjligt att leda fartygstrafiken med hjälp av permanenta trafikarrangemang. Trafikreglering innebär att trafiken regleras och att fartygens rörelser förutses så att köer och farliga situationer kan förhindras. Fartygstrafikregleringen är en särdeles viktig tjänst under sådana tider då fartygstrafiken är livlig eller då sådana specialtransporter som inverkar på den övriga fartygstrafiken rör sig på VTS-området.

Den behöriga myndigheten kunde i det beslut om inrättande av fartygstrafikservice som avses i 8 § i den föreslagna lagen för VTS-området fastställa mötesförbud och mötesplatser, förbud att passera och passeringsplatser, tillstånd att lämna hamnen eller ankarplatsen och tillstånd att anlöpa VTS-området, tilldelningen av utrymme för trafiken samt förbud att kasta ankar och ankarplatser. Möte eller passering kunde förbjudas och mötes- eller passeringsplatsen kunde bestämmas i farleden t.ex. i närheten av en lotsplats eller vid framfart i en isränna. På motsvarande sätt kunde trafiken beroende på trafiksituationen tilldelas utrymme i förhållande till tid eller avstånd, t.ex. då ett fartyg kör in i ett smalt sund eller på smala avsnitt av farleden från endera hållet eller från vardera hållet. I och med att ett förfarande med avgångstillstånd tas i bruk, fastställs i beslutet om inrättande av fartygstrafikservice den plats för vilken avgångstillstånd behövs samt under vilka förutsättningar avgångstillståndet kan förvägras. Avgångstillstånd för ett fartyg som skall gå ut från hamnen kunde förvägras t.ex. om mötesförbud gäller för farleden och om ett inkommande fartyg är i området med mötesförbud och om ett utgående fartyg samtidigt skulle råka vara i området med mötesförbud med ett inkommande fartyg.

Tilldelningen av utrymme för trafiken grundar sig på avståndet eller tiden och den kunde vara i bruk antingen kontinuerligt eller endast då t.ex. sikten är dålig eller den kunde

variera vid normala förhållanden och vid dåliga väderleksförhållanden. Tilldelningen av utrymme kunde tas i bruk särskilt för varje farled eller hamn vid vissa förhållanden som anges i beslutet om inrättande av fartygstrafikservice. En dylik väderfaktor kunde vara t.ex. sikten, och en nedgång i sikten till t.ex. 0,5 mil skulle leda till att systemet med tilldelning av utrymme för trafiken tas i bruk. I detta fall konstaterar VTS-operatören att förhållanden som kräver tilldelning av utrymme för trafiken föreligger och underrättar alla fartyg på området om att tilldelning av utrymme för trafiken enligt beslutet om inrättande av fartygstrafikservice träder i kraft. Det avstånd som tillämpas vid utrymmestilldelning uppges i tid, t.ex. 10 minuter, eller som avstånd, t.ex. 0,5 mil.

De ovan anförda åtgärderna för trafikreglering utgör permanenta trafikregler på VTS-området. Information om dessa skall lämnas i nationella och internationella publikationer och VTS-operatören skall övervaka att de iakttas.

Genom 3 punkten i förslaget genomförs artikel 18.1b i övervakningsdirektivet.

3 kap. **Inrättande av fartygstrafikservice**

8 §. Beslut om inrättande. I den föreslagna paragrafen ingår bestämmelser om inrättandet av fartygstrafikservice. Den behöriga myndigheten skall inrätta fartygstrafikservice på ett visst område, om den anser att tjänsten är nödvändig. Därför bör den behöriga myndigheten innan fartygstrafikservice inrättas utreda de faktorer som främjar fartygstrafikservicens säkerhet och effektivitet samt samarbetet mellan olika myndigheter.

Dessutom skall redan existerande trafiksepareringssystem, hastighetsbegränsningar och övriga faktorer som styr eller begränsar fartygstrafiken på det planerade VTS-området utredas. Övriga faktorer som styr eller begränsar fartygstrafiken kunde vara t.ex. trafikmängder, farliga transporter och specialtransporter på området, omständigheter som anknyter till vattenområdets och farledernas navigerbarhet och navigeringssäkerhet samt lotsning och isbrytning.

I beslutet om inrättande av fartygstrafikservice fastställs den VTS-myndighet som upprätthåller fartygstrafikservicen, samarbetsavtalet, om VTS-myndigheten upprätthåller fartygstrafikservicen i samarbete med andra myndigheter eller hamninnehavare, den fartygstrafikservice som skall tillhandahållas och till vilken utsträckning den skall tillhandahållas, VTS-området samt obligatoriska fartygsrapporteringspunkter och rutter på varje VTS-område, minimiantalet anställda vid VTS-myndigheten och deras kompetens, VTS-myndighetens interna och externa verksamhetsmetoder och verksamhetstider, VTS-centralens läge, VTS-centralens och VTS-områdets tekniska system samt vilka närmare föreskrifter om fartygsrapporteringen som fartygstrafikservicen förutsätter. Genom beslutet säkerställs att tjänsternas kvalitet är enhetlig i hela landet. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar praxisen enligt de nuvarande administrativa bestämmelserna.

Fastställande av den fartygstrafikservice som tillhandahålls genom ett beslut om inrättande av fartygstrafikservice är motiverat för att det för varje VTS-område skapas en servicenivå som motsvarar trafikens behov och förhållanden samt VTS-myndighetens till buds stående resurser. I beslutet om inrättande av fartygstrafikservice fastställs tidpunkterna då rapporter skall ges och vilka uppgifter som skall lämnas. I beslutet om inrättande av fartygstrafikservice skall dessutom anges huruvida VTS-centralen i fråga kan ge navigationsassistans och i vilken utsträckning assistans ges. I beslutet om inrättande av fartygstrafikservice fastställs också huruvida fartygsreglering utförs på VTS-området och vilka av de i 7 § avsedda åtgärderna i anknytning till fartygsreglering som är i bruk på VTS-området.

Samarbetsavtalen skall fastställas i beslutet om inrättande i syfte att klarlägga fördelningen av ansvaret.

Alla fartygstrafiktjänster omfattar de obligatoriska fartygsrapporteringspunkterna och de obligatoriska rutterna. Den obligatoriska rutt som bestäms i beslutet om inrättande för fartyg som transporterar farlig eller förorenande last fastställs för VTS-området som ruttpunkter. Av fartygen kan dessutom krävas att de, då de anmäler sig, bekräftar för

VTS-myndigheten att de följer rutten i fråga. Fartygens rapporteringsskyldighet är nödvändig i fråga om alla fartygstrafiktjänster även med tanke på uppföljningen och övervakningen av trafiken.

I samband med att beslut om inrättande fattas skall det särskilt bedömas huruvida de tjänster som tillhandahålls är tillräckliga och vilken deras nivå är med tanke på sjösäkerheten. I beslutet om inrättande bör det särskilt fästas uppmärksamhet vid åtgärder som avser ledning av trafiken samt vid deras förmåga att garantera säker och smidig trafik.

För de olika sektorerna och delområdena inom ett VTS-område skall det vara möjligt att fastställa en varierande servicenivå enligt behov. I detta fall bör även nivån på de anställdas behörighet fastställas.

9 §. Ändring eller återkallande av beslut om inrättande. I paragrafen föreslås bestämmelser om ändring eller återkallande av ett beslut om inrättande. Den behöriga myndigheten kan på framställning av VTS-myndigheten ändra ett beslut om inrättande eller återkalla det. En ändring kunde vara nödvändig t.ex. till följd av ökad eller minskad trafik, varvid de tjänster som tillhandahålls eller själva området ändras.

Dessutom kunde den behöriga myndigheten enligt den föreslagna paragrafen ändra beslutet om inrättande eller återkalla det, om verksamheten inte stämmer överens med beslutet om inrättande. Ändring kunde innebära t.ex. en minskning av de tjänster som tillhandahålls för fartygen.

10 §. Information om beslut om att inrätta fartygstrafikservice samt om ändring eller återkallande av beslutet. Fartygens deltagande i VTS-servicen säkerställs genom att VTS-myndigheten skall vara skyldig att informera om beslut om inrättande av fartygstrafikservice och om ändring och återkallande av det i internationella och nationella publikationer. Dessa är för närvarande VTS-Guide, Master's Guide och Underrättelser för sjöfarande samt World VTS Guide, publicerad av IALA. För att säkerställa att fartygs-säkerheten och trafikledningen fungerar skall de rapporteringspunkter som närmare anges i beslutet om inrättande, samt övriga förfaranden i tillämpliga delar publiceras på sjökort och som kartfil i publikationen Underrättel-

ser för sjöfarande och i internationella publikationer.

Bestämmelsen motsvarar för sin del artikel 22.2 i övervakningsdirektivet.

