

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om tillsyn över fartygssäkerheten ändras. Genom propositionen genomförs de bestämmelser i direktivet om hamnstatskontroll som förutsätts i den nationella lagstiftningen. Direktivet är en del av Europeiska unionens så kallade tredje sjösäkerhetspaket.

Genom den föreslagna lagen ska inspektionssystemet i fråga om utländska fartyg ändras så att inspektionerna i första hand riktar sig till fartyg som är förknippade med en stor säkerhetsrisk. Avsikten är att inspektionssystemet effektiviseras så att återkommande och allt strängare tillsynsåtgärder i sista hand leder till att fartygets tillträde till hamnar i Europeiska unionen kan vägras permanent. Syftet med detta är att minska antalet undermåliga fartyg som går i trafik på unionens vatten och att på så sätt minimera de risker som dessa fartyg medför för sjö-

och fartygssäkerheten samt för den marina miljön.

Lagförslaget innehåller myndighetsåtaganden som hänför sig till det förnyade inspektionssystemet och dess funktioner. Till lagen fogas dessutom sådana centrala definitioner som ingår i direktivet samt en förteckning över de internationella konventioner vars krav på överensstämmelse övervakas med hjälp av direktivet. Dessutom föreslås det att lagens hänvisningar till andra författningar uppdateras och att i lagen stryks bestämmelser som överlappar med bestämmelserna i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg som trädde i kraft den 1 januari 2010.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2011.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	3
1 NULÅGE	3
1.1 Lagstiftningen i Europeiska unionen	3
1.2 Nationell lagstiftning.....	4
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	4
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	5
3.1 Ekonomiska konsekvenser och samhällliga konsekvenser	5
3.2 Konsekvenser för myndigheterna	5
3.3 Konsekvenser för miljön.....	6
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	6
DETALJMOTIVERING	8
1 LAGFÖRSLAG	8
2 IKRAFTTRÄDANDE	23
3 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING	23
LAGFÖRSLAG	24
om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten	24
BILAGA	33
PARALLELLTEXT	33
om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten	33

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

1.1 Lagstiftningen i Europeiska unionen

Genom rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll), nedan PSC-direktivet, tog man i Europeiska unionen, nedan EU, i bruk ett kontrollsystem som baserar sig på enhetliga förfaranden för inspektion och kvarhållande av utländska fartyg. PSC-direktivet baserar sig på det samförståndsavtal om hamnstatskontroll som undertecknades i Paris i januari 1982, nedan Parisavtalet. PSC-direktivet har tidigare ändrats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG och 2002/84/EG i syfte att effektivisera inspektions verksamheten.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll är en omarbetning av direktiv 95/21/EG. Direktivet, som antogs 2009, sammanställer de tidigare ändringarna till en text i syfte att göra direktivet lättare att läsa. Direktiv 2009/16/EG är en del av EU:s så kallade tredje sjösäkerhetspaket, som är ett omfattande EU-lagstiftningsreformprojekt om sjösäkerhet som omfattar sammanlagt sju EU-rättsakter. Syftet med säkerhetspaketet är att minska de risker för skador som sjöfarten innebär för fartygstrafiken, människor och för miljön och att öka konkurrenskraften hos fartyg som seglar under europeisk flagg.

Genom det reviderade PSC-direktivet 2009/16/EG effektiviseras den kontroll som EU-medlemsstaterna bedriver ytterligare. Den viktigaste reformen hänför sig till det nya inspektionssystem som inrättats genom direktivet. Det nya systemet baserar sig på fartygets riskprofil och innebär att kontrollerna i första hand riktas till fartyg som är i undermåligt skick och medför en stor säkerhetsrisk. Fartyg som är i gott skick och har tillfredsställande inspektionsresultat eller vars flaggstat iakttar Internationella sjöfartsorganisationens, nedan IMO, frivilliga audi-

teringssystem för medlemsstaterna bör belönas genom att de mer sällan utsätts för inspektioner. Målet är att minska antalet undermåliga fartyg som utgör en säkerhetsrisk på EU:s vattenområden. Det nuvarande hamnstatskontrollsystemet grundar sig på målsättningen att 25 % av de fartyg som anlöper varje medlemsstats hamnar ska inspekteras.

Det nya inspektionssystemet baserar sig på sådana tillsynsåtgärder på fartyg som kumuleras och blir strängare till följd av kvarhållanden och i sista hand leder till att fartygets tillträde till hamnar eller ankarplatser i EU vägras permanent. Vägran till tillträde ska stå i rätt proportion till de risker som fartyget medför. Ett fartyg kan permanent vägras tillträde om fartygets ägare eller redare upprepade gånger låter bli att genomföra de korrigeringsåtgärder som krävs trots att fartyget kvarhållits samt vägrats tillträde på viss tid. Avsikten är att genom att ställa villkor på fartygets skick och flaggstatens verksamhet säkerställa att fartyget kan användas på ett säkert sätt på EU:s vattenområden. I annat fall ska fartygets tillträde till medlemsstaternas hamnar och ankarplatser vägras permanent.

I inspektionssystemet är tiden mellan fartygets periodiska obligatoriska inspektioner beroende av fartygets riskprofil, som fastställs utifrån vissa allmänna faktorer som ansluter sig till fartygets ålder, typ, flaggstat samt den verksamhet som bedrivs av de erkända organisationer som utfärdat fartygets certifikat och av redaren och dessutom de historiska faktorer som ansluter sig till fartygets brister och kvarhållanden. Tiden mellan inspektionerna av fartyg med hög riskprofil får inte vara längre än sex månader.

Den inspektionsdatabas som förnyas med stöd av direktivet utgör en viktig del av det nya kontrollsystemet. I inspektionsdatabasen införs information om alla inspektioner som utförs av medlemsstater och stater som undertecknat Parisavtalet, om fartygsinspektioner som skjutits upp, om beslut om kvarhållande av fartyg och om tillträdesförbud för fartyg eller upphävande av sådana beslut.

Fartygets riskprofil bestäms utifrån de inspektionsuppgifter som sparats i inspektions-

databasen. Kriterierna för riskprofilen bedöms i Parisavtalets samarbetsorgan. Databasen räknar alla fartyg som står i tur för att inspekteras och framställer statistikuppgifter. De fartyg som omfattas av en medlemsstats inspektionsplikt framgår automatiskt av databasen. Kommissionen beräknar också medlemsstaternas årliga inspektionsplikt utifrån uppgifterna i inspektionsdatabasen. Kommissionen svarar för administreringen och uppdateringen av inspektionsdatabasen.

1.2 Nationell lagstiftning

De bestämmelser i PSC-direktivet som hör till området för den nationella lagstiftningen finns i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995), nedan tillsynslagen, och i den med stöd av lagen utfärdade förordningen om inspektion av utländska fartyg i Finland (325/1997). Lagen har ändrats genom lagarna 1022/1995, 461/1996, 1251/1997, 643/1999, 55/2002, 543/2004, 216/2008, 1293/2009 och 1679/2009.

Tillsynslagen tillämpas på fartyg som används i handelssjöfart på finskt vattenområde samt på finska fartyg också utanför finskt vattenområde. De bestämmelser i tillsynslagen som ansluter sig till genomförandet av PSC-direktivet tillämpas dock endast på utländska fartyg som används i handelssjöfart på finskt vattenområde. I lagen föreskrivs om tillsynsmyndighetens rättigheter och förrätandet av inspektioner samt om tvångsmedel som står till myndigheternas förfogande och om påföljder för förseelser.

