

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I propositionen föreslås att lagen om tillsyn över fartygssäkerheten ändras så att genom lagen verkställs de ändringar som 2001 införts i rådets direktiv om hamnstatskontroll. Direktivet från 1995 omfattar bestämmelser om kontroll av utländska fartyg som hamnstaterna utför i Europeiska unionens hamnar. Genom ändringarna i direktivet förhindras fartyg som tydligt är i undermåligt skick från att anlöpa Europeiska unionens hamnar samt införs obligatoriska inspektioner för fartyg som utgör en risk för säker sjöfart och den marina miljön.

Samtidigt införs bestämmelser på förordningsnivå i lagen till de delar i vilka det i dem bestäms om individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. Lagens bemyndiganden ändras dessutom så att de motsvarar grundlagens krav och i lagen föreslås vissa preciseringar av teknisk karaktär.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och blivit stadfäst.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....</b>	<b>1</b>
<b>INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....</b>	<b>2</b>
<b>ALLMÄN MOTIVERING.....</b>	<b>3</b>
1. Nuläge .....	3
1.1. Europeiska gemenskapens lagstiftning.....	3
1.2. Nationell lagstiftning .....	3
2. Föreslagna ändringar .....	3
3. Propositionens verkningar .....	5
3.1. Statsekonomiska och organisatoriska verkningar.....	5
3.2. Miljökonsekvenser.....	5
4. Beredningen av propositionen .....	5
<b>DETALJMOTIVERING.....</b>	<b>5</b>
1. Motivering .....	5
2. Ikraftträdande.....	8
3. Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning.....	8
<b>LAGFÖRSLAGET .....</b>	<b>10</b>
om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten .....	10
<b>BILAGA.....</b>	<b>15</b>
<b>PARALLELLTEXTER.....</b>	<b>15</b>

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1. Nuläge

#### 1.1. Europeiska gemenskapens lagstiftning

Genom rådets direktiv om hamnstatskontroll 95/21/EG, nedan PSC-direktivet, infördes i Europeiska gemenskapen ett övervakningssystem som bygger på enhetliga förfaranden vid inspektioner och stoppande av utländska fartyg. PSC-direktivet bygger på den samförståndsförklaring om hamnstatskontroll som undertecknats den 26 januari 1982 i Paris, nedan Paris-avtalet. Enligt PSC-direktivet och Paris-avtalet skall en medlemsstat årligen utföra inspektion på minst 25 procent av de utländska fartyg som anlöpt medlemsstatens hamnar under kalenderåret.

De behöriga myndigheterna i EU:s medlemsstater skall försäkra sig om att inspektören inspekterar åtminstone de i bilaga II till PSC-direktivet avsedda dokumenten, konstaterar fartygets allmänna skick inklusive maskinutrymme, bostäder och hygieniska förhållanden samt kontrollerar i vissa fall besättningens behörighet, kommunikationsfärdigheter och språkkunskaper. Om det vid en dylik inspektion uppdragas uppenbar orsak att anta att fartygets eller utrustningens skick eller besättning inte väsentligen uppfyller de krav som gäller i frågan enligt konventionerna skall en ingående inspektion utföras.

Det ursprungliga direktivet omfattade inte bestämmelser för obligatoriska inspektioner av fartyg. På samma sätt har inspektören haft stor prövningsrätt att avgöra om utökad inspektion skall utföras på fartyget eller inte.

PSC-direktivet har ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG av den 19 december 2001. Syftet med direktiv 2001/106/EG är att ytterligare förbättra inspektionsmetodernas enhetlighet och effektivitet, bl.a. genom att föreskriva att tillträde av fartyg i tydligt undermåligt

skick till Europeiska unionens hamnar förhindras och införa obligatoriska inspektioner av fartyg som utgör stor risk för sjösäkerheten och den marina miljön. För vissa fartyg som hör till en riskgrupp har det dessutom föreskrivits en obligatorisk utökad inspektion. I artikel 7 och bilaga V i PSC-direktivet har uppräknats de fartygskategorier som anses höra till en riskgrupp. De är oljetankfartyg, gas- och kemikalietankfartyg och bulklastfartyg samt passagerarfartyg som är äldre en viss ålder.

PSC-direktivet har ännu ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG av den 5 november 2002 om ändring av direktiven om sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg, så att den i direktivet nämnda kommittén ersätts med en kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS-kommittén). Genom direktiv 2002/84/EG ändrades dessutom den hänvisningsteknik som gäller vissa internationella rättsliga handlingar.

#### 1.2. Nationell lagstiftning

I Finland ingår de bestämmelser som gäller verkställandet av PSC-direktivet i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995), nedan fartygssäkerhetslagen, och förordningen om inspektion av utländska fartyg i Finland (325/1997) som givits med stöd av lagen. Fartygssäkerhetslagen gäller också tillsynen av finska fartyg.

### 2. Föreslagna ändringar

Fartygssäkerhetslagen föreslås bli ändrad för att motsvara grundlagens bestämmelser och för att samtidigt i lagen beakta ändringarna i PSC-direktivet.

Enligt artikel 7 i direktiv 2001/106/EG

skall redaren för eller befälhavaren på ett fartyg som ingår i någon riskgrupp i bilaga V till PSC-direktivet (ett oljetankfartyg, gas- och kemikalietankfartyg, bulklastfartyg eller passagerarfartyg som är äldre än en viss ålder) meddela de uppgifter som nämns i direktivets bilaga V senast tre dagar innan fartyget beräknas anlöpa hamnen. Dessa uppgifter är bl.a. fartygets namn, flaggstat, fartygets IMO-nummer, dödvikt, fartygets konstruktionsdatum samt för tankfartyg konstruktion och lastens volym och art. Syftet med förhandsmeddelande är att snabba upp och göra hamninspektionerna på fartyg flexibla. Om redaren eller fartygets befälhavare inte meddelar de uppgifter som krävs skall tillsynsmyndigheten utföra en utökad inspektion av fartyget. Om förhandsmeddelande bestäms i fartygssäkerhetslagen.

Det föreslås också att en bestämmelse i enlighet med direktiv 2001/106/EG om utökade inspektioner för fartyg som hör till riskgruppen fogas till lagen. Tillsynsmyndigheten kan göra en utökad inspektion om det sedan den föregående utökade inspektionen i en hamn i en stat som undertecknat Paris-avtalet har förflutit minst 12 månader. Både direktiv 2001/106/EG och lagförslaget överlåter till tillsynsmyndigheten att bedöma om en utökad inspektion behövs. Däremot om fartyget hör till de fartyg som i bilaga I till direktivet primärt är prioriterade för inspektioner skall på det utföras en utökad inspektion i enlighet med både direktiv 2001/106/EG och detta lagförslag.

Förvaltningslagen (434/2003) omfattar bestämmelser om myndigheternas skyldighet att motivera sina beslut. Enligt direktiv 2001/106/EG skall beslut då fartyg stoppas motiveras skriftligt. En bestämmelse om detta föreslås bli fogat till lagen.

I PSC-direktivet och fartygssäkerhetslagen bestäms grunderna för när fartyg stoppas. De ansluter till säkerhet i fråga om människoliv eller fartyg eller skyddet om den marina miljön. Som ny grund i direktiv 2001/106/EG är avsaknad av färdskrivare för fartygets reseuppgifter. En sådan skall finnas bl.a. på passagerarfartyg som är byggda efter den 1 juli 2002 eller på sådana ro-ro-passagerarfartyg som är byggda före nämnda datum, men vilkas första besiktning ordnas efter det datu-

met.