4 kap. **Personalens behörighet**

11 §. Behörighet för VTS-operatörer och arbetsplatsutbildning. Enligt den föreslagna paragrafen skall VTS-operatörer ha sådan behörighet att de kan sköta fartygstrafikservicen på ett tryggt och effektivt sätt.

Endast den som har ett giltigt, av Sjöfartsverket beviljat behörighetsintyg för VTS-operatörer och som har genomgått arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer får vara VTS-operatör.

Syftet med arbetsplatsutbildningen är att säkerställa att den blivande VTS-operatören är förtrogen med VTS-området och med VTS-centralens instrument, system och verksamhetsmetoder. Arbetsplatsutbildningen genomförs såsom praktisk arbetspraktik under ledning av en person som genomgått en sådan arbetsplatsutbildarkurs som är godkänd av VTS-myndigheten och som stämmer överens med IALA:s rekommendationer vid den VTS-central för vilken personen i fråga vill ha en anteckning om godkännande. VTS-myndigheten ansvarar för anordnandet av arbetsplatsutbildning och för godkännandet av genomgången utbildning. Efter arbetsplatsutbildning som genomgått med godkänt resultat gör VTS-myndigheten en anteckning om godkännande i behörighetsintyget som intygar att denna person är behörig att vara VTS-operatör vid VTS-centralen i fråga. VTS-operatörens arbetsplatsutbildning grundar sig på internationella rekommendationer av IMO och av IALA, av vilka den viktigaste är IALA:s rekommendation V-103 gällande utbildning för och certifiering av VTS-operatörer.

VTS-operatören får för sina uppgifter använda bl.a. försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets radarbild samt information om radarsensorernas placering och deras upplösning. Dessa uppgifter är särdeles känsliga. Då personal anställs vid VTS-centralerna kunde arbetsgivaren begära att en säkerhetsutredning görs i fråga om arbetstygaren. Bestämmelser om säkerhetsutredning-

ar ingår i lagen om säkerhetsutredningar (177/2002).

För varje VTS-central bör utarbetas en plan för arbetsplatsutbildningen i syfte att trygga innehållet i och omfattningen av utbildningen. Planen fastställs av Sjöfartsverket. Utbildningsplanen skall innehålla en beskrivning av den utbildningshelhet som ges samt definitioner på de kunskaper och färdigheter ämnesområdesvis som förutsätts efter en utbildningsperiod som genomgåts med godkänt resultat. Bok bör föras över på vilket sätt arbetsplatsutbildningen framskrider. Detta kunde genomföras med hjälp av en utbildningsbok, i vilken både den som utbildas och den som utbildar gör anteckningar.

Många omständigheter inverkar på arbetsplatsutbildningens längd, t.ex. personens tidigare arbetserfarenhet, de tjänster som tillhandahålls vid VTS-centralen samt VTS-områdets egenskaper vad beträffar trafiken och geografin. Utbildningens minimilängd bör vara sådan att den som genomgår utbildningen kan konstateras ha de kunskaper och färdigheter i praktiken som fastställts i utbildningsplanen. Arbetsplatsutbildningens maximala längd är 6 månader.

Arbetsplatsutbildningen och arbetsplatsutbildningsplanen för VTS-operatörer regleras närmare genom förordning av statsrådet. Den föreslagna paragrafen anknuter även till artikel 9.3 i övervakningsdirektivet, enligt vilken medlemsstaterna bör försäkra sig om att kuststationerna, vilkas uppgift är att följa iakttagandet av fartygstrafiktjänsterna och trafiksepareringssystemen, har tillgång till ändamålsenligt utbildad personal.

12 §. Behörighetsintyg för VTS-operatörer. För att behörighetsintyg för VTS-operatörer skall beviljas förutsätts enligt den föreslagna paragrafen att sökanden har genomgått grundutbildningen för VTS-operatörer med godkänt resultat och att han eller hon i nödvändig utsträckning behärskar finska, svenska och engelska. Enligt kapitel 2 i IMO:s resolution A.857(20) skall en VTS-myndighet säkerställa att VTS-operatören har förutsättningar och specialutbildning för att vara verksam vid VTS-centralen och att han eller hon har de språkkunskaper som krävs, i synnerhet om VTS-operatören har rätt att ge fartygstrafiken instruktioner eller order eller na-

vigationsassistans. Genom VTS-operatörens behörighetsintyg garanteras likvärdig utbildning och iakttagande av rätta verksamhetsmetoder vid skötseln av uppgifterna.

Dessutom krävs av en VTS-operatör som ger navigationsassistans eller tillhandhåller tjänster i anknytning till fartygsreglering att han eller hon har avlagt vaktstyrmansexamen och efter avlagd examen erhållit vaktstyrmansbrev. För att man skall få ett behörighetsintyg krävs alltså inte ett gällande vaktstyrmansbrev. En person som tillhandahåller ovan nämnda fartygstrafikservice bör förstå på vilka faktorer befälhavarens beslut på kommandobryggan grundar sig. VTS-operatören måste förmå ge instruktioner och order på ett sådant sätt att såväl befälhavaren som VTS-operatören förstår dem på samma sätt. Det är viktigt att den som deltar i fartygstrafikservicen känner till hurdan utbildning och kompetens den person som ger order och instruktioner har.

Sjöfartsverket antecknar i behörighetsintyget den fartygstrafikservice som innehavaren av ett behörighetsintyg är berättigad att tillhandahålla.

Avsikten är att genom en förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om VTS-operatörens grundutbildning och de språkkunskaper som krävs. Den personal som sköter fartygstrafikservicen skall i enlighet med IALA:s rekommendationer ha sådana kunskaper i engelska som ligger på nivå 5 i det internationella testsystemet för engelska, nedan IELTS, eller på motsvarande nivå i ett motsvarande testsystem. Utöver detta skall vid VTS-centralerna vid behov användas IMO:s vokabulär "Standard Marine Vocabulary Phrases" i enlighet med 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakt-hållning (FördrS 22/1984), IMO:s resolution A.857(20) och IALA:s rekommendation V-103.

13 §. Behörighet för VTS-chefer. Enligt den föreslagna paragrafen skall VTS-chefer ha sådan behörighet att de kan leda fartygstrafikservicen på ett tryggt och effektivt sätt.

VTS-chef får endast en sådan person vara som har ett giltigt behörighetsintyg för VTS-operatör vilket har beviljats av Sjöfartsverket och i vilket Sjöfartsverket gör en anteckning

om godkännande av genomgången grundutbildning för VTS-chef. Utbildningen för denna uppgift måste skaffas utomlands. För närvarande ger endast två läroanstalter i Europa sådan utbildning för VTS-chefer som uppfyller IALA:s krav. Avsikten är att en VTS-chefs kunskaper i engelska i enlighet med IALA:s rekommendation skall ligga på nivå 6 enligt IELTS eller på motsvarande nivå i ett motsvarande testsystem.

Grundutbildningen och erforderliga språkkunskaper för VTS-chefer regleras närmare genom förordning av statsrådet.

14 §. Giltighet för och förnyande av behörighetsintyg för VTS-operatörer. Behörighetsintyg beviljas för viss tid, högst för fem år, och det kan förnyas på ansökan. Också VTS-chefen är tvungen att förnya sitt behörighetsintyg för VTS-operatör. I praktiken är VTS-chefen allt som oftast själv också VTS-operatör.

För att behörighetsintyget skall förnyas förutsätts att innehavaren av behörighetsintyget kan visa att han eller hon har upprätthållit sin yrkeskunskap. Detta kunde innebära t.ex. arbete i uppgifter som motsvarar behörighetsintyget eller genomgången arbetsplatsutbildning.

Avsikten är att VTS-myndigheten varje år gör en utvärdering av behörigheten och kunskaperna, och att en anteckning om detta görs i personens behörighetsintyg. Utvärderingen görs tidigast 9 men högst 12 månader efter föregående utvärderingsdatum.

Om en person oavbrutet är borta mer än 12 månader från sitt arbete vid fartygstrafikservice, för vilket han eller hon har erhållit en anteckning om godkännande, skall personen i fråga då han eller hon återvänder till operativt arbete genomgå en arbetsplatsutbildningsperiod med godkänt resultat innan självständigt vaktarbete inleds. Syftet med arbetsplatsutbildningen är att uppdatera arbetstagarens kunskaper när det gäller instruktioner, instrument och andra faktorer som anknyter till utförandet av arbetet samt att säkerställa den praktiska arbetspraktiken för att nödvändiga färdigheter skall aktiveras.

Dessutom är avsikten att innehavaren av ett behörighetsintyg skall genomgå kompletterande yrkesutbildning med godkänt resultat åtminstone en gång under behörighetsinty-

gets giltighet i syfte att upprätthålla sin behörighet. Personen skall genomgå kompletterande yrkesutbildning högst 12 månader innan behörighetsintyget skall förnyas. Syftet med kursen är att uppdatera kunskaperna om de faktorer som allmänt taget inverkar på fartygstrafikserviceverksamheten samt att med hjälp av simulatorövningar repetera de rätta verksamhetsmetoderna och effektiv kommunikation.