Bestämmelser om de kontrollåtgärder som gäller utländska fartyg finns även i lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004). I lagen föreskrivs om de skyddsåtgärder som ska iakttas i hamnar och genom lagen genomförs de bestämmelser om nationellt genomförande som förutsätts i Europaparlamentets och rådets förordning EG nr 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar.

2 Målsättning och de viktigaste förslagen

Målet med propositionen är att effektivisera inspektionerna av de utländska fartyg som används i handelssjöfart på EU:s vattenområde genom att genomföra de bestämmelser om nationellt genomförande som förutsätts i PSC-direktivet. Avsikten är att genom en effektiviserad inspektionsverksamhet begränsa antalet undermåliga fartyg som går i trafik på EU:s vattenområde och att på så sätt minimera den risk dessa medför för sjö- och fartygs-säkerheten, människor och den marina miljön.

Det centrala förslaget i propositionen gäller omarbetningen av inspektionssystemet för fartyg. Genom ändringen ska inspektionerna i första hand riktas till fartyg med hög riskprofil. Avsikten är att återkommande kvarhållandena i hamn till följd av inspektionerna till en början ska leda till att fartygets tillträde till EU:s hamnar vägras för viss tid och senare vägras permanent. Det föreslås att tillträdesförbudet för viss tid som gradvis blir strängare på ansökan ska kunna upphävas efter en karenstid, om fartyget då uppfyller de krav som ställs på det i internationella konventioner och bestämmelser. Eftersom avsikten är att effekterna av de tillträdesförbud enligt vilka ett fartyg vägras tillträde till en hamn ska omfatta hela EU-området, ska Trafiksäkerhetsverket också i finska hamnar och ankarplatser iakttä sådana tillträdesförbud som utfärdats av en annan EU-medlemsstat.

Den centrala utgångspunkten för inspektionssystemet är att inspektionerna i första hand ska riktas till fartyg som är i dåligt skick och har en hög riskprofil. Trafiksäkerhetsverket ska vara skyldigt att inspektera ett fartyg som omfattas av obligatorisk periodisk inspektion på grund av sin höga säkerhetsrisk. I propositionen anges också situationer där inspektioner av denna typ kan skjutas upp till en senare tidpunkt eller överförs till någon annan hamn i EU eller där en inspektion inte alls behöver utföras. I vissa situationer ska tillsynsmyndigheten också utföra en utökad inspektion av fartyget.

Den elektroniska inspektionsdatabas som förs av kommissionen utgör kärnan i inspektionssystemet. De uppgifter i databasen som

gäller fartyget och de tillsynsåtgärder som vidtagits i fråga om det står i en central ställning vid fastställandet av fartygets riskprofil. På basis av uppgifterna beräknar kommissionen också medlemsstaternas inspektionsplikt. Ett fartygs riskprofil uppdateras en gång per dygn. För att uppgifterna i inspektionsdatabasen ska vara så tidsenliga som möjligt föreslås det att fartygets inspektör ska vara skyldig att utan dröjsmål överföra uppgifterna om inspektioner enligt PSC-direktivet till inspektionsdatabasen. Propositionen innehåller också en allmän skyldighet att göra upp en inspektionsrapport om alla slag av inspektioner. I inspektionsdatabasen ska också antecknas uppgifter om beslut om att en inspektion enligt PSC-direktivet skjuts upp, överförs eller inte alls utförs.

Om ett fartyg omfattas av en så kallad utökad inspektion ska dess befälhavare eller redaren ansvara för att ett förhandsmeddelande om att fartyget anländer till en hamn eller en ankarplats lämnas till Trafiksäkerhetsverket. Fartygets representant eller ombud ansvarar för att meddela fartygets faktiska ankomst- och avgångstid. Uppgifterna ska lämnas via PortNet-systemet. Detta stöder ämbetsverkets beslutsfattande om vilka fartyg som ska inspekteras. De myndigheter som nämns i lagens 9 § och som är skyldiga att ge handräckning, lotsen, hamnoperatören eller fartygets representant eller ombud ska meddela Trafiksäkerhetsverket om sådana överträdelse av bestämmelser eller föreskrifter om fartygssäkerheten som den observerat i samband med de sedvanliga uppgifterna och som kan äventyra fartygets säkerhet eller orsaka oskäligen skador för den marina miljön.

Trafiksäkerhetsverket ska underrätta arbetskyddsmyndigheten om sådana anmälningar om sjöfararnas arbets- och levnadsförhållanden som verket tagit emot och som inte är uppenbart ogrundade. Avsikten är att arbetskyddsmyndigheten ska informera Internationella arbetsorganisationen, nedan ILO, om sådana anmälningar. Förpliktelsen ingår också i ILO:s internationella konvention om arbete till sjöss från 2006.

I propositionen föreslås också att det till lagen ska fogas definitioner som är centrala i PSC-direktivet samt en förteckning över de

internationella konventioner och föreskrifter vilkas överensstämmelse med kraven övervakas med stöd av direktivet. Dessutom föreslås det att lagens hänvisningar till andra författningar uppdateras och det i lagen stryks bestämmelser som överlappar med bestämmelserna i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009).

3 Propositionens konsekvenser

3.1 Ekonomiska konsekvenser och samhälleliga konsekvenser

Propositionen har inte några direkta ekonomiska konsekvenser förutsatt att fartygen uppfyller de krav som ställs på dem i internationella konventioner och koder. Om de tillsynsåtgärder som riktas till ett fartyg leder till att fartygets tillträde till en hamn eller ankarplats i EU vägras permanent, har fartyget i praktiken inte några möjligheter att bedriva kommersiell verksamhet inom EU-området. Detta har ekonomiska konsekvenser för redarens verksamhet.

Propositionen gäller endast utländska fartyg. PSC-direktivet påverkar dock finska fartyg om de i en hamn eller vid en ankarplats inom EU eller området för Parisavtalet blir föremål för tillsynsåtgärder enligt direktivet. Finska fartyg är i regel i gott skick och uppfyller de internationella förpliktelser som ställs på dem. Fartyg som seglar under finsk flagg har under 2006—2009 kvarhållits i utländska hamnar sammanlagt åtta gånger. Inom området för Parisavtalet vägrades år 2009 sammanlagt 13 fartyg tillträde till en hamn. Fartygen seglade under Panamas, Kambodjas, Saint Vincent och Grenadinernas, Antigua och Barbudas, Ryska Federationens, Sierra Leones, Turkiets, Cyperns och Komorernas flagg. Kommissionen har uppskattat att i och med att det nya inspektions-systemet tas i bruk kommer ca 100 fartyg att omfattas av grundarna till sitt första tillträdesförbud.

3.2 Konsekvenser för myndigheterna

Propositionen har inga betydande konsekvenser för Trafiksäkerhetsverkets inspektionsverksamhet. Under 2006—2009 har ca

350—440 fartyg inspekterats. År 2009 inspekterades sammanlagt 349 fartyg. Åren 2006—2009 kvarhölls sammanlagt 20 fartyg i Finland. Den årliga inspektionsplikten för Finland förväntas inte öka i någon betydande utsträckning jämfört med situationen i dag. Kommissionen har hittills inte lämnat någon uppskattnings av Finlands årliga inspektionsplikt. Det kan dock förväntas att antalet besvär som ansluter sig till åtgärdsförelägganden för och beslut om kvarhållande av fartyg kommer att öka.

I propositionen föreslås det att de myndigheter som nämns i lagens 9 §, som gäller myndigheter som är skyldiga att ge handräckning, ska underrätta Trafiksäkerhetsverket om sådana överträdelse av bestämmelser eller föreskrifter om fartygssäkerheten som kommit till deras kännedom i samband med att myndigheterna sköter sina sedvanliga uppgifter. I propositionen föreslås också att arbetarskyddsmyndigheten ska svara för sådana anmälningar om sjöfararnas arbets- och levnadsförhållanden som görs till ILO och som inte är uppenbart ogrundade. Det är i princip fråga om exceptionella situationer som inte kommer att ha några betydande konsekvenser för nämnda myndigheters verksamhet.