Ett sådant gas- eller kemikalietankfartyg, bulklastfartyg, oljetankfartyg eller passagerarfartyg vars flaggstat är på den svarta lista som publiceras årligen i Paris-avtalets årliga rapport och fartyget under de senaste åren stoppats flera gånger skall förbjudas tillträde till hamn på grund av ökad säkerhetsrisk enligt direktiv 2001/106/EG. En bestämmelse om detta föreslås bli fogat till fartygssäkerhetslagen.

I lagen införs bestämmelser som nu är på förordningsnivå till de delar i vilka det i dem bestäms om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag.

Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen kan republikens president, statsrådet och ministeriet utfärda förordningar med stöd av bemyndigande i grundlagen eller annan lag. Bemyndigandet skall därmed alltid grunda sig på lag.

I 80 § i grundlagen bestäms dessutom att bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter alltid skall utfärdas genom lag. Statsrådet eller ministeriet kan genom lag bemyndigas att utfärda noggrannare bestämmelser om detaljer som gäller individens rättigheter och skyldigheter, men bemyndigandet i lagen skall alltid vara exakt.

Därför föreslås att bestämmelser om exakta bemyndiganden av statsrådet införs i fartygssäkerhetslagen. Genom förordning av statsrådet föreskrivs bl.a. om fartyg som skall inspekteras och deras antal, inspektionsmetoder, obligatoriska och utökade inspektioner, rapporter om inspektionen, grunderna för stoppande av fartyg, förfaranden som gäller förhindrande av tillträde för fartyg till hamn och informationsutbyte mellan tillsynsmyndigheten och EG:s kommission samt vederbörande myndigheter i medlemsstaterna.

I lagens definitioner beaktas dessutom Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiven om sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg, som gäller ändring av hänvisningstekniken till vissa internationella rättsliga handlingar. I definitionerna beaktas också de övriga ändringar som införts i de definierade direktiven.

### 3. Propositionens verkningar

#### 3.1. Statsekonomiska och organisatoriska verkningar

Direktiv 2001/106/EG medför behov att allokera extra resurser till hamnstatskontrollen och kräver införande av ett jourssystem. Vid Sjöfartsverket arbetar 25 inspektörer i besiktnings- och hamnövervakningsuppgifter under kontorstid. Tillfälliga kvälls-, natt- och veckoslutsarbeten har skötts som övertidsarbete på frivillig basis. Inspektionsskyldigheter enligt ändringarna i direktivet och detta lagförslag kräver ett beredskapssystem med två inspektörer som är klara att rycka ut på hela Finlands område. Kostnaderna för systemet beräknas uppgå till ca 56 000 euro per år.

#### 3.2. Miljökonsekvenser

Syftet med lagförslaget är att säkerställa att den marina miljön inte utsätts för risker. Vissa fartyg utgör en risk för sjösäkerheten och den marina miljön på grund av sitt dåliga skick, sin flaggstat och bakgrund. Därför skall tillträde av sådana fartyg till finska hamnar förhindras, om det inte går att påvisa att fartygen tryggt kan användas.

### 4. Beredningen av propositionen

Propositionen har utifrån Sjöfartsverkets framställning beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet. Vid beredning av direktiv 2001/106/EG har olika intressentgrupper hörts. Av direktivförslaget har riksdagen tillställts statsrådets skrivelse (U 29/2000).

## DETALJMOTIVERING

### 1. Motivering

2 §. *Definitioner.* I definitionerna av SOLAS-konventionen och koden för höghastighetsfartyg föreslås att Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG om ändring av direktiven om sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg, nedan direktivet om sjösäkerhetsöverenskommelser skall iaktas. Genom direktivet ändrades definitionerna i många direktiv som hör till sjösäkerhetsområdet, bland annat PSC-direktivet, så att i direktiven hänvisas till vissa internationella rättsliga handlingar i gällande version (in its up-to-date version). Syftet med ändringen är att underlätta anpassningen av de ifrågasvarande direktiven till de ändringar i de internationella rättsliga handlingar som nämns i gemenskapens lagstiftning om sjösäkerhet.

Problemet har tidigare varit att det inom sjösäkerheten har tillämpats gällande internationella regler som varit i kraft vid en viss tidpunkt då gemenskapens rättsakt utfärdats. Allteftersom det har införts ändringar i de in-

ternationella reglerna har förordningar och direktiv utfärdats av kommissionen, eller mera sällan rådet, genom vilka man har eftersträvat att anpassa gemenskapsrätten till ändringarna. Kommissionen har haft problem med tidsfrister vid utövande av sina genomförandebefogenheter. De gällande internationella överenskommelserna, resolutionerna och reglerna ändras i snabb takt i den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och ändringarna träder snabbt i kraft. Eftersom gemenskapens interna förfaranden drar ut på tiden har uppdateringen av gemenskapslagstiftningen genom kommittéförfarandet vanligen skett först efter det att de ifrågasvarande ändringarna har trätt i kraft internationellt. Ytterligare problem har varit med att för direktivens del skall det finnas en viss tidsfrist inom vilken direktiven skall införlivas med den nationella lagstiftningen.

Medlemsstaterna har därför inte tidigare haft befogenheter att införliva ändringar som införts i en internationell rättslig handling som ingår i gemenskapsrätten med sin natio-

nella rätt eller tillämpa ändringarna innan de har införlivats med gemenskapslagstiftningen i fråga. I praktiken har det nästan alltid varit en tidsskillnad mellan datum för internationellt ikraftträdande och datum för tillämpning av gemenskapsrättsakten. Av denna anledning har det genom direktivet för sjösäkerhetsöverenskommelserna givits medlemsstaterna en befogenhet att tillämpa de senaste versionerna av ändringarna i internationella överenskommelser under förutsättning att man på förhand kontrollerar att ändringarna följer gemenskapsrättens krav. I bestämmelser med definitioner av termer där det i definitionerna ingår de internationella rättsliga handlingarna som tillämpas samt i bestämmelser i vilka det hänvisas till en internationell rättslig handling och konstateras att den eller en del därav tillämpas, hänvisas enligt det nya direktivet till handlingarna sådana de är uppdaterade. Denna definition beaktar de senaste ändringarna i handlingarna.

Dessutom föreslås att i definitionerna beaktas ändringarna i besiktningsdirektivet, non-SOLAS-direktivet och klassificeringssällskapsdirektivet. Eftersom lagen gäller verkställandet av besiktningsdirektivet skall i definitionen räknas upp ändringar som gjorts i direktivet efter dess utfärdande. Eftersom det inte i lagförslaget är fråga om verkställande av non-SOLAS-direktivet och klassificeringssällskapsdirektivet, föreslås att definitionerna för dessa direktiv ändras så att hänvisningen till direktiven gäller sådana de lyder ändrade och verkställda i Finland. Då behöver inte definitionerna i fortsättningen ändras vid eventuella ändringar av direktiven.

Dessutom bör nya punkter 21–24 införas i paragrafen. Det föreslås att definitionen för PSC-direktivet införs som en ny punkt 21. Eftersom lagförslaget gäller verkställandet av PSC-direktivet skall i definitionen räknas upp alla ändringar som gjorts i direktivet efter dess utfärdande. Det föreslås att i paragrafen införs som ny punkt 22 definitionen för flaggstat samt som ny punkt 23 Paris-avtalet (MOU) dvs. den samförståndsförklaring om hamnstatskontroll som undertecknats i Paris den 26 januari 1982. Också i denna definition beaktas den hänvisningsteknik som beskrivs i direktivet för sjösäkerhetsöverenskommelser. Det föreslås dessutom att i defi-

nitionerna införs som punkt 24 definitionen av utökad inspektion, som hänvisar till de ifrågavarande delarna i PSC-direktivet.