Genom förordning av statsrådet föreskrivs närmare om utvärderingen av kompetens och kunnande i anknytning till förnyandet av behörighetsintyget, arbetsplatsutbildning och kompletterande yrkesutbildning.

15 §. Återkallande av behörighetsintyg för VTS-operatör. Sjöfartsverket skall enligt den föreslagna paragrafen återkalla VTS-operatörens behörighetsintyg, om innehavaren av intyget inte längre i fråga om kunskaper och färdigheter uppfyller de krav som ställs för att en person skall få behörighetsintyg.

Sjöfartsverket kunde återkalla ett behörighetsintyg, om innehavaren utprepade gånger bryter mot denna lag eller mot bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den, eller om innehavaren av behörighetsintyget vid skötseln av sina uppgifter har varit påverkad av alkohol eller något annat berusningsmedel.

Innan behörighetsintyget återkallas skall Sjöfartsverket höra personen i fråga. Detta är nödvändigt för att den berörda personens rättsskydd skall tryggas.

Sjöfartsverket kunde ålägga innehavaren av ett behörighetsintyg att omedelbart tillställa myndigheten sitt behörighetsintyg.

I beslutet om inrättande bör fastställas en viss tid, under vilken behörighetsintyg inte ges, om behörighetsintyget inte återkallas permanent. Tiden räknas från det att den berörda personen har delgivits beslutet om återkallande eller senast i samband med att behörighetsintyget upphör att gälla.

5 kap. VTS-myndighetens behörighet och skyldigheter

16 §. Upprätthållande av fartygstrafikservice. VTS-myndigheten skall enligt den föreslagna paragrafen vara skyldig att upprätthåll-

la fartygstrafikservicen inom sitt VTS-område i enlighet med bestämmelserna i denna lag och bestämmelser som utfärdats med stöd av den och i enlighet med det beslut om inrättande som avses i 8 § samt övervaka och leda fartygstrafiken utifrån den lägesbild som upprätthålls vid VTS-centralen. I paragrafen åläggs VTS-myndigheten en förpliktelse att upprätthålla en tjänst som fartygen är skyldiga att delta i och som de å andra sidan också förväntar sig att få.

VTS-myndigheten kan upprätthålla fartygstrafikservicen i samarbete med övriga myndigheter eller hamninnehavare. Detta motsvarar nuvarande praxis. Till exempel Helsinki VTS upprätthålls av Finska vikens sjöfartsdistrikt i samarbete med Helsingfors hamn. Bottniska vikens sjöfartsdistrikt upprätthåller Bothnia VTS i samarbete med Västra Finlands sjöbevakning inom gränsbevakningsväsendet. Samarbetet grundar sig på ömsesidiga avtal. Dessutom upprätthåller sjöfartsdistrikten de tekniska systemen i samarbete med gränsbevakningsväsendet och försvarsmakten inom ramen för ett samarbetsprojekt kallat METO (merelliset viranomaistoiminnat). VTS-myndigheten ansvarar även i ett dylikt fall för upprätthållandet av fartygstrafikservicen. I samarbetsavtalet kommer man närmare överens om ansvarsfördelningen mellan de olika aktörerna.

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar skall tillämpas på alla VTS-operatörer, även på dem som är anställda hos hamninnehavaren.

VTS-myndigheten skall enligt det föreslagna 4 mom. vara skyldig att registrera en lägesbild av VTS-området och den därtill hörande VHF-radiotrafiken och uppbevara dessa upptagningar 30 dygn. Med hjälp av dessa upptagningar av lägesbilden på VTS-området är det möjligt att vid behov gå igenom enskilda trafiksituationer i efterhand och utreda till exempel orsakerna till olyckstillbud och olyckor. Lägesbilden innehåller inga personuppgifter.

I fråga om offentligheten av upptagningarna skall lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) gälla. Sjöfartsverkets VTS-lägesbild bildas av en obehandlad radarbild som fås av Sjöfartsverkets, försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets

radarsensorer och uppgifter från AIS-sensorer som sammanställs till en lägesbild för att användas för myndighetsändamål. Placeringen av såväl försvarsmaktens som gränsbevakningsväsendets radarsensorer och deras upplösning är hemliga med stöd av 24 § 10 punkten i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. Dessa uppgifter kan i upptagningen inte särskiljas från uppgifterna från Sjöfartsverkets sensorer.

Enligt 37 § 3 mom. 3 punkten i lagen om radiofrekvenser och teletrustningar (1015/2001) anses inte som konfidentiell radiokommunikation på allmän anropskanal, såsom den VHF-radiotrafik som avses i paragrafen.

Genom denna paragraf genomförs artikel 24 i övervakningsdirektivet om sekretessen för uppgifter som överlämnas.

17 §. Tillfällig ledning av fartygstrafiken i specialsituationer. VTS-myndigheten kunde enligt paragrafen vid behov till följd av avvikande väderleks- och isförhållanden eller vattenstånd eller till följd av en specialtransport, sjöräddningsaktion eller någon annan omständighet som begränsar eller äventyrar trafiken på VTS-området tillfälligt stänga vattenområdet, farleden eller en del av farleden, dirigera fartyg till ankarplatsen eller tillbaka till kajen och tillfälligt begränsa hastigheten på vattenområdet eller i farleden t.ex. för att förhindra att ett isfält i skärgården bryts sönder eller vid ankomst till lotsplatsen eller då dykare arbetar på farledsområdet. Varje VTS-myndighet har erfarenhet av förhållandena på sitt område och den fara dessa innebär för fartygstrafiken och har på denna grund möjlighet att bedöma i vilka situationer det är skäl att vidta avvikande åtgärder.

I samband med tillbud kan det vara nödvändigt att stänga vattenområdet eller farleden eller en del av farleden för att räddningsaktionerna skall kunna säkerställas. I detta fall kunde säkerheten garanteras genom att fartygen dirigeras till en ankarplats eller tillbaka in i hamnen. En dylik åtgärd kunde genomföras om sjöräddningschefen har fattat ett i 11 a § i sjöräddningslagen (1145/2001) avsett beslut om att tillfälligt förbjuda eller begränsa trafiken på havsområdet inom efterspanings- och räddningsområdet.

Syftet med denna åtgärd är att förhindra

farliga situationer och förbättra den totala säkerheten för fartygstrafiken. Den tillfälliga ledning av fartygstrafiken som VTS-myndigheten genomför skall vara riktgivande och de åtgärder som är nödvändiga för manövrering av fartyget får avgöras och vidtas av befälhavaren.

Det föreslås dessutom att det till paragrafen fogas en bestämmelse enligt vilken fartyg som befinner sig på området eller är på väg dit omedelbart skall underrättas om förpliktande order som ges i exceptionella situationer för tillfällig ledning av fartygstrafiken. Informationen skall lämnas såväl med VTS-centralens kommunikationsanordningar som med Sjöfartsverkets säkerhetsradio, Turku Radio.

18 §. VTS-myndighetens anmälnings- och rapporteringsskyldigheter. Enligt den föreslagna paragrafen är VTS-myndigheten skyldig att till vederbörande sjöfarts-, sjöräddnings-, miljö-, territorialövervaknings-, polis-, eller tullmyndighet samt vederbörande hamninnehavare anmäla sådana omständigheter som har samband med ett visst fartygs eller de ombordvarandes säkerhet, sjöräddningen, miljöskyddet eller territorialövervakningen eller tullkontrollen och som myndigheten har observerat eller som har anmälts till myndigheten.

Genom den anmälnings- och rapporteringsskyldighet som anges i den föreslagna paragrafen genomförs artikel 16 i övervakningsdirektivet. Genom förordning av statsrådet bestäms närmare om det i artikel 16 i övervakningsdirektivet avsedda översändandet av information gällande vissa fartyg. Anmälnings- och rapporteringsskyldigheten enligt förslaget gäller även översändandet av väsentlig information till de behöriga VTS-myndigheterna i övriga medlemsstater i Europeiska unionen som ligger intill fartygets planerade rutt om sådana fartyg som anses medföra fara för sjöfarten eller utgöra hot mot sjöfarten eller människors säkerhet eller miljön. Dylika fartyg är enligt artikel 16.1 i övervakningsdirektivet följande:

1) fartyg som under sin sjöresa har varit inblandade i sådana tillbud eller olyckor till sjöss som avses i artikel 17, eller har underlåtit att uppfylla anmälnings- och rapporteringsskyldigheterna enligt övervakningsdi-

rektivet, eller har brutit mot tillämpliga regler i de trafiksepareringssystem och fartygstrafiktjänster som medlemsstaterna ansvarar för,

2) fartyg för vilka det finns bevis eller sannolika bevis för avsiktliga utsläpp av olja i havet eller andra överträdelser av protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) i farvatten under en medlemsstats jurisdiktion, och

3) fartyg som har vägrats tillträde till hamnar i medlemsstaterna eller rapporterats eller anmälts av en medlemsstat i enlighet med bilaga I.1 till rådets direktiv 95/21/EG om hamnstatskontroll, sådant detta direktiv är ändrat och genomfört i Finland.