3.3 Konsekvenser för miljön

Ett av syftena med det effektiviserade inspektionssystem som föreslås i propositionen är att säkerställa att fartyg inte orsakar skada för den marina miljön. Detta sker i sista hand genom att ett utländskt fartyg som är i dåligt skick och har en hög riskprofil permanent vägras tillträde till EU:s hamnar och ankarplatser. Propositionen har sålunda positiva konsekvenser för den marina miljön.

4 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafiksäkerhetsverket.

I samband med beredningen av PSC-direktivet på EU-nivå har olika intressegrupper hörts. Med anledning av direktivförslaget har en skrivelse av statsrådet (U 9/2006 rd) överlämnats till riksdagen.

Utlåtande om proposition har begärts av justitieministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, arbets- och näringsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, miljöministeriet, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket, Tullstyrelsen, Luotsiliitto – Lotsförbundet ry, Rederierna i Finland rf, Finlands Sjömans-Union FSU rf, Finlands hamnförbund rf, Finlands näringsliv rf, Finlands Skeppsbefälsförbund rf, Hamnoperatörerna rf och Finlands Skeppsmäklareförbund rf.

Följande av de remissinstanser som fått begäran om utlåtande hade inte något särskilt att uttala sig om gällande innehållet i regeringspropositionen: försvarsministeriet, miljöministeriet, Tullstyrelsen, Finlands näringsliv, Lotsförbundet, Finlands skeppsbefälsförbund rf och Finlands Sjömans-Union FSU rf.

I de utlåtanden som lämnades understöddes regeringspropositionen allmänt. Dessutom ansågs det att det är nödvändigt att lagen om tillsyn över fartygssäkerheten ändras i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll. Remissinstanserna lade fram förslag till vissa detaljerade ändringar av både motiveringen och paragraferna i regeringspropositionen. I utlåtandena tog man ställning främst till bestämmelsen om handräckning (9 §) och bestämmelsen om anmälan om förseelser (20 §). Man har i den fortsatta beredningen av propositionen försökt beakta de förslag till ändringar som föreslogs i utlåtandena.

Justitieministeriet föreslog i sitt utlåtande flera lagtekniska ändringar och ändringar gällande en konsekvent användning av begrepp. Dessa ändringar beaktades till centrala delar i den fortsatta beredningen av propositionen. Justitieministeriet fäste även uppmärksamhet vid konsekvenserna av en situation där ett tillträdesförbud för ett fartyg upphävs i förhållande till en situation där tillträdesförbudet upphävs genom ändringssökande samt vid förhållandet mellan dessa bestämmelser och den rörelsefrihet som skyddas enligt grundlagen. Staben för gränsbevakningsväsendet och Trafikverket fäste i sina utlåtanden uppmärksamhet vid bestämmelsen om myndigheter som är skyldiga att ge handräckning. Arbets- och näringsministeriet tog i sitt utlåtande fram bestämmelsen om inspektionsrapport i lagförslaget i förhål-

lande till förvaltningslagen. Social- och hälsovårdsministeriet föreslog preciseringar till propositionens motiverings- och paragrafter till den del de gäller ILO:s konvention om sjöarbete, som hör till ministeriets förvaltningsområde. Ministeriet fäste även uppmärksamhet vid bestämmelsen om anmälan om förseelser. Också Trafikverket, Hamnoperatörerna rf och Finlands Skeppsmäklareförbund rf fäste uppmärksamhet vid samma

bestämmelse. Trafiksäkerhetsverket föreslog vissa främst tekniska preciseringar av enskilda paragrafer samt vissa korrigeringar av motiveringstexterna. En del av de förslag som ingår i utlåtandet kommer att genomföras i samband med andra lagstiftningsprojekt. Rederierna i Finland rf och Finlands Hamnförbund rf föreslog i sina utlåtanden preciseringar av propositionens definition av inrikes fart.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten innehåller ett par föråldrade termer, som föreslås bli rättade. Till dessa termer hör substantivet ”stoppande” och verbet ”stoppa”, som föreslås bli ändrade till ”kvarhållande” respektive ”kvarhålla” i enlighet med den svenska versionen av PSC-direktivet. En annan term som bör rättas är ”rättelseyrkande”, som föreslås bli ändrat till ”begäran om omprövning”, vilket är den term som numera används officiellt. Den svenska språkdräkten föreslås bli ändrad inte bara i de lagrum som även annars ändras utan också i rubriken för 14 §, 14 b 2 mom., rubriken för 5 kap., rubriken för 18 § samt 1-3 mom., 21 a § 2 och 4 mom. samt 23 § 8 och 10 punkten. Förslagen att ändra den svenska språkdräkten till denna del har inte förklarats särskilt i detaljmotiveringen.

2 §. Definitioner. Det föreslås att definitionen av fartygssäkerhet i 1 punkten utvidgas i enlighet med direktivet så att till den fogas bestämmelser om sjöfartsskyddet samt om fartygets boendetrymmen och arbetsförhållanden. I artikel 1 a i PSC-direktivet utvidgas kontrollerna enligt direktivet så att de även omfattar fartygets sjöfartsskydd. Med sjöfartsskydd på fartyg avses förpliktelserna enligt koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS-koden) i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981), nedan SOLAS-konventionen.

ILO:s sjöarbetskonvention från 2006 innehåller bestämmelser om inspektion av boendetrymmen och arbetsförhållanden på fartyg. Avsikten är att Finland ratificerar konventionen under 2010. Arbets- och näringsministeriet svarar för beredningen av regeringens proposition om ratificering av sjöarbetskonventionen. Syftet med att skyddsåtgärderna enligt tillsynslagen utvidgas så att de även omfattar fartygens boende- och arbetsförhållanden är att genomföra också de bestämmelser i sjöarbetskonventionen som gäller hamnstatskontroller till den del de omfattas av de anvisningar i anslutning till Pa-

risavtalet som håller på att beredas. Anvisningarna kommer att innehålla detaljerade bestämmelser om vilka delområden kontrollerna gäller och vilka omständigheter som kan tillämpas som grund för kvarhållande. När anvisningarna är färdiga kommer de att fogas till bilaga VI till PSC-direktivet.

Det föreslås att 2 punkten ändras så att den motsvarar definitionen av inrikes fart i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009). Det ansågs dock inte ändamålsenligt att i punkten ta in de fartområden i inrikes fart som nämns i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg. Den föreslagna ändringen är av teknisk natur, men ändamålsenlig för att säkerställa en enhetlig tolkning, eftersom man med stöd av tillsynslagen även övervakar att bestämmelserna i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg iakttas.

I 3 punkten föreslås det att definitionen av redare utvidgas i enlighet med artikel 2.18 i PSC-direktivet så att den utöver fartygets ägare och den som hyr fartyget även täcker driftsansvariga bolag och andra organisationer eller personer som har övertagit ansvaret för fartygets drift av rederiet. Ett driftsansvarigt bolag kan i typiska fall ansvara för fartygets besättning, drift eller besiktning. Ansvaret för fartygets drift kan också övertas av den som befärdar fartyget utan besättning.