5 §. *Tillsynsmyndigheter.* I bestämmelsen om tillsynsmyndigheter beaktas de författningar som gäller Sjöfartsverkets organisationsomläggning dvs. lagen om Sjöfartsverket (939/2003) och statsrådets förordning om Sjöfartsverket (981/2003). Dessutom föreslås att behörighetskraven för tillsynsmyndigheter överförs från förordning till lag. Tillsynsmyndigheten skall ha ett av Sjöfartsverket utfärdat bevis, som visar att personen i fråga är bemyndigad att utföra inspektioner. Om innehållet av beviset stadgas genom förordning av statsrådet.

Enligt förslaget skall Sjöfartsverket också i enlighet med PSC-direktivet handha lämnande av uppgifter och utbyte av information bland annat mellan kommissionen, ifrågavarande myndigheter och organ i EU:s medlemsstater samt flaggstaten.

7 §. *Förrättande av inspektioner ombord och rapport om inspektion.* I paragrafen föreslås att från förordningsnivå införs nya bestämmelser enligt vilka tillsynsmyndigheten i vissa fall skall kontrollera behörigheten hos besättningar på utländska fartyg och kommunikationsfärdigheterna och språkkunskaperna hos besättningar på utländska passagerarfartyg och tankfartyg. Dessa bestämmelser ingår i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/25/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk.

Det föreslås också att till paragrafen flyttas en bestämmelse om rapport om inspektion, som för närvarande ingår i förordningen om inspektion av utländska fartyg i Finland.

I övrigt motsvarar bestämmelsen den nuvarande lagstiftningen.

11 a §. *Förhandsmeddelande.* Det föreslås att en ny 11 a § om förhandsmeddelande som gäller vissa fartyg fogas till lagen. Redaren eller befälhavaren för ett fartyg som hör till en fartygsklass som är föremål för utökad inspektion enligt PSC-direktivet skall åläggas att tillställa tillsynsmyndigheten de i bilaga V till PSC-direktivet nämnda uppgifterna senast tre dagar innan fartyget beräknas anlöpa hamnen. Enligt PSC-direktivets bilaga skall bland annat uppgifter om fartygets namn, flaggstat, IMO-nummer, dödvikt samt fartyg-

gets konstruktionsdatum tillställas. Dessutom skall det också meddelas när fartyget sannolikt anlöper hamnen, hur länge den beräknas ligga i hamnen samt de åtgärder som planeras i destinationshamnen. Det åliggande som gäller förhandsmeddelandet ingår i direktiv 2001/106/EG.

11 b §. *Utökad inspektion.* Det föreslås att en ny paragraf om utökade inspektioner fogas till lagen. I paragrafen beaktas de nya kraven enligt direktiv 2001/106/EG. Enligt ändringsdirektivet kan tillsynsmyndigheten utföra en utökad inspektion på ett fartyg som hör till den fartygsklass som är föremål för utökad inspektion, om det sedan den föregående utökade inspektionen i en hamn i en stat som undertecknat Paris-avtalet har förflutit minst 12 månader.

Enligt direktiv 2001/106/EG skall tillsynsmyndigheten utföra en obligatorisk utökad inspektion på ett fartyg som hör till den fartygsklass som är föremål för utökad inspektion, om inget förhandsmeddelande enligt 11 a § lämnats om fartyget. På ett sådant fartyg skall det dessutom utföras en utökad inspektion om det hör till de fartyg som är prioriterade för inspektion enligt bilaga I till PSC-direktivet.

11 c §. *Undantag.* Enligt den föreslagna bestämmelsen skall tillsynsmyndigheten meddela om saken till kommissionen om det av funktionella orsaker inte kan utföras inspektion av vissa fartyg, på vilka det enligt PSC-direktivet skall förrättas obligatorisk inspektion eller obligatorisk utökad inspektion.

14 §. *Stoppande av fartyg, driftinskränkning och förbud att använda utrustning, anordning, rutin eller arrangemang ombord.* Paragrafen föreslås bli ändrad så att den motsvarar kraven på ett skriftligt beslut enligt direktiv 2001/106/EG. Det föreslås att beslut om stoppande av fartyg skall vara skriftligt. I beslutet skall nämnas de orsaker som har lett till att order om stoppande har getts. Dessutom skall beslutet vid behov ges för kännedom till namngivna besiktningsmän eller godkända klassificeringssällskap.

14 b §. *Avsaknad av färdskrivare eller i ISM-reglerna avsedda dokument.* I enlighet med direktiv 2001/106/EG föreslås att det i paragrafen införs en bestämmelse om att tillsynsmyndigheten skall stoppa ett utländskt

fartyg om fartyget inte är försett med en fungerande färdskrivare då användning av en färdskrivare är obligatorisk enligt bilaga XII till PSC-direktivet. Om bristen inte snabbt kan avhjälpas i den hamn fartyget stoppades kan tillsynsmyndigheten låta fartyget fortsätta till närmaste lämpliga hamn där bristen snabbt skall avhjälpas, eller ställa som villkor att bristen avhjälpas inom 30 dagar.

Dessutom föreslås att i paragrafen tas in från förordningsnivå en bestämmelse om att stoppa fartyg och om upphävande av ett beslut om stoppande i sådana fall då ett utländskt fartyg saknar handlingar vilka utfärdats i enlighet med de internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (ISM-reglerna).

För de finländska fartygens del säkerställs vid en besiktning på fartyget att fartyget har den färdskrivare och de i ISM-reglerna förutsatta handlingarna som krävs i bestämmelserna.

14 c §. *Förhindrande av tillträde till hamn.* Det föreslås att en bestämmelse i enlighet med artikel 7 b i PSC-direktivet fogas till lagen. I artikel 7 b i PSC-direktivet bestäms om att förhindra att vissa fartyg i dåligt skick anlöper hamnen. Tillträde till hamn skall förhindras för utländskt gas- eller kemikalietankfartyg, bulklastfartyg, oljetankfartyg eller passagerarfartyg om fartygets flaggstat förekommer på en svart lista som offentliggörs i Paris-avtalets årliga rapport och fartyget under de senaste 24 månaderna har stoppats mer än två gånger i en hamn i en stat som undertecknat Paris-avtalet eller om fartygets flaggstat har betecknats som en stat med mycket hög risk eller hög risk på den svarta lista som offentliggörs i Paris-avtalets årliga rapport och fartyget har stoppats mer än en gång under de senaste 36 månaderna i en hamn i en stat som undertecknat Paris-avtalet.

Tillsynsmyndigheten skall också förhindra att ett utländskt fartyg anlöper en finsk hamn bl.a. om fartyget i de fall som avses i 14 § 4 mom. eller artikel 11.1 i PSC-direktivet går till sjöss utan att uppfylla de villkor som myndigheterna har ställt.

Enligt PSC-direktivet och den föreslagna paragrafens 3 mom. kan tillsynsmyndigheten tillåta att fartyget anlöper hamnen om säker-

hetsaspekter kräver det. Då skall man till exempel beakta skyddet av människoliv och förebyggande åtgärder mot miljöförstöring.

18 §. *Rättelseyrkande och besvär.* Det förslås att 4 mom. ändras så att i det beaktas nya 14 c §, som förskriver om förhindrande av tillträde till hamn. Eftersom besvärsprocessen alltid skall förskrivas genom lag föreslås att momentet ändras så att antingen befälhavaren eller redaren inom 14 dagar från delfäendet av beslutet kan framställa rättelseyrkande över beslutet om förhinder för tillträde till hamn.

19 §. *Inverkan av rättelseyrkande och ändringssökande på beslut.* Det föreslås att en hänvisning till 14 b § införs samt en ny 2 punkt fogas till paragrafen. Enligt punkten är rättelseyrkande eller besvär inget hinder för verkställighet av beslutet om förhindrande av tillträde till hamn i enlighet med 14 c §. I paragrafen bibehålls bestämmelsen om att den som fattat rättelsebeslutet eller besvärsmyndigheten också kan besluta om avbrytande av verkställigheten.