Genom den förordning av statsrådet som utfärdas med stöd av paragrafen genomförs även artikel 21.1 och 21.3 i övervakningsdirektivet vilka gäller anmälningskyldigheter.

VTS-myndigheten övervakar även verkställandet av lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnanläggningar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004), nedan lagen om sjöfartsskydd, på sitt VTS-område. Observerar VTS-myndigheten att ett fartyg hotas av ett säkerhetstillbud på VTS-området skall den rapportera detta till gränsbevakningsväsendet. Enligt 5 § 1 punkten i lagen om sjöfartsskydd skall gränsbevakningsväsendet upprätthålla en kontaktpunkt för mottagande av rapporter om hot mot fartygs och hamnanläggningars säkerhet samt för mottagande av skyddslarm.

19 §. VTS-myndighetens drifthandbok. I syfte att säkerställa nivån på och smidigheten hos verksamheten, även vid olika slags störningar, föreslås att för VTS-myndigheten fastställs en skyldighet att utarbeta och upprätthålla en drifthandbok, i vilken anges de uppgifter och åtgärder som anknyter till upprätthållandet av VTS-myndighetens verksamhet och tekniska system samt beredskapen för upprätthållandet av fartygstrafikservice i undantagssituationer. Dylika undantagssituationer kunde vara tekniska störningar och specialåtgärder till följd av undantagsförhållanden. Avsikten är att VTS-myndigheten också skall vara förberedd på undantagssituationer genom att bygga och testa reservsystem och genom att öva med hjälp av reservsystem eller alternativa verksamhets-

modeller.

Av drifthandboken skall framgå de interna verksamhetsmetoderna, genom vilka informationsinsamlingen, hanteringen av informationen och beslutsfattandet säkerställs. Till de externa verksamhetsmetoderna hänförs föreskrivande, korrigerande och betjänande åtgärder. De externa verksamhetsmetoderna inverkar på områdets trafikbild och till dem hänförs den fartygstrafikservice som tillhandahålls och de åtgärder som behövs för att anordna dessa tjänster.

20 §. Övervakning på internationella havsområden. VTS-myndigheten skall övervaka att trafiksepareringssystemen och de obligatoriska fartygsrapporteringssystemen på internationella havsområden i anknytning till VTS-området iaktas.

Genom den föreslagna paragrafen genomförs artikel 5 och 7 i övervakningsdirektivet.

6 kap. **Skyldigheter gällande fartyg och befälhavare**

21 §. Deltagande i fartygstrafikservice. Enligt den föreslagna paragrafen är fartyg vars längd är minst 24 meter skyldiga att delta i fartygstrafikservice genom att anmäla sig till VTS-myndigheten på det sätt som anges i det beslut om inrättande som avses i 8 §, genom att lyssna på de VHF-radiokanaler som används inom VTS-området och genom att iaktta bestämmelserna och föreskrifterna om trafiken på VTS-området.

Den begränsade längden på 24 meter används i många säkerhetsbestämmelser och föreskrifter för sjöfarten. Bland annat förordningen om säkerheten på vissa passagerarfartyg som används på inrikesresor (1307/1999) tillämpas på befintliga fartyg vars längd är minst 24 meter. Rådets direktiv 97/70/EG, dvs. det s.k. fiskefartygsdirektivet, gäller fiskefartyg vars längd är minst 24 meter. Enligt Sjöfartsverkets föreskrifter om ett automatiskt identifieringssystem för fartyg, utfärdat i juni 2004, skall passagerarfartyg i inrikestrafik med en längd av minst 24 meter utrustas med ett automatiskt identifieringssystem.

Även försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg är skyldiga att delta i fartygstrafikservice. Dessa fartyg kan likväl anmäla sig till VTS-myndigheten på ett sätt

som särskilt överenskomms med denna. Det är möjligt att avtala om anmälandet inom ramen för METO-samarbetet.

Även andra fartyg är skyldiga att, om VTS-myndigheten så bestämmer, delta i fartygstrafikservice till följd av vissa omständigheter eller någon annan faktor som inverkar på sjösäkerheten. Sådana skäl kunde vara svåra isförhållanden eller dålig sikt. I synnerhet på somrarna rör sig utanför hamnarna tidvis på farledsområdet och tidvis på något annat var-tenområde bl.a. många passagerarfartyg vars längd understiger 24 meter och som inte annars skulle vara skyldiga att delta i fartygstrafikservice. För dem är inte heller det automatiska identifieringssystemet för fartyg (Automatic Identification System, dvs. AIS) obligatoriskt.

I enskilda fall kunde VTS-myndigheten befria ett fartyg från anmälnings- och rapporteringsskyldigheten, om detta är uppenbart onödigt eller oskäligt svårt. Detta förutsätter att fartygssäkerheten inte äventyras och att fartyget har en fungerande AIS-anordning i bruk. I detta fall ersätter användningen av AIS-anordningen en anmälan som görs med VHF-radio, förutsatt att det är möjligt att lämna all erforderlig information med anordningen och att den är rätt installerad och uppgifterna är uppdaterade.

Bestämmelsen motsvarar nuvarande praxis och dessutom motsvarar den bestämmelsen om uppställande av skyldigheten att delta i fartygstrafikservice enligt artikel 8 i övervakningsdirektivet och övervakningen av denna skyldighet. Genomförandet av förpliktelsen i övervakningsdirektivet säkerställs också genom bestämmelsen om tillsyn i 28 § och bestämmelsen om straff i 29 § i den föreslagna lagen.

I 4 stycket i artikel 21 i FN:s havsrättskonvention åläggs utländska fartyg i fredlig genomfart att på territorialhavet iaktta kuststatens nationella lagstiftning gällande sjöfartens säkerhet och regleringen av sjötrafikens samt alla allmänt godkända internationella föreskrifter om förhindrande av sammanstötningar till sjöss.

22 §. Fartygsbefälhavarens ansvar och anmälningskyldighet. Befälhavaren ansvarar enligt den föreslagna paragrafen för manövreringen av fartyget då det deltar i fartygstra-

fikservicen. Fartygstrafikservicen ingriper inte i fartygets manövrering och inte heller i arbetsfördelningen mellan befälhavaren och lotsen, utan lämnar endast sådan information som stöder beslutsfattandet i fråga om navigeringen. Befälhavaren skall också ansvara för att fartyget manövreras i enlighet med de bestämmelser och föreskrifter om trafiken som skall iakttas på VTS-området. Det är ofta svårt att förutse sådan tillfällig ledning av fartygstrafiken som exceptionella situationer förutsätter. Även tillfällig ledning av fartygstrafiken skall vara riktgivande och de åtgärder som krävs för manövrering av fartyget får avgöras av befälhavaren.

Om befälhavaren inte av något tvingande skäl som inverkar på fartygets säkerhet kunde iakttas bestämmelserna i 21 § eller föreskrifterna gällande tillfällig ledning av fartygstrafiken enligt 17 §, bör han omedelbart underrätta VTS-myndigheten om detta samt på begäran avge en skriftlig utredning i ärendet till VTS-myndigheten.

Genom det föreslagna 3 mom. genomförs artikel 18.2 i övervakningsdirektivet.

23 §. Anmälan om tillbud och olyckor till sjöss. Befälhavaren på ett fartyg skall underrätta VTS-myndigheten om följande tillbud på VTS-området eller i dess närhet:

1) varje tillbud eller olycka som påverkar fartygets säkerhet, såsom kollision, grundstötning, skada, driftsstörning eller maskinfel, läckage eller förskjutning av lasten samt alla typer av skrovsador eller svagheter i strukturen,

2) varje tillbud eller olycka som äventyrar sjösäkerheten, såsom brister som kan påverka fartygets manöverförmåga eller sjövärdighet samt varje fel som påverkar framdrivningsmaskinerier, styrinrättningen, generatorer eller navigations- eller kommunikationsutrustning,

3) varje situation som kan leda till förorening av farvatten eller stränder, såsom utsläpp eller risk för utsläpp av förorenande ämnen i havet, samt

4) alla till sjöss observerade kringdrivande föroreningsbälten, containrar eller förpackningar.

Den föreslagna bestämmelsen motsvarar artikel 17.1 i övervakningsdirektivet. Med närhet till VTS-området avses i detta sam-

manhang havsområden i omedelbar anknytning till VTS-området.

Bestämmelser om befälhavarens anmälingsskyldighet gällande tillbud och olyckor till sjöss ingår också i 6 kap. 11 a och 12 a § i sjölagen (674/1994) och i 10 § i förordningen om förhindrande av vattens förorening, försakad av fartyg (635/1993).