Det föreslås att 5 punkten ändras i enlighet med vad som förutsätts i artikel 2.1 i PSC-direktivet så, att till punkten fogas en förteckning över de internationella konventioner, inklusive med dem förknippade koder med obligatorisk status, som enligt direktivet förutsätter tillsyn över överensstämmelse med kraven. De internationella konventionerna är förpliktande för fartygen endast i det fall att deras flaggstater har ratificerat konventionen. Finland har ratificerat alla konventioner som nämns i artikel 2.1 i direktivet, och sålunda är de alla förpliktande för fartyg som seglar under finsk flagg. De internationella konventioner som nämns i direktivet anges i leden a-h.

Det föreslås att det i 5 i-punkten hänvisas till den sjöarbetskonvention som ILO:s inter-

nationella sjöarbetskonferens godkände 2006. Konventionen fastställer de enhetliga och samstämmiga miniminormer som gäller för arbetet inom sjöfartssektorn samt för att revidera 37 av ILO:s tidigare sjöfartskonventioner. Genom konventionen fastställs de miniminormer som gäller anställningsvillkor, boende och rekreativsmöjligheter, mat och kosthållning, hälsoskydd och social trygghet. Konventionen tillämpas på fartyg som används i kommersiellt syfte, dock inte på fiskerifartyg och traditionellt byggda fartyg. Konventionen upptas än så länge inte i den förteckning över internationella konventioner som anges i artikel 2.1 i PSC-direktivet. Avsikten är att Finland ratificerar konventionen under 2010. Genom att utvidga de tillsynsåtgärder som tillåts enligt tillsynslagen så att de även omfattar boende- och arbetsförhållanden genomförs sjöarbetskonventionens bestämmelser om hamnstatskontroll till den del de ingår i de anvisningar som håller att beredas i enlighet med Parisavtalet. Innehållet i anvisningarna har beskrivits i motiveringen till 1 punkten. Avsikten är att den hänvisning som gäller sjöarbetskonventionen ska träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms särskilt när konventionen träder i kraft för Finlands del.

6 punkten. Europaparlamentet och rådet utfärdade den 6 maj 2009 en omarbetad version 2009/45/EG av direktivet om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg, nedan non-SOLAS-direktivet. Det föreslås att 6 punkten uppdateras med avseende på hänvisningen till non-SOLAS-direktivet. Den föreslagna ändringen är sålunda av teknisk natur och motsvarar den definition av non-SOLAS-direktivet som finns i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009).

Det föreslås att definitionen av ro-ro-passagerarfartyg i 7 punkten ändras så att den motsvarar den definition av ro-ro-passagerarfartyg i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg som baserar sig på non-SOLAS-direktivet. Den föreslagna ändringen är av teknisk natur, men ändamålsenlig för att säkerställa en enhetlig tolkning, eftersom man med stöd av tillsynslagen även övervakar att bestämmelserna i lagen

om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg iakttas.

Det föreslås också att definitionen av passagerare i 9 punkten ändras så att den motsvarar den definition av passagerare i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) som baserar sig på non-SOLAS-direktivet. Den föreslagna ändringen är av teknisk natur, men ändamålsenlig för att säkerställa en enhetlig tolkning, eftersom man med stöd av tillsynslagen även övervakar att bestämmelserna i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg iakttas.

Vidare föreslås det att definitionen av koden för höghastighetsfartyg i 10 punkten ändras så att den motsvarar definitionen av koden för höghastighetsfartyg i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg. Tidpunkten för när ett höghastighetsfartyg är byggt ska avgöra vilkendera kod som ska tillämpas på fartyget.

Det föreslås att 12 a-punkten ändras så att i definitionen av certifikat i a-punkten stryks den för avgränsade hänvisningen till ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetsfartyg samt till SOLAS-konventionen. Trafiksäkerhetsverket ska med stöd av tillsynslagen utöva tillsyn över alla fartygstyper utifrån flera internationella konventioner.

I 13 punkten föreslås det att hänvisningen till regeln i bilagan till SOLAS-konventionen ändras. Det är således fråga om en teknisk ändring av hänvisningen.

Avsikten är att definitionen av flaggstatens administration i 14 punkten ändras så att i definitionen stryks hänvisningarna till ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetsfartyg på grund av att de är för avgränsande. Trafiksäkerhetsverket utövar med stöd av tillsynslagen tillsyn över även andra än ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetsfartyg.

Det föreslås att 17 punkten ändras så att den motsvarar definitionen av inrikes resa i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg. Den föreslagna ändringen är av teknisk natur, men ändamålsenlig för att säkerställa en enhetlig tolkning, eftersom man med stöd av tillsynslagen även övervakar att bestämmelserna i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg iakttas. Med finskt havsområde avses det

område bestående av det inre territorialvatten och territorialhavet som definieras i lagen om gränserna för Finlands territorialvatten (463/1956).

Det föreslås att definitionen av kvalificerad inspektör i 20 punkten stryks och att det framöver ska föreskrivas om kvalificerade inspektörer i 5 §. Enligt förslaget ska definitionen av kvalificerad inspektör ersättas med en hänvisning till den hamnstatskontroll som utförs med stöd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG (PSC-direktivet), som genomförs genom denna proposition. Den hänvisning som enligt förslaget ska uppdateras ingår i 2 § 21 punkten i den gällande lagen.

I 21 och 22 punkten definieras begreppen flaggstat och Parisavtalet. Definitionerna motsvarar 22 och 23 punkten i den gällande paragrafen. Det är således fråga om en teknisk ändring av numreringen.

Det föreslås att definitionen av utökad inspektion i 23 punkten ändras så att den motsvarar artikel 2.13 i PSC-direktivet. Definitionen av utökad inspektion finns för närvarande i 24 punkten. En utvidgad inspektion ska enligt bilaga VII till PSC-direktivet gälla särskilt följande riskområden: dokumentation, konstruktionens skick, vädertäthet, nödsystem, radiokommunikation, lastningar och lossningar, brandsäkerhet, larm, boende- och arbetsförhållanden, navigationsutrustning, livräddningsanordningar, farligt gods, framdrivnings- och hjälpmaskineri och förhindrande av förorening. Det föreslås att definitionen dessutom ska utvidgas i enlighet med direktivet så, att den ska omfatta även en mer ingående inspektion, om det enligt artikel 13.3 i direktivet, som gäller mer ingående inspektion, finns otvetydiga skäl att anta att fartygets skick eller utrustning eller besättningens tillstånd inte uppfyller de tillämpliga villkoren i konventionen i fråga.

I 24 punkten definieras begreppet inledande inspektion. I regel utförs en inledande inspektion genom att inspektören tar del av handlingarna, vilket enligt artikel 13.1 i PSC-direktivet inbegriper åtminstone kontroll av att det ombord på fartyget finns de certifikat som förutsätts i unionens sjöfartslagstiftning och i konventioner om sjösäkerhet och sjöfartsskydd samt de dokument som anges i bi-

laga IV till PSC-direktivet. Vid inspektionen ska inspektören dessutom försäkra sig om att de brister som en stat som har undertecknat Parisavtalet har upptäckt vid en tidigare inspektion har åtgärdats. Inspektören ska också förvissa sig om fartygets allmänna skick, inklusive sanitära förhållanden, maskinrum och boendetrymmen.

I 25 punkten definieras klasscertifikat. Definitionen motsvarar artikel 2.21 i PSC-direktivet. Med ett klasscertifikat som utfärdats av flaggstatens administration eller en erkänd organisation säkerställer man att fartyget iakttar kapitel II-1, del A-1, regel 3-1 i SOLAS-konventionen. Regel 3-1 gäller krav på fartygets konstruktion, mekanik och elektriska anordningar. Enligt 14 § 3 mom. i den föreslagna lagen ska vid behov även den erkända organisation som har beviljat fartyget klassificeringscertifikatet underrättas om ett beslut om kvarhållande av fartyget.