21 a § *Ersättande av kostnader.* Om ersättande av kostnader har tidigare föreskrivits på förordningsnivå. I paragrafen föreslås enligt PSC-direktivet att om det vid inspektionerna uppdagas sådana fel som berättigar till att stoppa fartyget är fartygets ägare, redare eller deras företrädare skyldig att ersätta alla kostnader som gäller inspektionen. På samma sätt gäller, om fartyget stoppas för att det inte har nödvändiga dokument, att fartygets ägare eller redare ansvarar för alla kostnader som förorsakats tillsynsmyndigheten på grund av stoppandet. Också kostnader som förorsakats tillsynsmyndigheten för inspektioner som avses i 14 c § 2 mom. skall ersättas av fartygets ägare eller redare. Avgifterna uppbärs i enlighet med lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

23 §. *Närmare bestämmelser och föreskrifter.* Det föreslås att i paragrafen införs noggrant avgränsade behörighetsbestämmelser enligt vilka det om särskilda i lagförslaget reglerade frågor kan utfärdas noggrannare bestämmelser genom förordning av statsrådet. Bestämmelserna skall grunda sig på bestämmelser i PSC-direktivet. Genom förordning kan det noggrannare föreskrivas om inspektioner av fartyg i enlighet med 7 § i lag-

förslaget. Bestämmelser ges om antalet inspekterade fartyg och fartyg som väljs för inspektion i enlighet med PSC-direktivet. På samma sätt bestäms det genom förordning av statsrådet om vissa obligatoriska inspektioner av fartyg som krävs i PSC-direktivet, om granskning av dokument och konstaterande av fartygets allmänna skick enligt 10 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, kontrollen av besättningens behörighet och kommunikationsfärdigheter och språkkunskaper i det föreslagna 7 § 2 mom., ingående inspektion i enlighet med 11 § 1 mom. lagen om tillsyn över fartygssäkerheten och utökad inspektion enligt den föreslagna 11 b §, grunderna för stoppande av fartyg enligt 14 §, förfaranden vid förhindrande av fartygs tillträde till hamn samt uppföljning av inspektionerna och stoppandet enligt 14 c § samt lämnande av uppgifter och informationsutbyte mellan Europeiska gemenskapernas kommission och den nationella tillsynsmyndigheten i enlighet med PSC-direktivet. I PSC-direktivet regleras många situationer av informationsutbyte som noggrannare borde föreskrivas på förordningsnivå. Detta slags informationsutbyte gäller främst statistiska användningsändamål i både EG och medlemsstaterna.

## 2. Ikraftträdande

Det föreslås att lagen skall träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och blivit stadfäst. Enligt direktiv 2001/106/EG skulle de nationella lagarna ha satts i kraft senast den 22 juli 2003.

## 3. Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Genom den föreslagna lagen lyfts en del av den nuvarande regleringen på förordningsnivå upp till lagnivå. Samtidigt har det företagits andra revideringar och preciseringar med anledning av grundlagen och andra formkrav i lagstiftningen.

I den föreslagna lagen ingår en bestämmelse i enlighet med PSC-direktivet om avgiftsskyldigheten för inspektionerna bl.a. i då det vid inspektion uppdagas sådana brister att de berättigar till stoppande av fartyg. Betal-



ningskyldig i dylika fall är i regel fartygets ägare eller redare. Om avgifterna bestäms noggrannare genom förordning av kommunikationsministeriet som utfärdas med stöd av lagen om grunderna för avgifter till staten.

I 80 § grundlagen bestäms om republikens presidents, statsrådets och ministeriets bemyndigande att utfärda förordning. I 23 § i den föreslagna lagen ingår bemyndigandet att genom förordning av statsrådet noggrannare

föreskriva om vissa frågor som reglerats i lagen. Bestämmelserna i förordningen utfärdas för verkställighet av PSC-direktivet.

Vid beredningen av förslaget har det ansetts att lagen kan stiftas i vanlig lagstiftningsordning.

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

## Lag

### om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen av den 17 mars 1995 om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) i 2 § det inledande stycket samt 4—6, 10, 18 och 20 punkten, 5 och 7 §, rubriken för 3 kap., 14 §, 18 § 4 mom. samt 19 och 23 §,

av dem det inledande stycket i 2 § samt 4—6, 10, 18 och 20 punkten samt 19 § sådana de lyder i lag 55/2002, 5 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 1251/1997 samt 18 § 4 mom. sådant det lyder i sistnämnda lag, samt

fogas till 2 §, sådan den lyder i nämnda lag 55/2002, nya 21–24 punkter samt till lagen nya 11 a—11 c, 14 b, 14 c och 21 a § som följer:

#### 2 §

##### Definitioner

I denna lag och i förordningar som utfärdats med stöd av den avses med

4) *besiktningdirektivet* rådets direktiv 1999/35/EG om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik, sådant det lyder ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG,

5) *SOLAS-konventionen* 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) jämte ändringar,

6) *non-SOLAS-direktivet* rådets direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg, sådant det lyder i ändrad form och är genomfört i Finland,

10) *koden för höghastighetsfartyg* internationella säkerhetskoden för höghastighetsfar-

tyg, som ingår i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) sjösäkerhetskommittés resolution MSC.36 (63) av den 20 maj 1994 jämte ändringar,

18) *klassificeringssällskapsdirektivet* rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, sådant det lyder i ändrad form och är genomfört i Finland,

20) *kvalificerad inspektör* en tjänsteman eller annan person som av en medlemsstats behöriga myndighet är vederbörligen bemyndigad att utföra besiktningar och inspektioner som hänför sig till certifikaten och som uppfyller de kvalifikationskriterier och kriterier för oberoende som närmare anges i bilaga V till besiktningdirektivet,

21) *PSC-direktivet* rådets direktiv 95/21/EG om hamnstatskontroll av fartyg, sådant det lyder ändrat genom rådets direktiv 98/25/EG, kommissionens direktiv 98/42/EG, kommissionens direktiv

1999/97/EG, Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG,

22) *flaggstat* den stat under vars flagg fartyget har rätt att segla,

23) *Paris-avtalet* det samförståndsavtal om hamnstatskontroll som undertecknades i Paris den 26 januari 1982 jämte ändringar,

24) *utökad inspektion* inspektion enligt artikel 7 och bilaga V i PSC-direktivet.

## 5 §

### *Tillsynsmyndigheter*

Sjöfartsverket utövar tillsyn över efterlevnaden av bestämmelser och föreskrifter om fartygssäkerheten och handhar meddelanden enligt PSC-direktivet samt tillhandahåller och utbyter information.

Tillsynsmyndighet enligt denna lag är den direktör vid Sjöfartsverket som ansvarar för sjösäkerheten eller en av denne tillförordnad tjänsteman vid Sjöfartsverket.

Tillsynsmyndigheter kan enbart vara personer som uppfyller kraven i bilaga VII till PSC-direktivet. Tillsynsmyndigheterna skall ha ett av Sjöfartsverket utfärdat bevis, som visar att personen i fråga är bemyndigad att utföra inspektioner. Om innehållet av beviset stadgas genom förordning av statsrådet.

## 7 §

### *Förrättande av inspektioner ombord och rapport om inspektion*

Inspektioner av fartygssäkerheten skall förrättas så ofta och så effektivt som är nödvändigt för tillsynen och som förutsätts i för Finland bindande internationella överenskommelser eller nationella bestämmelser och föreskrifter.

Om ett utländskt fartygs flaggstat inte har ratificerat 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984), nedan STCW-konventionen, skall tillsynsmyndigheten kontrollera besättningens behörighet. Besättningens behörighet

skall dessutom kontrolleras om det finns klara grunder för att tro att kraven gällande vakthållning enligt STCW-konventionen inte har iakttagits.