Enligt den föreslagna 18 § skall VTS-myndigheten till vederbörande myndigheter rapportera om alla sådana omständigheter som har samband med säkerhet, sjöräddningen, miljöskyddet, eller territorialövervakningen eller tullkontrollen och som myndigheten har observerat eller som har anmälts till myndigheten.

Innehållet i en anmälan om tillbud och olyckor till sjöss bestäms närmare genom förordning av statsrådet. Anmälan skall i enlighet med artikel 17.2 i övervakningsdirektivet innehålla uppgifter om fartygets identitet, position samt avgångshamn och destination, den adress från vilken uppgifterna om det farliga och förorenande godset som finns ombord kan erhållas, antalet personer ombord, detaljer om tillbudet samt sådana andra relevanta uppgifter som avses i IMO:s resolution A.851(20).

7 kap. Särskilda bestämmelser

24 §. Handräckning. VTS-myndigheten har enligt den föreslagna paragrafen rätt att få handräckning av försvarsmakten, gränsbevakningsväsendet, miljömyndigheterna, tull- och polismyndigheterna, räddningsväsendet och befälhavarna på statliga fartyg.

25 §. Godkännande av utbildningsprogram. Sjöfartsverket godkänner utbildningsprogrammen för uppgifter inom fartygstrafikservicen. Finska läroanstalter ordnar såväl grund- som kompletterande yrkesutbildning. Avsikten är inte att i Finland anordna grundutbildning för chefer på grund av att efterfrågan på sådan utbildning är liten. Sjöfartsverket bör även godkänna utbildning som ges av en utländsk läroanstalt. Utbildningsprogrammet skall omfatta åtminstone fartygstrafikservicens grunder, kommunikation, de bestämmelser och föreskrifter som skall tillämpas i uppgifterna samt hantering av undantagssituationer.

26 §. VTS-behörighetsregister. I paragrafen föreslås bestämmelser om att Sjöfartsverket skall upprätthålla ett VTS-behörighetsregister. Registret behövs som ett hjälpmedel i övervakningen av behörigheten hos VTS-operatörer och VTS-chefer samt i den uppföljning gällande serviceuppgifterna som hänför sig till övervakningen. Som basuppgifter i registret får namnet på innehavaren av ett behörighetsintyg samt personens födelседatum införas. Dessutom får även personens kontaktuppgifter registreras. Förutom de nämnda basuppgifterna får registret innehålla sådana uppgifter som är nödvändiga med tanke på registrets användningsändamål, såsom uppgifter om beviljade behörighetsintyg, sådan fartygstrafikservice som innehavaren av behörighetsintyget är berättigad att tillhandahålla samt uppgifter om genomförd arbetsplatsutbildning, anteckningar om godkännande, tjänstgöring vid VTS-centraler, genomförd kompletterande yrkesutbildning för VTS-operatörer samt återkallande av behörighetsintyg.

Personuppgifterna skall avföras ur registret tio år efter utgången av det år då personens behörighetsintyg upphörde att gälla.

Till den som är antecknad i registret får uppgifter om honom eller henne utlämnas. Uppgifter får även utlämnas till den behöriga myndighet som avses i lagen, VTS-myndigheten samt till en annan myndighet eller en hamninnehavare som upprätthåller fartygstrafikservice i samarbete med VTS-myndigheten. På behandlingen av personuppgifterna i registret tillämpas i övrigt bestämmelserna i personuppgiftslagen (523/1999).

27 §. Förteckning över läroanstalter. Sjöfartsverket skall föra en förteckning över de läroanstalter som ger grundutbildning för VTS-operatörer och VTS-chefer. Förteckningen behövs för att det skall vara klart vid vilken läroanstalt den erfordrade utbildningen kan erhållas.

28 §. Tillsyn. Enligt den föreslagna paragrafen ankommer den högsta tillsynen över verkställigheten och efterlevnaden av den föreslagna lagen på kommunikationsministeriet, inom vars förvaltningsområde Sjöfartsverket är verksamt. Sjöfartsverket utövar tillsyn över efterlevnaden av lagen samt bestämmelser och föreskrifter som utfärdats

med stöd av den.

Paragrafens 3 mom. motsvarar förpliktelsen i artikel 8 i övervakningsdirektivet att övervaka iakttagandet av de bestämmelser som utfärdats om fartygstrafikservice och skyldigheten att anmäla fartygs förseelser till fartygets flaggstat. Det är skäl att fästa uppmärksamhet vid det faktum att anmälnings-skyldigheten endast gäller explicita och allvarliga brott mot bestämmelserna, men även andra förseelser kan anmälas, om det anses vara nödvändigt. Verksamhet som strider mot bestämmelserna i internationella avtal och beslut av IMO föranleder en anmälan till flaggstaten. Till dessa system hänförs de trafiksepareringssystem på Finska viken som godkänts genom IMO:s beslut A.284(VIII) på det sätt som de har ändrats genom IMO:s beslut av den 6 januari 2003 och det obligatoriska fartygsrapporteringsystemet som godkänts genom IMO:s beslut MSC.139(76).

29 §. Straffbestämmelser. Det föreslås att paragrafen skall innehålla bestämmelser om straffpåföljder. Säkerställandet av att trafikledningen i anknytning till fartygstrafikservice fungerar förutsätter inte bara tillsyn utan också sanktioner för brott. Enligt den föreslagna paragrafen skall den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot de order som VTS-myndigheten ger med stöd av 17 § 1 mom., bestämmelserna i 21 § om skyldigheten för fartyg att delta i fartygstrafikservice eller de föreskrifter som fastställts i det beslut om inrättande av fartygstrafikservice som avses i 8 § eller försummar anmälnings-skyldigheten enligt 22 eller 23 §, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för fartygstrafikservice-förseelse dömas till böter.

Vid tillämpning av straffbestämmelsen är det skäl att fästa uppmärksamhet vid det föreslagna 2 mom. i 22 §, enligt vilket en befälhavare som av något tvingande skäl som anknyter till fartygets säkerhet inte kan delta i fartygstrafikservice, omedelbart skall underrätta VTS-myndigheten om detta.

Genom denna paragraf genomförs artikel 25 i övervakningsdirektivet.

30 §. Domstol. Enligt den föreslagna paragrafen bestäms domstolen i ärenden som skall behandlas enligt och 17 och 21—23 § i

lagen enligt bestämmelserna i 21 kap. i sjölagen.

31 §. Ändringssökande. I förvaltningsbeslut som den behöriga myndigheten, VTS-myndigheten samt Sjöfartsverket har fattat med stöd av den föreslagna lagen kan ändring sökas på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Beslutet skall dock iakttas trots att ändring sökts, om inte besvärmyndigheten bestämmer något annat.

8 kap. **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

32 §. Ikraftträdande. Den föreslagna lagen föreslås träda i kraft sommaren 2005. Genom lagen upphävs 14 § i sjötrafiklagen samt sjöfartsstyrelsens beslut av den 14 april 1997 om trafikinformationssystem (VTS).

Myndigheterna har rätt att vidta sådana förberedande åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter innan lagen träder i kraft.

33 §. Övergångsbestämmelser. Då den föreslagna lagen träder i kraft skall i fråga om den fartygstrafikservice som är i bruk ansökas om ett beslut om inrättande som avses i 8 § inom sex månader från lagens ikraftträdande. På VTS-operatörer och VTS-chefer tillämpas bestämmelserna i 11 eller 13 § i denna lag från och med den 1 juli 2007. De VTS-operatörer och VTS-chefer som, då lagen träder i kraft, är i en motsvarande tjänst eller befattning, kunde även i fortsättningen vara VTS-operatörer eller chefer för fartygstrafikservicen fastän de inte har vaktstyrmansexamen och vaktstyrmansbrev.

2. **Närmare bestämmelser och föreskrifter**

Genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om bl.a. VTS-operatörers behörighet och behörighetsintyg samt om intygets giltighet och förnyande av det. Genom förordning av statsrådet skall även utfärdas bestämmelser om behörigheten för VTS-chefer och VTS-myndighetens samt fartygsbefälhavarens anmälnings- och rapporteringsskyldigheter. Förordningen avses träda i kraft samtidigt med den föreslagna lagen.

3. **Ikraftträdande**

Den föreslagna lagen om fartygstrafikservice innehåller bestämmelser som gäller genomförandet av övervakningsdirektivet. Kommissionen har till Europeiska gemenskapernas domstol fört den talan som väckts mot Finland, för att Finland inte har satt i kraft de lagar, förordningar och administrativa bestämmelser som direktivet förutsätter. Av denna anledning föreslås att lagen träder i kraft sommaren 2005.

4. **Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning**

I den föreslagna lagen om fartygstrafikservice görs inga ingrepp i de grundläggande fri- och rättigheter som är skyddade i grundlagen.