I 26 punkten definieras begreppet mer ingående inspektion. Definitionen motsvarar artikel 2.12 i PSC-direktivet. Enligt artikel 13.3 i PSC-direktivet ska en mer ingående inspektion av fartyget utföras om det vid den inledande inspektionen har framkommit otvetydiga skäl att anta att fartygets eller utrustningens skick eller besättningens tillstånd inte uppfyller de tillämpliga villkoren i konventionen i fråga. Enligt bilaga V till PSC-direktivet är sådana otvetydiga skäl på basis av vilka det är motiverat att utföra en mer ingående inspektion omständigheter som gäller bl.a. inspektionsfrekvensen, certifikat, frakt, skrov, konstruktioner, utrustning samt förhållanden, funktioner och arbetsarrangemang ombord på fartyget.

I 27 punkten definieras samverkan mellan fartyg och hamn. Definitionen motsvarar artikel 2.6 i PSC-direktivet och definitionen i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. Enligt artikel 2.6 i PSC-direktivet inträffar samverkan mellan fartyg och hamn när ett fartyg påverkas direkt eller indirekt av verksamhet som innebär förflyttning av varor eller människor eller tillhandahållandet av hamntjänster till och från fartyget.

I 28 punkten definieras fartyg vid ankarplats. Definitionen motsvarar artikel 2.7 i

PSC-direktivet. Fartyg vid ankarplats omfattas av de inspektioner som ska utföras enligt direktivet.

I 29 punkten definieras vad som avses med kvarhållande av fartyg. Definitionen motsvarar artikel 2.15 i PSC-direktivet. Med ett formellt förbud för ett fartyg att avgå avses ett av tillsynsmyndigheten utfärdat skriftligt beslut om kvarhållande av fartyget.

I 30 punkten definieras driftsförbud. Definitionen motsvarar artikel 2.17 i PSC-direktivet. Med ett driftsförbud avses ett av tillsynsmyndigheten utfärdat skriftligt beslut om fortsatt drift.

I 31 punkten definieras tillträdesförbud för fartyg. Definitionen motsvarar artikel 2.16 i PSC-direktivet. Med ett tillträdesförbud avses ett av tillsynsmyndigheten utfärdat skriftligt beslut om att tillträde vägras. Tillträdesförbud utfärdas med tanke på framtida besök när ett fartyg har fått tillstånd att lämna hamnen eller ankarplatsen.

I 32 punkten definieras vad som avses med nattetid. Enligt artikel 2.10 i PSC-direktivet avses med nattetid varje period på minst sju timmar enligt definition i nationell lagstiftning som i varje fall måste omfatta tiden mellan midnatt och klockan 5.00. Definitionen av nattetid är betydelsefull av den orsaken att en obligatorisk inspektion av fartyg som besöker en hamn eller ankarplats nattetid kan utebli i situationer som anges i den föreslagna 11 e §. Det har ansetts ändamålsenligt att fastställa begreppet nattetid så att inspektionsåtgärderna om möjligt kan utföras i samband med de andra myndighetsåtgärder som gäller fartyget. På så sätt undviker man onödigt nattarbete samt att fartyg onödigt uppehålls i hamnen. Exempelvis tulltjänster tillhandahålls i regel mellan klockan 6 och 20, men vid behov ända till klockan 22. Enligt nuvarande praxis har inspektioner utförts nattetid enligt prövning.

I 33 punkten definieras vad som avses med anmälan. Definitionen motsvarar artikel 2.14 i PSC-direktivet som gäller klagomål. Med stöd av 20 § i lagen är det möjligt att göra en anmälan om överträdelser av en bestämmelse eller föreskrift om fartygssäkerheten. Också bestämmelserna i ILO:s sjöarbetskonvention förutsätter möjlighet att göra anmälan. I synnerhet personer som hör till fartygets besätt-

ning eller organisationer som företräder besättningens rättigheter kan ha ett enligt definitionen berättigat intresse som gäller fartygets säkerhet, säkerhets- och hälsorisker för besättningen, boende- och arbetsförhållandena ombord eller förhindrande av förorening av miljön.

I 34 punkten fastställs området för Parisavtalet. Definitionen motsvarar artikel 2.4 i PSC-direktivet. Det geografiska område som består av de länder som undertecknat Parisavtalet är betydelsefullt med tanke på PSC-direktivet, eftersom de inspektioner enligt direktivet som utförs inom detta område ska omfattas av direktivets inspektionssystem. De länder som har undertecknat Parisavtalet är utöver EU-länderna Island, Kanada, Kroatien, Norge och Ryska federationen.

I 35 punkten definieras inspektionsdatabas. Definitionen motsvarar artikel 2.22 i PSC-direktivet. Den inspektionsdatabas (THETIS, The Hybrid European Targeting and Inspection System) som håller på att beredas vid Europeiska sjösäkerhetsbyrån, nedan EMSA, kommer att stå i en central ställning i inspektionssystemet enligt PSC-direktivet och dess funktion. THETIS-databasen kommer att tränga undan det nuvarande SIRENAC-systemet, där man hittills har lagrat uppgifterna om fartygsinspektioner. Avsikten är att alla uppgifter om inspektioner som utförts inom EU och området för Parisavtalet och om inspektioner som skjutits upp ska föras in i THETIS-databasen. Databasen kommer att användas inte bara av myndigheterna i EU-länderna utan även av sådana myndigheterna i stater som undertecknat Parisavtalet som utför hamnstatskontroller. THETIS-databasen kommer att ange inspektionsfrekvensen för fartyg samt de fartyg som i första hand ska inspekteras. Med hjälp av THETIS-databasen kommer man också att bedöma hur inspektionsplikten fördelas mellan staterna varje år. Genom systemet får de myndigheter som utför inspektioner förhandsinformation om vilka fartyg som anländer till hamnarna och ankarplatserna och kan bedöma fartygens behov av inspektion.

3 §. Övrig lagstiftning. I paragrafens 4 mom. hänvisas det i informations syfte till EU:s förordning om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar och till la-

gen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet. Om definitionen av fartygssäkerhet utvidgas så att den enligt vad som anges i 2 § 1 punkten även gäller sjöfartsskyddet, möjliggör detta att de tillsynsåtgärder som tillåts enligt tillsynslagen även kommer att gälla övervakningen av att ISPS-koden iakttas. Avsikten är att Trafiksäkerhetsverket ska övervaka iakttagandet av ISPS-koden med stöd av lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet och i tillämpliga delar även med stöd av tillsynslagen.

4 §. Tillämpning av lagen på fartyg och redare. Det föreslås att det till definitionen av tillämpningsområdet för fartyg i 1 mom. 1 punkten ska fogas en hänvisning till besättningen på fartyg. Förslaget baserar sig på artikel 3.1 i PSC-direktivet. Sålunda ska inspektionerna av fartyg inte längre omfatta bara själva fartyget, utan också besättningen, dess boendetrymmen och arbetsförhållanden samt behörigheter.

5 §. Tillsynsmyndigheten. Det föreslås att paragrafrubriken anges i singularis. Enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket vara den tillsynsmyndighet som avses i lagen. Enligt det gällande 5 § 2 mom. är sjösäkerhetsdirektören vid Trafiksäkerhetsverket eller en av denne tillförordnad tjänsteman vid Trafiksäkerhetsverket tillsynsmyndighet. I Finland är staten och dess inrättningar, kommunerna, samkommunerna samt landskapet Åland och dess ämbetsverk offentliga myndigheter. Det föreslås att också paragrafens rubrik därför ska ändras.