Tillsynsmyndigheten skall dessutom kontrollera att kommunikationsförmågan och språkkunskaperna hos besättningen på utländska passagerarfartyg och tankfartyg för säkerställande av att besättningen inom sig kan förmedla information om säkerhet och utbyta information med myndigheter på land. Tillsynsmyndigheten skall likaså kontrollera att de personer som utsetts att i nödsituationer hjälpa passagerare på utländska passagerarfartyg kan förmedla tillräckligt med information till passagerarna i en sådan situation.

Inspektionerna av fartygssäkerheten skall förrättas så att syftet med tillsynen uppnås med minsta möjliga olägenhet för fartygets drift. Redaren eller befälhavaren skall underättas om inspektion av fartygssäkerheten. Deras frånvaro utgör inget hinder för att inspektion förrättas.

Tillsynsmyndigheten skall göra upp en rapport om inspektionen i enlighet med bilaga X till PSC-direktivet. En kopia av rapporten skall tillställas fartygets befälhavare.

## 3 kap.

### **Konstaterande av fartygssäkerheten och förhandsmeddelande om fartyg**

## 11 a §

### *Förhandsmeddelande*

Befälhavaren eller redaren för ett fartyg som hör till den fartygsklass som är föremål för utökad inspektion enligt PSC-direktivet skall tillställa tillsynsmyndigheten i varje finsk hamn som fartyget besöker efter det att 12 månader har förflutit sedan den senaste utökade inspektionen de uppgifter som avses i bilaga V till PSC-direktivet senast tre dagar före fartygets beräknade ankomst till hamnen eller senast innan fartyget avgår från föregående hamn, om resan beräknas vara mindre än tre dagar.

## 11 b §

*Utökad inspektion*

På ett fartyg som hör till den fartygsklass som är föremål för utökad inspektion enligt PSC-direktivet kan utökad inspektion förrättas 12 månader efter det att föregående utökade inspektion förrättades på fartyget i en hamn i en stat som undertecknat Paris-avtalet. Den utökade inspektionen på fartyget skall förrättas i enlighet med PSC-direktivet.

## 11 c §

*Undantag*

Om det av funktionella orsaker inte kan förrättas inspektion av vissa fartyg, på vilka det enligt PSC-direktivet skall förrättas obligatorisk inspektion eller obligatorisk utökad inspektion skall tillsynsmyndigheten meddela om saken till Europeiska gemenskapens kommission. Samtidigt skall uppges orsaken till att inspektion inte förrättats.

## 14 §

*Stoppande av fartyg, driftinskränkning och förbud att använda utrustning, anordning, rutin eller arrangemang ombord*

Om ett fel eller en brist i fartygssäkerheten är av sådan art att fartygets drift i den fart för vilken det är avsett åsamkar fara för människoliv eller omedelbar fara för fartyget, den övriga trafiken eller den marina miljön, skall tillsynsmyndigheten fatta skriftligt beslut om att stoppa fartyget eller inskränka dess drift eller förbjuda användningen av en utrustning, anordning, rutin eller ett arrangemang ombord tills felet är rättat eller bristen avhjälpd. Det skriftliga beslutet skall motiveras och i det skall uppges alla de omständigheter som har lett till att fartyget stoppats.

Tillsynsmyndigheten kan fatta det i 1 mom. avsedda beslutet också om redaren eller fartygets befälhavare motsätter sig inspektion eller om tillsynsmyndigheten förvägras de dokument, förteckningar eller upplysningar som den är berättigad till enligt 6 §, eller om redaren eller fartygets befälhavare inte av-

hjälpes en brist eller ett missförhållande i fartygssäkerheten inom den tid som utsatts av tillsynsmyndigheten.

Beslut om stoppande av fartyg, driftinskränkning eller förbud att använda utrustning, anordning, rutin eller arrangemang ombord skall iaktas omedelbart. Fartygets befälhavare eller, då det är fråga om ett utländskt fartyg, även flaggstatens närmaste beskickning skall omedelbart underrättas om beslutet och rapporten om inspektionen skall fogas till meddelandet. Vid behov skall dessutom den namngivna besiktningsman eller de godkända klassificeringssällskap som ansvarar för utfärdandet av klasscertifikatet underrättas om saken.

Om de brister som avses i 1 mom. inte kan avhjälpas i inspektionshamnen kan tillsynsmyndigheten låta fartyget fortsätta till närmaste lämpliga reparationsvarv, som utses av befälhavaren och myndigheten, under förutsättning att på fartyget iaktas de villkor som har ställts av flaggstatens behöriga myndighet och godtagits av tillsynsmyndigheten.

## 14 b §

*Avsaknad av färdskrivare eller i ISM-reglerna avsedda dokument*

Tillsynsmyndigheten skall stoppa ett utländskt fartyg om det inte är försett med en fungerande färdskrivare i sådana situationer då användning av färdskrivare är obligatorisk enligt bilaga XII till PSC-direktivet. Om bristen inte snabbt kan avhjälpas i den hamn där fartyget stoppats kan tillsynsmyndigheten låta fartyget fortsätta till närmaste lämpliga hamn där bristen kan avhjälpas, eller avbryta stoppandet i hamn under villkor att bristen avhjälpas senast inom 30 dagar.

Tillsynsmyndigheten skall dessutom stoppa ett utländskt fartyg på vilket ISM-reglerna tillämpas om det vid inspektion kommer fram att det på fartyget inte finns ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation vilka utfärdats i enlighet med de internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (*ISM-reglerna*).

Om det vid inspektion inte upptäcks andra

än i 2 mom. angivna brister som berättigar till stoppande, kan tillsynsmyndigheten upphäva beslutet om stoppande för att förhindra överbeläggning av hamnen. Tillsynsmyndigheten skall då omedelbart underrätta behöriga myndigheter i andra medlemsstater om detta.

## 14 c §

*Förhindrande av tillträde till hamn*

Tillsynsmyndigheten skall förhindra att ett utländskt gas- eller kemikalietankfartyg, bulklastfartyg, oljetankfartyg eller passage-rarfartyg anlöper en finsk hamn om

1) fartygets flaggstat förekommer på den svarta lista som publiceras i Paris-avtalets årliga rapport och fartyget har stoppats mer än två gånger under de senaste 24 månaderna i en hamn i en stat som undertecknat Paris-avtalet, eller

2) fartygets flaggstat har betecknats som en stat med mycket hög risk eller hög risk på den svarta lista som publiceras i Paris-avtalets årliga rapport och fartyget har stoppats mer än en gång under de senaste 36 månaderna i en hamn i en stat som undertecknat Paris-avtalet.

Tillsynsmyndigheten skall också förhindra att ett utländskt fartyg anlöper en finsk hamn om fartyget i de fall som avses i 14 § 4 mom. och artikel 11.1 i PSC-direktivet går till sjöss utan att uppfylla de villkor som tillsynsmyndigheterna i en finsk hamn eller behöriga myndigheter i en inspektionshamn i en annan medlemsstat har ställt, eller vägrar iaktta de krav som gäller i frågan enligt konventionerna genom att inte anlöpa reparationsvarvet. Tillträde till hamnen skall förhindras tills fartygets ägare eller redare har framlagt bevis på att fartyget uppfyller alla krav som gäller enligt konventionerna och den tillsynsmyndighet som konstaterat bristerna på fartyget eller behöriga myndigheter i en medlemsstat som konstaterat bristerna på fartyget har godkänt bevisen.