Med stöd av 8 § 2 mom. 2 punkten och 16 § 2 mom. i den föreslagna lagen kan VTS-myndigheten med stöd av samarbetsavtalet upprätthålla fartygstrafikservice i samarbete med andra myndigheter eller hamninnehavare. I fartygstrafikservice är det fråga om en offentlig förvaltningsuppgift i den betydelse som avses i 124 § i grundlagen. Fartygstrafikservice är verksamhet som hänför sig till övervakningen och ledningen av fartygstrafiken. Enligt lagförslaget säkerställs kraven på rättssäkerhet och god förvaltning genom VTS-operatörernas och VTS-chefernas lämplighet och behörighet. Grundlagsutskottet har behandlat saken bl.a. i utlåtandena GrUU 24/2001 rd (sjöräddningslagen) och GrUU 40/2002 rd (fordonslagen).

Bestämmelserna om bemyndigande i lagförslaget har utarbetats så att de överensstämmer med grundlagen. Bemyndigandena anknyter delvis till näringsfrihet enligt 18 § i grundlagen. Enligt 18 § 1 mom. i grundlagen har var och en rätt att i enlighet med lagen skaffa sig sin försörjning genom det arbete, det yrke eller den näring som man valt fritt. Den i bestämmelsen använda formuleringen ”enligt lagen” syftar på det faktum att dessa frågor skall regleras genom bestämmelser på nivån för lag. I 11—13 § i lagförslaget har specificerats på nivån för lag vilken utbildning det är fråga om. Bestämmelserna om bemyndigande är således inte problematiska

med tanke på 18 § i grundlagen. Bemyndigandena har utarbetats även med beaktande av 80 § i grundlagen. Grundlagsutskottet har behandlat frågor om motsvarande bemyndiganden att utfärda förordning bl.a. i utlåtandet GrUU 39/2001 rd (lagen om företagshälsovård).

I fråga om skydd för personuppgifter innehåller lagen exakta och detaljerade bestämmelser om målet med det VTS-behörighetsregister som föreslås i 26 § samt användningsändamålet för uppgifterna i registret, de personuppgifter som skall registreras, bevaringstiden för uppgifterna och grunderna för utlämnande av uppgifter.

VTS-myndigheten kan enligt 21 § 3 mom. i lagförslaget till följd av väderleks- eller isförhållanden eller av andra sjösäkerhetsskäl bestämma att även andra fartyg än de som

avses i 1 mom. skall delta i fartygstrafikservicen. Enligt 21 § 4 mom. kan VTS-myndigheten i enskilda fall, om anmälan är uppenbart onödig eller oskäligt svår att göra, befria fartyget från anmälningsskyldigheten förutsatt att fartygssäkerheten inte äventyras och att fartyget använder ett fungerande automatiskt identifieringssystem för fartyg (AIS). Den föreslagna regleringen är väsentlig med tanke på det krav på lagbundenhet som med stöd av 2 § 3 mom. i grundlagen hänför sig till utövning av offentlig makt.

Lagförslaget överensstämmer även i övrigt med grundlagen och lagen kan därför stiftas i vanlig lagstiftningsordning.

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

Lagförslaget

Lag om fartygstrafikservice

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Lagens syfte

Syftet med denna lag är att öka fartygstrafikens säkerhet och förbättra dess effektivitet samt att förebygga miljöolägenheter som fartygstrafiken medför.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *fartygstrafikservice* (*Vessel Traffic Service, VTS*) sådan övervakning och ledning av fartygstrafiken som har beredskap att samverka med trafiken och reagera på föränderliga trafiksituationer,

2) *behörig myndighet* kommunikationsministeriet,

3) *beslut om inrättande* ett beslut genom vilket den behöriga myndigheten inrättar fartygstrafikservice på ett visst område,

4) *VTS-myndighet* den enhet vid Sjöfartsverket som upprätthåller fartygstrafikservicen,

5) *VTS-område* ett område som genom ett beslut om inrättande har fastställts som VTS-område och på vilket upprätthålls fartygstrafikservice; ett VTS-område kan delas in i delområden eller sektorer,

6) *VTS-central* en central där VTS-myndigheten upprätthåller fartygstrafikservice,

7) *VTS-operatör* en person som i en VTS-central utför uppgifter hörande till fartygstrafikservicen och som har den behörighet som krävs för uppgiften,

8) *VTS-ruttplan* en rutt på VTS-området som VTS-operatören och fartygets befälhavare har kommit överens om,

9) *VTS-lägesbild* den lägesbild som VTS-centralen upprätthåller över fartygen inom VTS-området och deras rörelser samt övriga faktorer som inverkar på trafiken, samt

10) *trafiksepareringssystem* varje sådant system bestående av en eller flera rutter eller trafikregleringsåtgärder som syftar till att minska olycksriskerna; systemet kan omfatta trafiksepareringssystem, dubbelriktade farleder, rekommenderade leder, förbudsområden, kusttrafikzoner, omfartsleder, varningsområden och djupleder.

3 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på fartygstrafikservice som upprätthålls på finskt vattenområde samt på den arrenderade delen av Saima kanal och på tillfällig ledning av fartygstrafiken i speciellsituationer.

I lagen ingår också bestämmelser om övervakning av trafik som omfattas av trafiksepareringssystem och obligatoriska fartygsrapporteringsystem utanför finskt vattenområde i anknytning till VTS-myndighetens VTS-område.

Utan hinder av vad som i denna lag föreskrivs om upprätthållande av fartygstrafikservice får även hamninnehavarna bedriva övervakning och ledning av fartygstrafiken på hamnområdet.

2 kap.

Fartygstrafikservice

4 §

Fartygstrafikservice och språk

Fartygstrafikservice ges i form av rapporter, navigationsassistans och fartygstrafikreglering.

Fartygstrafikservice tillhandahålls enligt behov på finska, svenska eller engelska.

5 §

Rapporter

Rapporter ges till ett fartyg då det anmäler sig, vid bestämda tidpunkter, vid behov eller när fartyget ber om dem.

I rapporterna ges fartygen information om

- 1) övriga fartyg på VTS-området,
- 2) förändringar i de ärenden gällande VTS-området och trafiken på området som fastställts i det beslut om inrättande som avses i 8 §,
- 3) väderleks- och isförhållanden samt vattenståndet,

- 4) lotsarnas och isbrytarnas verksamhet,
- 5) farledernas och säkerhetsanordningarnas skick och användbarhet,
- 6) farliga situationer som hotar fartyget, samt
- 7) övriga omständigheter som inverkar på tryggheten i fartygstrafiken.

Väderleksrapporterna skall grunda sig på en väderleksrapport för sjöfarande från en behörig meteorologisk väderlekstjänst.

6 §

Navigationsassistans

Navigationsassistans ges ett identifierat fartyg på fartygets begäran eller om VTS-myndigheten anser det vara nödvändigt i situationer som är svåra för sjöfarten eller vid svåra väderleks- och isförhållanden. Navigationsassistansen är endast riktgivande och normativ.

Av VTS-myndighetens meddelande till fartyget skall framgå fartygets namn, tidpunkten då navigationsassistansen börjar och slutar samt vilket observationsinstrument navigationsassistansen grundar sig på. Dessutom skall VTS-operatören och fartygets befälhavare komma överens om på vilket sätt kommunikationen upprätthålls samt om VTS-ruttplanen på VTS-området.

Navigationsassistans kan ges i form av

- 1) uppgifter om fartygets riktning och hastighet,
- 2) uppgifter om fartygets position i förhållande till girpunkten enligt farledslinjen eller VTS-ruttplanen,
- 3) uppgifter om positionen för andra fartyg i fartygets närhet, om deras identifikationsuppgifter och avsikter, samt
- 4) varningar till ett visst fartyg.

7 §

Trafikreglering

Genom permanenta trafikarrangemang kan fartygstrafiken ledas för att undvika farliga situationer och trängsel. För trafikreglering kan på VTS-området fastställas

- 1) mötesförbud och mötesplats,
- 2) förbud att passera och passeringsplats,
- 3) tillstånd att avgå från hamn eller ankarplats och tillstånd att anlöpa ett VTS-område,
- 4) tilldelningen av utrymme för trafiken med avseende på tid eller avstånd,
- 5) en obligatorisk rutt inom VTS-området för fartyg som transporterar farlig eller miljöförorenande last och för specialtransporter, samt
- 6) förbud att kasta ankar och ankarplats.

3 kap.

Inrättande av fartygstrafikservice

8 §

Beslut om inrättande

Den behöriga myndigheten inrättar fartygstrafikservice inom ett visst område. Innan fartygstrafikservice inrättas skall den behöriga myndigheten utreda behovet av den. I detta syfte skall utredas

1) fartygstrafikserviceens sådana verkningar som främjar säkerheten och effektiviteten samt samarbetet mellan olika myndigheter och övriga tjänster i anslutning till fartygstrafiken inom området, samt

2) trafiksepareringssystem, hastighetsbegränsningar och övriga faktorer som styr eller begränsar trafiken på området.