Arbetarskyddsmyndighetens representant kan vid behov självständigt utföra inspektioner på fartyg i syfte att säkerställa att förpliktelserna enligt arbetarskyddslagstiftningen iakttas på fartyget. Enligt 9 § i lagen ger arbetarskyddsmyndigheten på begäran Trafiksäkerhetsverket handräckning i sådana situationer där Trafiksäkerhetsverket tar emot en anmälan om sjöpersonalens arbets- och levnadsförhållanden, som hör till området för arbetarskyddslagstiftningen. Det kan särskilt överenskommas med Trafiksäkerhetsverket och arbetarskyddsmyndigheten om inspektioner som utförs gemensamt eller andra

samarbetsförfaranden som genomförs i form av handräckning.

Det föreslås att det huvudsakliga innehållet i det gällande 5 § 1 mom. tas in i 2 mom. Avsikten är att tillsynen över att reglerna och bestämmelserna om fartygssäkerheten iakttas ska skötas av Trafiksäkerhetsverket. Det är fråga om en teknisk ändring som inte innebär någon ändring av befogenheterna. Det föreslås att enligt momentet ska tillsynsmyndigheten utöver den uppgift som gäller lämnandet av anmälan enligt PSC-direktivet även sköta de inspektioner som avses i PSC-direktivet och rådets direktiv 1999/35/EG om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik, nedan besiktningdirektivet. Utförandet av de inspektioner som avses i direktivet har redan i sin nuvarande form tolkats så att de med stöd av det gällande 5 § 1 mom. hör till Trafiksäkerhetsverket. Syftet med ändringen är att precisera Trafiksäkerhetsverkets uppgifter utan att föreslå ändringar av de nuvarande befogenheterna och rådande praxis.

I 3 mom. nämns tjänstemännen vid Trafiksäkerhetsverket som sådana i lagen avsedda inspektörer som utför de inspektioner som föreskrivs i lagen. Tjänstemännen vid Trafiksäkerhetsverket och de regionala enheter som lyder under det utför inspektioner i enlighet med Trafiksäkerhetsverkets arbetsordning.

Det föreslås att innehållet i det gällande 5 § 3 mom. tas in i 4 mom. Vidare föreslås det att numret på bilagan till PSC-direktivet ändras så att den motsvarar numreringen i bilagorna till det nya direktivet. Det nya PSC-direktivet innebar inte några ändringar i behörighetskraven för inspektörer, och sålunda är det fråga om en teknisk ändring. Dessutom föreslås det att det fogas en hänvisning till de behörighetskrav enligt besiktningdirektivet som skiljer sig från behörighetsvillkoren för inspektörer som utför inspektioner enligt PSC-direktivet. Det föreslås att momentet ändras så att det inte genom förordning av statsrådet ska föreskrivas om de bevis som gäller inspektörernas bemyndigande, utan att ett bevis av tillsynsmyndigheten framöver i överensstämmelse med artikel 22.4 i PSC-direktivet ska uppfylla de uppgifter som avses i kommissionens direktiv av

den 25 juni 1996 för fastställandet av en gemensam modell för ett identitetskort för inspektörer som utför hamnstatskontroll. Enligt den gällande paragrafen har det hittills inte utfärdats något statsrådsbeslut om innehållet i beviset. Enligt kommissionens direktiv ska identitetskortet åtminstone innehålla följande uppgifter: den utfärdande myndighetens namn, innehavarens fullständiga namn, ett foto på innehavaren och innehavarens underskrift samt en försäkran om att innehavaren är bemyndigad att utföra inspektioner enligt de nationella lagar som har antagits i enlighet med direktivet. Identitetskortet ska dessutom innehålla en översättning till engelska, om det språk som används på kortet inte är engelska. Detta krävs för att fartygets befälhavare eller besättningen ska kunna försäkra sig om inspektörens identitet.

6 §. Inspektörens rättigheter. Det föreslås att ordet tillsynsmyndighet i paragrafrubriken, det inledande stycket och 5 punkten ändras till inspektör. Detta är en följd av de ändringar som föreslås i 5 §, där Trafiksäkerhetsverket definieras som tillsynsmyndighet och tjänstemännen vid Trafiksäkerhetsverket som inspektörer enligt lagen. Ändringarna innebär inga förändringar i nuvarande praxis.

7 §. Utförande av inspektioner ombord. Det föreslås att den gällande 7 § delas upp i två separata paragrafer så att 7 § endast ska gälla utförandet av inspektioner och 8 § ska gälla inspektionsrapporter. Det föreslås att 2 mom. ändras så att hänvisningen till 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning förkortas till en hänvisning till STCW-konventionen. Förslaget är i linje med den föreslagna 2 § 5 c-punkten som innehåller en definition av 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning.

I 3 mom. ändras tillsynsmyndigheten till inspektören. Detta följer av de ändringar som föreslås i 5 §, där Trafiksäkerhetsverkets fastställs till tillsynsmyndighet och tjänstemännen vid Trafiksäkerhetsverket till inspektörer enligt lagen. Ändringarna innebär inga förändringar i nuvarande praxis.

Det föreslås att till 4 mom. fogas en bestämmelse om att vid sidan om inspektion av

fartygssäkerheten ska kvarhållandet av ett fartyg verkställas så att tillsynen inte orsakar onödig störning för fartygets drift. Förslaget baserar sig på artikel 19.8 i PSC-direktivet.

Arbetskyddsmyndighetens representant kan vid behov självständigt utföra inspektioner på fartyg i syfte att säkerställa att fartyget iakttar förpliktelserna enligt arbetskyddslagstiftningen. I enlighet med 9 § ger arbetskyddsmyndigheten på begäran Trafiksäkerhetsverket handräckning i sådana situationer där Trafiksäkerhetsverket tar emot en anmälan om sjöfarares arbets- och levnadsförhållanden, som hör till området för arbetskyddslagstiftningen. Det kan särskilt överenskommas med Trafiksäkerhetsverket och arbetskyddsmyndigheten om inspektioner som utförs gemensamt eller andra samarbetsförfaranden som genomförs i form av handräckning.

8 §. Inspektionsrapport. Det föreslås att bestämmelserna i den gällande 8 § om kontroll av redarens säkerhetsledningssystem och ledningsarrangemangen ombord stryks. Bestämmelser om detta finns för närvarande i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009), som trädde i kraft den 1 januari 2010, och i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95.

I 1 mom. föreslås det att inspektören ska vara skyldig att utarbeta en inspektionsrapport om inspektionen av fartygssäkerheten och lämna den till fartygets befälhavare. Syftet med momentet är att fastställa en allmän skyldighet att utarbeta en rapport om alla inspektioner av fartygssäkerheten, inklusive de flaggstatsinspektioner som gäller finska fartyg samt inspektionerna enligt PSC-direktivet och besiktningsdirektivet. Utarbetandet av en rapport och att den lämnas till fartygets befälhavare är betydande händelser med tanke på redarens rättsskydd i synnerhet om det i rapporten konstateras brister och det utfärdas ett åläggande om åtgärder. Enligt det gällande 7 § 5 mom. ska det utarbetas en inspektionsrapport endast om inspektioner enligt PSC-direktivet och rapporten ska tillställas fartygets befälhavare. De förfaranden som

gäller inspektioner och utarbetandet av inspektionsrapporter kan anses uppfylla de villkor avseende förfarande och rättsskydd som avses i 39 § i förvaltningslagen (434/2003) som gäller inspektioner.