Tillsynsmyndigheten kan i enskilda fall tillåta att ett fartyg anlöper hamn i fall av force majeure, på grund av säkerhetsaspekter som är klart viktigare, för att rätta till brister eller för att avlägsna förorenings- eller smit-

torisk, om fartygets ägare, redaren eller fartygets befälhavare har vidtagit befogade åtgärder som tillsynsmyndigheten godkänt för ett tryggt anlöpande av hamnen.

## 18 §

*Rättelseyrkande och besvär*

Rättelseyrkande skall framställas och besvär anföras inom 30 dagar från delfäendet av beslutet. Rättelseyrkande skall dock framställas inom 14 dagar från den dag då befälhavaren eller redaren har fått kännedom om det beslut om stoppande som avses i 14 eller 14 b § eller det beslut om förhindrande av tillträde till hamn som avses i 14 c §.

## 19 §

*Inverkan av rättelseyrkande eller ändrings-sökande på beslut*

Framställande av rättelseyrkande eller anförande av besvär utgör inget hinder för

1) verkställande av sådana beslut om stoppande av fartyg, driftsinskränkning och förbud att använda utrustning, anordning, rutin eller arrangemang ombord som avses i 14 eller 14 b §,

2) verkställande av sådana beslut om förhindrande av tillträde till hamn som avses i 14 c §, eller

3) verkställande av i 17 h § avsedda beslut om hindrande av att ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg används i trafik, om inte den som fattat rättelsebeslutet eller besvärmyndigheten beslutar något annat.

## 21 a §

*Ersättande av kostnader*

Om det vid de kontroller eller inspektioner som avses i 10, 11 och 11 b § uppdagas sådana brister som berättigar till stoppande av ett fartyg, skall ägaren, redaren eller dennes representant ersätta alla kostnader som har samband med inspektionerna och kontroller-na.

Om ett fartyg stoppas i enlighet med 14 § 2 mom. på grund av bristfälliga dokument eller för att dokument saknas svarar fartygets ägare eller redare för alla kostnader som uppstår för tillsynsmyndigheten på grund av stoppanget av fartyget.

Kostnaderna för de i 14 c § 2 mom. avsedda inspektioner och kontroller som tillsynsmyndigheten utfört skall ersättas av fartygets ägare eller redaren.

Stoppandet får inte återtas förrän kostnaderna helt har betalats eller tillräcklig säkerhet har ställts för deras betalande.

### 23 §

#### *Närmare bestämmelser och föreskrifter*

Genom förordning av statsrådet kan för verkställighet av PSC-direktivet bestämmas om

- 1) antalet fartyg som skall inspekteras och vilka fartyg som skall inspekteras,
- 2) obligatoriska inspektioner för vissa fartyg,
- 3) kontroll av dokument och konstaterande av fartygens allmänna skick,

4) kontroll av besättningens behörighet, kommunikationsförmåga och språkkunskaper med beaktande av bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/25/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk,

5) ingående inspektion och om utökad inspektion av vissa fartyg,

6) rapporter om inspektion,

7) fartygsklasser som är föremål för utökad inspektion samt obligatorisk utökad inspektion för vissa fartyg,

8) grunder för stoppande av fartyg,

9) förfaranden som gäller förhindrande av fartygs tillträde till hamn,

10) uppföljning av inspektioner och stoppande, samt

11) tillhandahållande av information samt utbyte av information mellan tillsynsmyndigheten, Europeiska gemenskapernas kommission, behöriga myndigheter och organ i gemenskapens medlemsstater samt förvaltningen i flaggstaten.

\_\_\_\_\_

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 19 maj 2004

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

*Minister Johannes Koskinen*

*Bilaga  
Parallelltexter*

## Lag

### om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen av den 17 mars 1995 om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) i 2 § det inledande stycket samt 4—6, 10, 18 och 20 punkten, 5 och 7 §, rubriken för 3 kap., 14 §, 18 § 4 mom. samt 19 och 23 §,

av dem det inledande stycket i 2 § samt 4—6, 10, 18 och 20 punkten samt 19 § sådana de lyder i lag 55/2002, 5 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 1251/1997 samt 18 § 4 mom. sådant det lyder i sistnämnda lag, samt

fogas till 2 §, sådan den lyder i nämnda lag 55/2002, nya 21–24 punkter samt till lagen nya 11 a—11 c, 14 b, 14 c och 21 a § som följer

*Gällande lydelse*

2 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

4) *besiktningsdirektivet* rådets direktiv 1999/35/EG om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg,

5) *SOLAS-konventionen* 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981), i dess lydelse av den 29 april 1999,

6) *non-SOLAS-direktivet* rådets direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg,

10) *koden för höghastighetsfartyg* internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg, som ingår i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) sjösäkerhetskommit-

*Föreslagen lydelse*

2 §

*Definitioner*

I denna lag *och i förordningar som utfärdats med stöd av den* avses med

4) *besiktningsdirektivet* rådets direktiv 1999/35/EG om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg *i reguljär trafik, sådant det lyder ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG,*

5) *SOLAS-konventionen* 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) *jämte ändringar,*

6) *non-SOLAS-direktivet* rådets direktiv 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg, *sådant det lyder i ändrad form och är genomfört i Finland,*

10) *koden för höghastighetsfartyg* internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg, som ingår i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) sjösäkerhetskommit-

tés resolution MSC.36 (63) av den 20 maj 1994, i dess lydelse av den 29 april 1999,

18) *klassificeringssällskapsdirektivet* rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, sådant det lyder ändrat genom kommissionens direktiv 97/58/EG,

20) *kvalificerad inspektör* en tjänsteman eller annan person som av en medlemsstats behöriga myndighet är vederbörligen bemyndigad att utföra besiktningar och inspektioner som hänför sig till certifikaten och som uppfyller de kvalifikationskriterier och kriterier för oberoende som närmare anges i bilaga V till besiktningsdirektivet

## 5 §

*Tillsynsmyndigheter*

Sjöfartsverket utövar tillsyn över efterlevnaden av stadgandena och bestämmelserna om fartygssäkerheten.

I denna lag avsedd tillsynsmyndighet är chefen för den enhet vid sjöfartsverket som sköter frågor i anknytning till fartygssäkerhet och av honom förordnade tjänstemän.

Om behörigheten för de tjänstemän som är tillsynsmyndigheter stadgas genom förordning.

tés resolution MSC.36 (63) av den 20 maj 1994 *jämte ändringar*,

18) *klassificeringssällskapsdirektivet* rådets direktiv 94/57/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, sådant det lyder *i ändrad form och är genomfört i Finland*,

20) *kvalificerad inspektör* en tjänsteman eller annan person som av en medlemsstats behöriga myndighet är vederbörligen bemyndigad att utföra besiktningar och inspektioner som hänför sig till certifikaten och som uppfyller de kvalifikationskriterier och kriterier för oberoende som närmare anges i bilaga V till besiktningsdirektivet,

21) *PSC-direktivet* rådets direktiv 95/21/EG om hamnstatskontroll av fartyg, sådant det lyder ändrat genom rådets direktiv 98/25/EG, kommissionens direktiv 98/42/EG, kommissionens direktiv 1999/97/EG, Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG,

22) *flaggstat* den stat under vars flagg fartyget har rätt att segla,

23) *Paris-avtalet* det samförståndsavtal om hamnstatskontroll som undertecknades i Paris den 26 januari 1982 *jämte ändringar*,

24) *utökad inspektion* inspektion enligt artikel 7 och bilaga V i PSC-direktivet.

## 5 §

*Tillsynsmyndigheter*

Sjöfartsverket utövar tillsyn över efterlevnaden av *bestämmelser* och *föreskrifter* om fartygssäkerheten och handhar *meddelanden enligt PSC-direktivet* samt *tillhandahåller och utbyter information*.

Tillsynsmyndighet enligt denna lag är *den direktör vid Sjöfartsverket som ansvarar för sjösäkerheten och en av denne tillförordnad tjänsteman vid Sjöfartsverket*.