I beslutet om inrättande skall fastställas

1) den VTS-myndighet som upprätthåller fartygstrafikservice,

2) samarbetsavtalet, om fartygstrafikservice upprätthålls i samarbete med andra myndigheter eller hamninnehavare enligt 16 §,

3) den fartygstrafikservice som skall tillhandahållas och i vilken utsträckning den skall tillhandahållas,

4) VTS-området samt obligatoriska fartygsrapporteringspunkter och leder,

5) VTS-myndighetens minimiantal anställda och personalens behörighet,

6) VTS-myndighetens verksamhetsmetoder och verksamhetstider,

7) VTS-centralens läge samt VTS-centralens och VTS-områdets tekniska system, samt

8) vilka närmare föreskrifter om fartygsrapporteringen som fartygstrafikservice förutsätter och vilka radiokanaler som används.

Den behöriga myndigheten kan fastställa olika fartygstrafiktjänster för sektorerna och delområdena inom ett VTS-område.

9 §

Ändring eller återkallande av beslut om inrättande

Den behöriga myndigheten kan på framställning av VTS-myndigheten ändra ett beslut om inrättande eller återkalla det.

Den behöriga myndigheten kan dessutom ändra beslutet om inrättande eller återkalla det, om fartygstrafikservice inte upprätthålls i enlighet med beslutet om inrättande.

10 §

Information om beslut om att inrätta fartygstrafikservice samt om ändring eller återkallande av beslutet

VTS-myndigheten skall i nationella och internationella VTS-publikationer informera om beslut om att inrätta fartygstrafikservice samt om ändring eller återkallande av beslutet.

4 kap.

Personalens behörighet

11 §

Behörighet för VTS-operatörer och arbetsplatsutbildning

VTS-operatörer skall ha sådan behörighet att de kan sköta fartygstrafikservice på ett tryggt och effektivt sätt.

Den som har ett giltigt, av Sjöfartsverket beviljat behörighetsintyg för VTS-operatörer och som har genomgått arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer får vara VTS-operatör. VTS-myndigheten gör i behörighetsintyget en anteckning om genomförd arbetsplatsutbildning.

Sjöfartsverket fastställer en utbildningsplan

för arbetsplatsutbildningen som skall innehålla en beskrivning av den utbildningshelhet som ges samt definitioner på de kunskaper och färdigheter ämnesområdesvis som förutsätts hos en person som genomgått en utbildningsperiod med godkänt resultat.

Om arbetsplatsutbildning och arbetsplatsutbildningsplan för VTS-operatörer bestäms närmare genom förordning av statsrådet.

12 §

Behörighetsintyg för VTS-operatörer

För att behörighetsintyg för VTS-operatörer skall kunna beviljas förutsätts att sökanden har genomgått grundutbildningen för VTS-operatörer med godkänt resultat och att han eller hon i nödvändig utsträckning behärskar finska, svenska och engelska. Om behörighetsintyget ger rätt att tillhandahålla service som avses i 6 eller 7 § i denna lag, förutsätts dessutom att sökanden har avlagt vaktstyrmansexamen och erhållit vaktstyrmansbrev.

Sjöfartsverket antecknar i behörighetsintyget den fartygstrafikservice som en innehavare av behörighetsintyget är berättigad att tillhandahålla.

Om grundutbildning och erforderliga språkkunskaper för VTS-operatörer bestäms närmare genom förordning av statsrådet.

13 §

Behörighet för VTS-chefer

VTS-chefer skall ha sådan behörighet att de kan leda fartygstrafikservicen på ett tryggt och effektivt sätt.

Den som har ett giltigt, av Sjöfartsverket beviljat behörighetsintyg för VTS-operatör, har genomgått grundutbildningen för VTS-chefer och i nödvändig utsträckning behärskar finska, svenska och engelska får vara VTS-chef. Sjöfartsverket gör i behörighetsintyget en anteckning om grundutbildning som genomförts med godkänt resultat.

Om grundutbildning och erforderliga språkkunskaper för VTS-chefer bestäms närmare genom förordning av statsrådet.

14 §

Giltighet för och förnyande av behörighetsintyg för VTS-operatörer

Behörighetsintyg för VTS-operatörer beviljas för viss tid, högst för fem år, och kan förnyas på ansökan.

För att behörighetsintyg skall kunna förnyas förutsätts att sökanden visar att han eller hon har bibehållit sin yrkeskunskap och fullgjort kompletterande yrkesutbildning för VTS-operatörer med godkänt resultat.

VTS-myndigheten skall varje år göra en utvärdering av behörigheten och kunnandet och anteckna detta i behörighetsintyget. Om en person oavbrutet är borta mer än 12 månader från sitt arbete, för vilket han eller hon har erhållit en anteckning om godkännande, skall personen i fråga innan han eller hon börjar arbeta på nytt avlägga en arbetsplatsutbildningsperiod med godkänt resultat.

Om utvärdering av behörigheten och kunnandet i anknytning till förnyandet av behörighetsintyget, arbetsplatsutbildning samt kompletterande yrkesutbildning föreskrivs närmare genom förordning av statsrådet.

15 §

Återkallande av behörighetsintyg för VTS-operatör

Sjöfartsverket skall återkalla behörighetsintyget för en VTS-operatör, om han eller hon inte längre i fråga om kunskaper och färdigheter uppfyller de krav som ställs för att en person skall få behörighetsintyg.

Sjöfartsverket kan, efter att ha undersökt saken, återkalla behörighetsintyget, om

1) den som innehar behörighetsintyg upprepade gånger bryter mot denna lag eller bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den, eller

2) innehavaren av behörighetsintyget har varit berusad vid skötseln av sina uppgifter.

Innan beslut om återkallande av behörighetsintyg fattas skall den person som saken gäller höras i frågan.

I de fall som avses i 1 och 2 mom. kan Sjöfartsverket ålägga innehavaren av behörig-

hetsintyget att genast tillställa myndigheten sitt behörighetsintyg.

Om behörighetsintyget inte återkallas permanent, skall i beslutet anges den tid under vilken behörighetsintyg inte ges. Tiden räknas från det att personen i fråga har delgivits beslutet eller senast från det att behörighetsintyget upphör att gälla.

5 kap.

VTS-myndighetens behörighet och skyldigheter

16 §

Upprätthållande av fartygstrafikservice

VTS-myndigheten skall upprätthålla fartygstrafikservicen inom sitt VTS-område i enlighet med bestämmelserna i denna lag och bestämmelser som utfärdats med stöd av den samt i enlighet med det beslut om inrättande som avses i 8 § och dessutom övervaka och leda fartygstrafiken utifrån den lägesbild som upprätthålls vid VTS-centralen. VTS-myndigheten skall försäkra sig om att servicenivån på dess VTS-område är tillräcklig i förhållande till trafiken.

VTS-myndigheten kan med stöd av samarbetsavtalet upprätthålla fartygstrafikservicen i samarbete med övriga myndigheter eller hamninnehavare. VTS-myndigheten ansvarar även i detta fall för upprätthållandet av fartygstrafikservicen.

På VTS-operatören tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar.

VTS-myndigheten skall registrera lägesbilden av VTS-området och den därtill hörande VHF-radiotrafiken. Dessa upptagningar skall uppbevaras 30 dygn. I fråga om av upptagningarnas offentlighet gäller lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999).

17 §

Tillfällig ledning av fartygstrafiken i special-situationer

VTS-myndigheten kan vid behov till följd av avvikande väderleks- och isförhållanden

eller vattenstånd eller på grund av en specialtransport eller sjöräddningsaktion på VTS-området eller någon annan omständighet som begränsar eller äventyrar trafiken temporärt bestämma

1) att stänga ett vattenområde, en farled eller en del av en farled,

2) att fartyg skall dirigeras till en ankarplats eller återvända till kaj, samt

3) hastighetsbegränsningar inom ett vattenområde eller en farled.

Information om åtgärderna skall omedelbart ges fartyg som befinner sig inom VTS-området eller är på väg dit.

18 §

VTS-myndighetens anmälnings- och rapporteringsskyldigheter

VTS-myndigheten skall till vederbörande sjöfarts-, sjöräddnings-, miljö-, territorialövervaknings-, polis- eller tullmyndighet samt vederbörande hamninnehavare rapportera om alla sådana väsentliga omständigheter som har samband med visst fartygs eller de på fartyg ombordvarandes säkerhet, sjöräddningen, miljöskyddet eller territorialövervakningen eller tullkontrollen och som myndigheten har observerat eller som har anmälts till myndigheten.