Det föreslås att innehållet i det gällande 7 § 5 mom. tas in i det föreslagna 2 mom. I fråga om inspektioner enligt PSC-direktivet ska det fortfarande utarbetas en inspektionsrapport i enlighet med bilaga IX till direktivet. Det föreslås att till momentet fogas en skyldighet för inspektören att omedelbart överföra uppgifterna i inspektionsrapporten till den inspektionsdatabas som förvaltas av kommissionen. Det är viktigt att uppgifterna om inspektionen överförs till databasen med tanke på dels tillsynen över att medlemsstaternas inspektionsplikt iakttas, dels den årliga fördelningen av inspektionsplikten. Med stöd av uppgifterna i databasen fastställs dessutom fartygets riskprofil och inspektionsfrekvensen i fråga om fartyget samt övervakas det att de påkallade ändringar gällande fartyget eller de tillvägagångssätt som iakttas genomförs. Dessutom åläggs inspektören att dessutom se till att de uppgifter som överförts till databasen bekräftas inom 72 timmar från det att inspektionen avslutats. Den tjänsteman inom Trafiksäkerhetsverkets organisation som står ovanför inspektören ska bekräfta de uppgifter om inspektionen som inspektören har sparat i databasen. Syftet med detta är att säkerställa att uppgifterna är riktiga. Förslaget baserar sig på artikel 24.3 i PSC-direktivet.

Avsikten är att den skyldighet att utarbeta en inspektionsrapport som anges i 3 mom. ska gälla endast sådana i artikel 4 och 5 i besiktningdirektivet nämnda inledande obligatoriska kontroller som överensstämmer med artikel 9 i besiktningdirektivet. Avsikten är att det ska utarbetas en formbunden kontrollrapport om de kontroller som utförs enligt besiktningdirektivet. En blankettmall för rapporten finns tills vidare på EMSA:s webbsidor. I fortsättningen kommer blankettmallen att finnas i inspektionsdatabasen.

9 §. Myndigheter som är skyldiga att ge handräckning. Det föreslås att till 1 mom. fogas Trafikverket som en myndighet som är skyldig att ge handräckning. Trafikverket kommer att ha en viktig roll som den myndighet inom fartygstrafiken som vägrar far-

tyg tillträde till en hamn eller ankarplats. Det föreslås att till momentet fogas en hänvisning till gränsbevakningslagen (578/2005). I 77 § 1 mom. i gränsbevakningslagen anges grunderna för omfattningen av handräckningen och de situationer där handräckning ska ges. Prövningsrätten i fråga om lämnandet av handräckning ligger hos Gränsbevakningsväsendet.

Arbetarskyddsmyndigheten ger vid behov Trafiksäkerhetsverket handräckning i situationer där Trafiksäkerhetsverket tar emot en sådan anmälan om sjöfarears arbets- och levnadsförhållanden som hör till området för arbetarskyddslagstiftningen. Det kan särskilt överenskommas med Trafiksäkerhetsverket och arbetarskyddsmyndigheten om inspektioner som utförs gemensamt eller andra samarbetsförfaranden som genomförs i form av handräckning.

11 §. Inspektion eller undersökning av fartyg. Det föreslås att det till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. enligt vilket tillsynsmyndigheten åläggs att på utländska fartyg utföra en inledande inspektion enligt PSC-direktivet, om det på fartyget har utförts en sådan inspektion som avses i 1 mom. och det i samband med den har framgått omständigheter som ger anledning att befara att fartyget eller dess utrustning befinner sig i ett sådant skick att de inte till väsentliga delar uppfyller kraven i konventionen i fråga. Förslaget baserar sig på artikel 13.3 i PSC-direktivet.

11 a §. Förhandsmeddelande. Det föreslås att 1 mom. ändras så att skyldigheten att lämna förhandsmeddelande ska gälla enstaka fartyg i stället för den allmänna anmälningskyldighet enligt fartygsklass som tillämpas för närvarande. Avsikten är att fartygen väljs ut för utökad inspektion på basis av de uppgifter som förts in i inspektionsdatabasen. Parisavtalets webbsidor innehåller en förteckning med kontaktuppgifter till de myndigheter som ska tillställas förhandsmeddelandet i var och en av de stater som har undertecknat Parisavtalet. I Finland ska förhandsmeddelandet och ett meddelande om fartygets faktiska ankomst- och avgångstid lämnas via PortNet-systemet, som är ett informationssystem för hamntrafiken som förvaltas av Trafikverket. PortNet uppdaterar uppgifterna om ankommande fartyg till

THETIS-databasen, där de finns tillgängliga för Trafiksäkerhetsverkets inspektörer.

Avsikten är att fartygets befälhavare eller redaren ska ha ansvar för lämnandet av uppgifterna. Förslaget baserar sig på artikel 9 i PSC-direktivet. I praktiken kan uppgifterna dock lämnas av någon annan än befälhavaren eller redaren. Fartygets representant eller ombud kan vara sådana personer. Av fartygets representant krävs att denne ska ha registrerat sig i det finska handelsregistret. Vanligtvis svarar representanten för fartygets myndighetsavgifter. Fartygets ombud kan också vara ett företag eller en person i utlandet. Det är viktigt att uppgifterna tas emot rättidigt för att Trafiksäkerhetsverket ska kunna bedöma fartygets behov av inspektion. Däremot ska fartygets representant eller ombud ha ansvar för att meddela fartygets faktiska ankomst- och avgångstid. Fartyget faktiska ankomsttid är den tidpunkt då fartyget har ankrats eller förtöjts vid kaj. På motsvarande sätt är den faktiska angångstiden är den tidpunkt då fartyget har lossats från kajen eller då ankaret lyfts.

Enligt artikel 14 i PSC-direktivet kan utökad inspektion utföras på fartyg med hög riskprofil eller som på basis av sin ålder omfattas av effektiviserad tillsyn. Utökad inspektion kan utföras på passagerarfartyg, oljetankfartyg, gastankfartyg, kemikalietankfartyg och bulkfartyg som är över 12 år gamla. Utökad inspektion kan också utföras på andra över 12 år gamla fartyg som på basis av sin riskprofil förknippas med stor säkerhetsrisk och då faktorer av högsta prioritet eller oförutsebara faktorer föreligger. Fartyg som har förelagts tillträdesförbud kan också bli föremål för utökad inspektion.

I bilaga III till PSC-direktivet anges det att till tillsynsmyndigheten ska lämnas bl.a. uppgifter om fartygets identifieringsuppgifter och beräknad liggetid, i fråga om tankfartyg uppgifter om konstruktion, i fråga om last- och barlasttankar uppgifter om tillstånd samt uppgifter om lastens volym och art. Dessutom ska uppgifter lämnas om den planerade verksamheten under tiden i anlöpshamnen eller vid ankarplatsen, om planerade lagstadgade besiktningar och omfattande underhålls- eller reparationsarbeten samt om datumet för senaste utökade inspektion inom området för

Parisavtalet. Ändringarna baserar sig på artikel 9 i PSC-direktivet.

Enligt 2 mom. ska Trafiksäkerhetsverket underrätta befälhavaren på eller redaren för ett fartyg som har lämnat förhandsmeddelande i det fall att en utökad inspektion inte kommer att göras på fartyget. Bekräftelsen är viktig för fartyget för att dess befälhavare eller redaren ska kunna bedöma fartygets liggetid och vid behov anpassa tidtabellen efter dessa omständigheter. Förslaget baserar sig på artikel 14.3 i PSC-direktivet.

11 b §. Utökad inspektion. Det föreslås att den gällande paragrafen ändras så att enligt 1 mom. ska Trafiksäkerhetsverket utföra en utökad inspektion på ett fartyg om det hör till fartyg av prioritet I enligt den urvalsordning som anges i PSC-direktivet och fartygets riskprofil är hög i enlighet med vad som anges i punkt 3A i del II i bilaga I till PSC-direktivet och det inte har inspekterats under de senaste sex månaderna. Om ett fartyg av prioritet I är ett passagerarfartyg, olje-, gas eller kemikalietankfartyg eller bulkfartyg som är äldre än 12 år och har en normal riskprofil och inte har inspekterats under de senaste sex månaderna, ska Trafiksäkerhetsverket också i dessa fall utföra en utökad inspektion av fartyget.