*Tillsynsmyndigheter kan enbart vara personer som uppfyller kraven i bilaga VII till PSC-direktivet. Tillsynsmyndigheterna skall*



Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §

*Förrättande av inspektioner ombord*

Inspektioner av fartygssäkerheten skall förrättas så ofta och så effektivt som är nödvändigt för tillsynen och som förutsätts i för Finland bindande internationella överenskommelser eller nationella stadganden och bestämmelser.

Inspektionerna av fartygssäkerheten skall förrättas så att syftet med tillsynen uppnås utan att fartygets drift störs i onödan.

Redaren eller befälhavaren skall underrättas om inspektion av fartygssäkerheten. Deras frånvaro utgör inget hinder för att inspektion förrättas.

7 §

*Förrättande av inspektioner ombord **och rapport om inspektion***

Inspektioner av fartygssäkerheten skall förrättas så ofta och så effektivt som är nödvändigt för tillsynen och som förutsätts i för Finland bindande internationella överenskommelser eller nationella bestämmelser och föreskrifter.

*Om ett utländskt fartygs flaggstat inte har ratificerat 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984), nedan STCW-konventionen, skall tillsynsmyndigheten kontrollera besättningens behörighet. Besättningens behörighet skall dessutom kontrolleras om det finns klart grunder för att tro att kraven gällande vakthållning enligt STCW-konventionen inte har iakttagits.*

*Tillsynsmyndigheten skall dessutom kontrollera att kommunikationsförmågan och språkkunskaperna hos besättningen på utländska passagerarfartyg och tankfartyg för säkerställande av att besättningen inom sig kan förmedla information om säkerhet och utbyta information med myndigheter på land. Tillsynsmyndigheten skall likaså kontrollera att de personer som utsetts att i nödsituationer hjälpa passagerare på utländska passagerarfartyg kan förmedla tillräckligt med information till passagerarna i en sådan situation.*

*Inspektionerna av fartygssäkerheten skall förrättas så att syftet med tillsynen uppnås med minsta möjliga olägenhet för fartygets drift. Redaren eller befälhavaren skall underrättas om inspektion av fartygssäkerheten. Deras frånvaro utgör inget hinder för att inspektion förrättas.*

*Tillsynsmyndigheten skall göra upp en rapport om inspektionen i enlighet med bilaga X till PSC-direktivet. En kopia av rap-*

porten skall tillställas fartygets befälhavare.

3 kap.

**Konstaterande av fartygssäkerheten**

3 kap.

**Konstaterande av fartygssäkerheten och förhandsmeddelande om fartyg**

11 a §

*Förhandsmeddelande*

*Befälhavaren eller redaren för ett fartyg som hör till den fartygsklass som är föremål för utökad inspektion enligt PSC-direktivet skall tillställa tillsynsmyndigheten i varje finsk hamn som fartyget besöker efter det att 12 månader har förflutit sedan den senaste utökade inspektionen de uppgifter som avses i bilaga V till PSC-direktivet senast tre dagar före fartygets beräknade ankomst till hamnen eller senast innan fartyget avgår från föregående hamn, om resan beräknas vara mindre än tre dagar.*

11 b §

## Utökad inspektion

*På ett fartyg som hör till den fartygsklass som är föremål för utökad inspektion enligt PSC-direktivet kan utökad inspektion förrättas 12 månader efter det att föregående utökade inspektion förrättades på fartyget i en hamn i en stat som undertecknat Parisavtalet. Den utökade inspektionen på fartyget skall förrättas i enlighet med PSC-direktivet.*

11 c §

*Undantag*

*Om det av funktionella orsaker inte kan förrättas inspektion av vissa fartyg, på vilka det enligt PSC-direktivet skall förrättas obligatorisk inspektion eller obligatorisk utökad inspektion skall tillsynsmyndigheten meddela om saken till Europeiska gemenskapens kommission. Samtidigt skall uppges orsaken till att inspektion inte förrättats.*

## 14 §

*Stoppande av fartyg, driftinskränkning och förbud att använda utrustning, anordning, rutin eller arrangemang ombord*

Om ett fel eller en brist i fartygssäkerheten är av sådan art att fartygets drift i den fart för vilken det är avsett åsamkar fara för människoliv eller omedelbar fara för fartyget, den övriga trafiken eller den marina miljön, skall tillsynsmyndigheten fatta beslut om att stoppa fartyget eller inskränka dess drift eller förbjuda användningen av en utrustning, anordning, rutin eller ett arrangemang ombord tills felet är rättat eller bristen avhjälpd.

Tillsynsmyndigheten kan fatta nämnda beslut också om redaren eller fartygets befälhavare motsätter sig inspektion eller om tillsynsmyndigheten förvägras de dokument, förteckningar eller upplysningar som den är berättigad till enligt 6 §, eller om redaren eller fartygets befälhavare inte avhjälpes en brist eller ett missförhållande i fartygssäkerheten inom den tid som utsatts av tillsynsmyndigheten.

Beslut om stoppande av fartyg, driftinskränkning eller förbud att använda utrustning, anordning, rutin eller arrangemang ombord skall iakttas omedelbart. Fartygets befälhavare eller, då det är fråga om ett utländskt fartyg, även flaggstatens närmaste beskickning skall omedelbart underrättas om beslutet.

## 14 §

*Stoppande av fartyg, driftinskränkning och förbud att använda utrustning, anordning, rutin eller arrangemang ombord*

Om ett fel eller en brist i fartygssäkerheten är av sådan art att fartygets drift i den fart för vilken det är avsett åsamkar fara för människoliv eller omedelbar fara för fartyget, den övriga trafiken eller den marina miljön, skall tillsynsmyndigheten fatta *skriftligt* beslut om att stoppa fartyget eller inskränka dess drift eller förbjuda användningen av en utrustning, anordning, rutin eller ett arrangemang ombord tills felet är rättat eller bristen avhjälpd. *Det skriftliga beslutet skall motiveras och i det skall uppges alla de omständigheter som har lett till att fartyget stoppats.*

Tillsynsmyndigheten kan fatta *det i 1 mom. avsedda* beslutet också om redaren eller fartygets befälhavare motsätter sig inspektion eller om tillsynsmyndigheten förvägras de dokument, förteckningar eller upplysningar som den är berättigad till enligt 6 §, eller om redaren eller fartygets befälhavare inte avhjälpes en brist eller ett missförhållande i fartygssäkerheten inom den tid som utsatts av tillsynsmyndigheten.

Beslut om stoppande av fartyg, driftinskränkning eller förbud att använda utrustning, anordning, rutin eller arrangemang ombord skall iakttas omedelbart. Fartygets befälhavare eller, då det är fråga om ett utländskt fartyg, även flaggstatens närmaste beskickning skall omedelbart underrättas om beslutet *och rapporten om inspektionen skall fogas till meddelandet. Vid behov skall dessutom den namngivna besiktningsman eller de godkända klassificeringssällskap som ansvarar för utfärdandet av klasscertifikatet underrättas om saken.*

*Om de brister som avses i 1 mom. inte kan avhjälpas i inspektionshamnen kan tillsynsmyndigheten låta fartyget fortsätta till närmaste lämpliga reparationsvarv, som utses av befälhavaren och myndigheten, under förutsättning att på fartyget iakttas de villkor som har ställts av flaggstatens behöriga myndighet och godtagits av tillsynsmyndigheten.*