VTS-myndigheten skall tillställa de behöriga VTS-myndigheterna i de medlemsstater i Europeiska unionen som ligger intill fartygets planerade rutt väsentliga uppgifter om sådana fartyg som anses medföra fara för sjöfarten eller utgöra hot mot sjöfarten eller människors säkerhet eller miljön.

Närmare bestämmelser om VTS-myndighetens anmälnings- och rapporteringsskyldigheter utfärdas genom förordning av statsrådet.

19 §

VTS-myndighetens drifthandbok

VTS-myndigheten skall föra en drifthandbok i vilken anges de uppgifter och åtgärder som anknyter till upprätthållandet av VTS-

centralens verksamhet och tekniska system samt beredskapen för upprätthållandet av fartygstrafikservicen i undantagssituationer.

20 §

Övervakning på internationella havsområden

VTS-myndigheten skall övervaka att trafiksepareringssystemen och de obligatoriska fartygsrapporteringssystemen på internationella havsområden i anknytning till VTS-myndighetens verksamhetsområde iakttas.

6 kap.

Skyldigheter gällande fartyg och befälhavare

21 §

Deltagande i fartygstrafikservice

Fartyg vars största längd är minst 24 meter är skyldiga att delta i fartygstrafikservicen genom att anmäla sig till VTS-myndigheten på det sätt som anges i det beslut om inrättande som avses i 8 §, genom att lyssna på de VHF-radiokanaler som används inom VTS-området samt genom att iaktta de bestämmelser som gäller trafiken på VTS-området och de föreskrifter som fastställts i beslutet om inrättande.

Försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg kan anmäla sig till VTS-myndigheten på det sätt som särskilt överenskomms med denna.

VTS-myndigheten kan i enskilda fall till följd av väderleks- eller isförhållandena eller av andra sjösäkerhetsskäl bestämma att även andra fartyg skall delta i fartygstrafikservicen.

VTS-myndigheten kan i enskilda fall, om anmälan är uppenbart onödig eller oskäligt svår att göra, befria fartyget från anmälnings-skyldigheten förutsatt att fartygssäkerheten inte äventyras och att fartyget använder ett fungerande automatiskt identifieringssystem för fartyg (AIS).

22 §

Fartygsbefälhavarens ansvar och anmälnings-skyldighet

Befälhavaren ansvarar för manövreringen av fartyget då det deltar i fartygstrafikservicen.

Kan befälhavaren av något tvingande skäl som anknyter till fartygets säkerhet inte delta i fartygstrafikservicen på det sätt som anges i 21 § i denna lag eller kan befälhavaren inte iaktta de föreskrifter som utfärdats med stöd av 17 § i syfte att tillfälligt leda fartygstrafiken, skall befälhavaren omedelbart underrätta VTS-myndigheten om detta samt på begäran av VTS-myndigheten lämna in en separat skriftlig utredning i ärendet.

Fartygets befälhavare skall underrätta redaren om alla sådana väsentliga åtgärder gällande fartyget som anges i 17 §.

23 §

Anmälan om tillbud och olyckor till sjöss

Befälhavaren skall underrätta VTS-myndigheten om följande tillbud på VTS-området eller i dess närhet

1) varje tillbud eller olycka som påverkar fartygets säkerhet, såsom kollision, grundstötning, skada, driftsstörning eller maskinfel, läckage eller förskjutning av lasten samt alla typer av skrovskador eller svagheter i strukturen,

2) varje tillbud eller olycka som äventyrar sjösäkerheten, såsom brister som kan påverka fartygets manöverförmåga eller sjövärdighet samt varje fel som påverkar framdrivningsmaskinerier, styrinrättningen, generatorer eller navigations- eller kommunikationsutrustning,

3) varje situation som kan leda till förorening av farvatten eller stränder, såsom utsläpp eller risk för utsläpp av förorenande ämnen i vattnet, samt

4) alla till sjöss observerade kringdrivande föroreningsbälten, containrar eller förpackningar.

Genom förordning av statsrådet föreskrivs närmare om innehållet i de anmälningar som avses i 1 mom.

7 kap.

Särskilda bestämmelser

24 §

Handräckning

VTS-myndigheten har rätt att få handräckning av försvarsmakten, gränsbevakningsväsendet, miljö-, tull- och polismyndigheterna, räddningsväsendet och befälhavarna på statsfartyg.

25 §

Godkännande av utbildningsprogram

Sjöfartsverket godkänner utbildningsprogrammen för uppgifter inom fartygstrafikservice. Ett utbildningsprogram skall omfatta åtminstone fartygstrafikserviceens grunder, kommunikation, de bestämmelser och föreskrifter som skall tillämpas i uppgifterna samt hantering av undantagssituationer.

26 §

VTS-behörighetsregister

Sjöfartsverket för ett personregister (*VTS-behörighetsregister*) som utnyttjas i övervakningen av behörigheten hos VTS-operatörer och VTS-chefer samt i den uppföljning gällande serviceuppgifterna som hänför sig till övervakningen.

I VTS-behörighetsregistret får som basuppgifter införas följande uppgifter om innehavare av behörighetsintyg för VTS-operatörer och VTS-chefer:

- 1) namn och födelsedatum, samt
- 2) som övriga uppgifter adress- och andra kontaktuppgifter.

I VTS-behörighetsregistret får förutom basuppgifterna även införas för registrets användningsändamål nödvändiga uppgifter om:

- 1) beviljade behörighetsintyg,

2) fartygstrafikservice som innehavaren av behörighetsintyget är berättigad att tillhandahålla,

- 3) genomförd arbetsplatsutbildning,
- 4) anteckningar om godkännande,
- 5) tjänstgöring vid VTS-centraler,
- 6) genomförd kompletterande yrkesutbildning för VTS-operatörer, samt
- 7) återkallande av behörighetsintyg.

Personuppgifterna avförs ur registret tio år efter utgången av det år då personens behörighetsintyg upphörde att gälla.

Till den som antecknats i VTS-behörighetsregistret får sådana uppgifter ur registret utlämnas som gäller personen i fråga. I övrigt får uppgifter utlämnas endast till den behöriga myndigheten, VTS-myndigheten och den som med stöd av det samarbetsavtal som avses i 8 § 2 mom. 2 punkten och 16 § 2 mom. upprätthåller fartygstrafikservice i samarbete med VTS-myndigheten.

På behandlingen av de uppgifter som införts i VTS-behörighetsregistret tillämpas i övrigt bestämmelserna i personuppgiftslagen (523/1999).

27 §

Förteckning över läroanstalter

Sjöfartsverket för en förteckning över de läroanstalter som ger grundutbildning för VTS-operatörer och VTS-chefer.

28 §

Tillsyn

Den högsta tillsynen över verkställigheten och efterlevnaden av denna lag ankommer på kommunikationsministeriet.

Sjöfartsverket övervakar iakttagandet av denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

Om ett fartyg inte iakttar bestämmelserna i denna lag eller bestämmelserna i internationella avtal eller beslut av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), skall Sjöfartsverket anmäla detta till fartygets flaggstat, om brottet mot bestämmelserna är klart och allvarligt.

29 §

Straffbestämmelser

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot de order som VTS-myndigheten givit med stöd av 17 § 1 mom., bestämmelserna i 21 § eller de föreskrifter som fastställts i det beslut om inrättande av fartygs-trafikservice som avses i 8 § eller försummar anmälningskyldigheten enligt 22 eller 23 §, skall, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *fartygstrafikserviceförseelse* dömas till böter.

30 §

Domstol

I ärenden som skall behandlas enligt 17 och 21—23 § i denna lag bestäms domstolen enligt bestämmelserna i 21 kap. i sjölagen (674/1994).

31 §

Ändringssökande

I förvaltningsbeslut som den behöriga myndigheten, VTS-myndigheten eller Sjöfartsverket har fattat med stöd av denna lag söks ändring genom besvär på det sätt som föreskrivs i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Beslutet skall iaktas trots att ändring sökts, om inte besvärmyndigheten bestämmer något annat.

8 kap.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

32 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .
Genom denna lag upphävs 14 § i sjötrafiklagen av den 20 juni 1996 (463/1996) samt sjöfartsstyrelsens beslut av den 14 april 1997 om trafikinformationssystem (VTS).
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

33 §

Övergångsbestämmelser

Då denna lag träder i kraft skall i fråga om den fartygstrafikservice som är i bruk ansökas om ett sådant beslut om inrättande som avses i 8 § inom sex månader från lagens ikraftträdande.

En VTS-operatör och en VTS-chef skall ha den behörighet som avses i 11 eller 13 § den 1 juli 2007. Av en VTS-operatör eller en VTS-chef som innehar tjänst eller befattning då denna lag träder i kraft krävs inte vaktstyrmansexamen och mottaget vaktstyrmansbrev.

Helsingfors den 15 april 2005

Republikens President

TARJA HALONEN

Kommunikationsminister *Leena Luhtanen*