14 b §

*Avsaknad av färdskrivare eller i ISM-  
reglerna avsedda dokument*

*Tillsynsmyndigheten skall stoppa ett utländskt fartyg om det inte är försett med en fungerande färdskrivare i sådana situationer då användning av färdskrivare är obligatorisk enligt bilaga XII till PSC-direktivet. Om bristen inte snabbt kan avhjälpas i den hamn där fartyget stoppats kan tillsynsmyndigheten låta fartyget fortsätta till närmaste lämpliga hamn där bristen kan avhjälpas, eller avbryta stoppandet i hamn under villkor att bristen avhjälpas senast inom 30 dagar.*

*Tillsynsmyndigheten skall dessutom stoppa ett utländskt fartyg på vilket ISM-reglerna tillämpas om det vid inspektion kommer fram att det på fartyget inte finns ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation eller ett certifikat om godkänd säkerhetsorganisation vilka utfärdats i enlighet med de internationella organisationsregler för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (ISM-reglerna).*

*Om det vid inspektion inte upptäcks andra än i 2 mom. angivna brister som berättigar till stoppande, kan tillsynsmyndigheten upphäva beslutet om stoppande för att förhindra överbeläggning av hamnen. Tillsynsmyndigheten skall då omedelbart underrätta behöriga myndigheter i andra medlemsstater om detta.*

14 c §

*Förhindrande av tillträde till hamn*

*Tillsynsmyndigheten skall förhindra att ett utländskt gas- eller kemikalietankfartyg, bulklastfartyg, oljetankfartyg eller passagerarfartyg anlöper en finsk hamn om*

*1) fartygets flaggstat förekommer på den svarta lista som publiceras i Paris-avtalets årliga rapport och fartyget har stoppats mer än två gånger under de senaste 24 månaderna i en hamn i en stat som undertecknat Paris-avtalet, eller*

*2) fartygets flaggstat har betecknats som en stat med mycket hög risk eller hög risk*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

på den svarta lista som publiceras i Paris-avtalets årliga rapport och fartyget har stoppats mer än en gång under de senaste 36 månaderna i en hamn i en stat som undertecknat Paris-avtalet.

Tillsynsmyndigheten skall också förhindra att ett utländskt fartyg anlöper en finsk hamn om fartyget i de fall som avses i 14 § 4 mom. och artikel 11.1 i PSC-direktivet går till sjöss utan att uppfylla de villkor som tillsynsmyndigheterna i en finsk hamn eller behöriga myndigheter i en inspektionshamn i en annan medlemsstat har ställt, eller vägrar iaktta de krav som gäller i frågan enligt konventionerna genom att inte anlöpa reparationsvarvet. Tillträde till hamnen skall förhindras tills fartygets ägare eller redare har framlagt bevis på att fartyget uppfyller alla krav som gäller enligt konventionerna och den tillsynsmyndighet som konstaterat bristerna på fartyget eller behöriga myndigheter i en medlemsstat som konstaterat bristerna på fartyget har godkänt bevisen.

Tillsynsmyndigheten kan i enskilda fall tillåta att ett fartyg anlöper hamn i fall av force majeure, på grund av säkerhetsaspekter som är klart viktigare, för att rätta till brister eller för att avlägsna förorenings- eller smittorisk, om fartygets ägare, redaren eller fartygets befälhavare har vidtagit befogade åtgärder som tillsynsmyndigheten godkänt för ett tryggt anlöpande av hamnen.

18 §

*Rättelseyrkande och besvär*

Rättelseyrkande skall framställas och besvär anföras inom 30 dagar från delfäendet av beslutet. Rättelseyrkande skall dock framställas inom 14 dagar från den tidpunkt då befälhavaren eller redaren tagit del av ett beslut enligt 14 § om stoppande av fartyget.

18 §

*Rättelseyrkande och besvär*

Rättelseyrkande skall framställas och besvär anföras inom 30 dagar från delfäendet av beslutet. Rättelseyrkande skall dock framställas inom 14 dagar från den dag då befälhavaren eller redaren har fått kännedom om det beslut om stoppande som avses i 14 eller 14 b § eller det beslut om förhindrande av tillträde till hamn som avses i 14 c §.

## 19 §

*Rättelseyrkandets och ändringssökandets inverkan på beslutet*

Att rättelseyrkande framställts eller besvär anförts hindrar inte verkställigheten av ett beslut om att stoppa ett i 14 § avsett fartyg, inskränka dess drift eller förbjuda användningen av en utrustning, anordning, rutin eller ett arrangemang ombord eller av ett beslut om hindrande av att ett i 17 h § avsett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg används i reguljär trafik, om inte den som fattat rättelsebeslutet eller besvärmyndigheten beslutar något annat.

## 23 §

*Närmare bestämmelser och föreskrifter*

*Närmare bestämmelser om verkställighe-*

## 19 §

*Inverkan av rättelseyrkande eller ändringsökande på beslut*

*Framställande av rättelseyrkande eller anförande av besvär utgör inget hinder för*

*1) verkställande av sådana beslut om stoppande av fartyg, driftsinskränkning och förbud att använda utrustning, anordning, rutin eller arrangemang ombord som avses i 14 eller 14 b §,*

*2) verkställande av sådana beslut om förhindrande av tillträde till hamn som avses i 14 c §, eller*

*3) verkställande av i 17 h § avsedda beslut om hindrande av att ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg används i reguljär trafik, om inte den som fattat rättelsebeslutet eller besvärmyndigheten beslutar något annat.*

## 21 a §

*Ersättande av kostnader*

*Om det vid de kontroller eller inspektioner som avses i 10, 11 och 11 b § uppdagas sådana brister som berättigar till stoppande av ett fartyg, skall ägaren, redaren eller dennes representant ersätta alla kostnader som har samband med inspektionerna och kontrollerna.*

*Om ett fartyg stoppas i enlighet med 14 § 2 mom. på grund av bristfälliga dokument eller för att dokument saknas svarar fartygets ägare eller redare för alla kostnader som uppstår för tillsynsmyndigheten på grund av stoppandet av fartyget.*

*Kostnaderna för de i 14 c § 2 mom. avsedda inspektioner och kontroller som tillsynsmyndigheten utfört skall ersättas av fartygets ägare eller redaren.*

*Stoppandet får inte återtas förrän kostnaderna helt har betalats eller tillräcklig säkerhet har ställts för deras betalande.*

## 23 §

*Närmare bestämmelser och föreskrifter*

*Genom förordning av statsrådet kan för*

## Gällande lydelse

ten av denna lag utfärdas genom förordning.

Trafikministeriet kan, enligt vad som bestäms genom förordning, utfärda närmare bestämmelser om tillsynen över fartygssäkerheten. Dessutom kan sjöfartsverket, enligt vad som bestäms genom förordning, meddela närmare föreskrifter om tekniska detaljer med anknytning till tillsynen över fartygssäkerheten.

## Föreslagen lydelse

verkställighet av PSC-direktivet bestämmas om

1) antalet fartyg som skall inspekteras och vilka fartyg som skall inspekteras,

2) obligatoriska inspektioner för vissa fartyg,

3) kontroll av dokument och konstaterande av fartygens allmänna skick,

4) kontroll av besättningens behörighet, kommunikationsförmåga och språkkunskaper med beaktande av bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/25/EG om minimikrav på utbildning för sjöfolk,

5) ingående inspektion och om utökad inspektion av vissa fartyg,

6) rapporter om inspektion,

7) fartygsklasser som är föremål för utökad inspektion samt obligatorisk utökad inspektion för vissa fartyg,

8) grunder för stoppande av fartyg,

9) förfaranden som gäller förhindrande av fartygs tillträde till hamn,

10) uppföljning av inspektioner och stoppande, samt

11) tillhandahållande av information samt utbyte av information mellan tillsynsmyndigheten, Europeiska gemenskapernas kommission, behöriga myndigheter och organ i gemenskapens medlemsstater samt förvaltningen i flaggstaten.

Denna lag träder i kraft den 20 .