På passagerarfartyg, olje-, gas- eller kemikalietankfartyg eller bulkfartyg som är äldre än 12 år ska det dessutom efter inspektörens yrkesmässiga prövning utföras en utökad inspektion då en faktor av högsta prioritet som avses i punkt 2A i del II i bilaga I till PSC-direktivet gäller och fartyget har en hög riskprofil. Till faktorer av högsta prioritet hör olika slags säkerhetsskäl och miljöförseelser, olyckor, myndighetsrapporter eller brister i uppgifterna om fartyget.

På fartyg som enligt punkt 3B i del II i bilaga I till PSC-direktivet hör till fartyg av prioritet II ska utföras en utökad inspektion, om fartyget har en hög riskprofil och det inte har inspekterats under de senaste fem månaderna. Om ett fartyg av prioritet II är ett passagerarfartyg, olje-, gas eller kemikalietankfartyg eller bulkfartyg som är äldre än 12 år och fartyget har en normal riskprofil och inte har inspekterats under de senaste tio månaderna, ska Trafiksäkerhetsverket också i des-

sa fall utföra en utökad inspektion av fartyget.

På ett passagerarfartyg, olje-, gas- eller kemikalietankfartyg eller bulkfartyg som är äldre än 12 år och har en låg riskprofil och inte har inspekterats under de senaste 24 månaderna ska Trafiksäkerhetsverket utföra en utökad inspektion. På passagerarfartyg, olje-, gas eller kemikalietankfartyg eller bulkfartyg som är äldre än 12 år ska det dessutom efter inspektörens yrkesmässiga prövning utföras en utökad inspektion då en oförutsedd faktor som avses i punkt 2B i del II i bilaga I till PSC-direktivet gäller och fartyget har en hög riskprofil. Oförutsedda faktorer gäller när ett fartyg inte har följt IMO:s rekommendation om navigering genom inloppet till Östersjön, erkännandet för en tidigare erkänd organisation som certifierat fartyget återkallas, fartyget har gjort sig skyldig till uppenbara överträdelser av reglerna, fartyget inte har iakttagit anmälningsplikten, fartyget varit föremål för motiverade rapporter, fartyget inte har inspekterats under en tid av tre månader, fartyget har brister som inte har åtgärdats, problem som hänför sig lasten, särskilt om den är farlig och giftig, sådan drift av fartyget som innebär fara för personer, egendom eller miljön och insikt om riskfaktorer som avviker från vad som har registrerats.

I 2 mom. föreskrivs att ett fartyg ska hållas kvar i hamnen tills dess att en utökad inspektion har utförts, om inte något annat följer av de kontrollåtgärder som anges i lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004). De tillsynsmyndigheter som avses i lagen kan i situationer som anges i 5, 6 och 7 § i lagen vidta kontrollåtgärder som avses i kapitel XI-2 regel 9 punkterna 1.2 och 1.3 i SOLAS-konventionen, om det finns grundad anledning att befara att fartyget inte uppfyller bestämmelserna i EU:s förordning om sjöfartsskydd och att fartyget medför säkerhetsrisker eller att fartyget är utsatt för ett säkerhetshot eller ett säkerhetstillbud. Avvisning av fartygets från hamnen hör till kontrollåtgärderna. Fartygets redare eller befälhavare ska se till att det i fartygets tidtabell reserveras tillräckligt med tid för en utökad inspektion. Förslaget baserar sig på artikel 14.2 i PSC-direktivet.

11 c §. Obligatorisk inspektion. För att en medlemsstat ska fullgöra sin årliga inspektionsplikt ska den enligt artikel 5 i PSC-direktivet inspektera alla fartyg av prioritet I. Fartygets prioritetsklass fastställs utifrån fartygets riskprofil. Riskprofilen fastställs automatiskt utifrån de uppgifter som samlats in i inspektionsdatabasen och de kalkylscheman som ansluter sig till det omarbetade inspektionssystemet. Medlemsstaterna har sålunda inte prövningsrätt i fråga om inspektionen av ett fartyg. I kalkylschemat beaktas de anmärkningar och kvarhållanden som gäller fartyget. Fartygets riskprofil påverkas dessutom av flaggstatens, den erkända organisationens och redarens verksamhet.

Obligatoriska periodiska inspektioner ska utföras med i förväg bestämda intervall. På fartyg med hög riskprofil ska en periodisk inspektion utföras med minst sex månaders intervall. Ju lägre riskprofil ett fartyg har, desto mer sällan ska periodiska inspektioner utföras på fartyget. På fartyg med normal riskprofil ska en periodisk inspektion utföras med 12 månaders intervall och på fartyg med låg riskprofil minst med tre års intervall.

Varje fartyg oberoende av fartygets riskprofil omvandlas till ett fartyg av prioritet I och ska inspekteras i den första hamn dit det anländer, om en sådan faktor av högsta prioritet som avses i punkt 2A i del I i bilaga I till PSC-direktivet yppas. Till faktorer av högsta prioritet räknas olika slags säkerhets- och miljöförseelser, olyckor, myndighetsanmälningar eller brister i fartygets uppgifter. I motiveringen till 11 b § finns en förteckning på oförutsedda faktorer.

11 d §. Uppskjutande av obligatoriska inspektioner. I paragrafen anges de situationer där Trafiksäkerhetsverket kan skjuta upp en obligatorisk periodisk inspektion enligt 11 c § till en senare tidpunkt. Enligt 1 mom. 1 punkten kan Trafiksäkerhetsverket skjuta upp en inspektion om den kan utföras i en finsk hamn eller vid en finsk ankarplats inom 15 dagar och fartyget under den tiden inte besöker någon annan hamn inom EU eller området för Parisavtalet. Regeln gäller fartyg som går i trafik till hamnar utanför EU och området för Parisavtalet samt fartyg som utför arbetsuppgifter på öppna havet, såsom installering av gasrör, isbrytning eller servicearbe-

ten på oljeplattformar, och som återvänder till samma hamnstat från vilken de avgick. Då ska det att en inspektion inte utförs inte betraktas som en försummelse av inspektionsplikten, förutsatt att uppgiften om att inspektionen skjuts upp sparas i inspektionsdatabasen. Förslaget motsvarar artikel 8.1 a i PSC-direktivet.

Enligt 1 mom. 2 punkten kan en inspektion skjutas upp om Trafiksäkerhetsverket på förhand har kommit överens med en EU-medlemsstat eller en stat som har undertecknat Parisavtalet om att inspektionen utförs i detta land inom 15 dagar. Inte heller i detta fall ska det att inspektionen inte utförs betraktas som en försummelse av inspektionsplikten, förutsatt att uppgiften om att inspektionen skjuts upp sparas i inspektionsdatabasen. Förslaget motsvarar artikel 8.1 b i PSC-direktivet.

Enligt 1 mom. 3 punkten kan Trafiksäkerhetsverket skjuta upp en inspektion om fartyget endast anlöper en ankarplats i Finland och Trafiksäkerhetsverket har försäkrat sig om att inspektionen inom 15 dagar kan utföras i någon annan hamn inom EU eller området för Parisavtalet. Förslaget motsvarar artikel 8.3 a i PSC-direktivet. I sådana situationer förutsätts det inte att Trafiksäkerhetsverket på förhand har kommit överens om utförande av inspektionen. Trafiksäkerhetsverket ska endast försäkra sig om att fartyget i enlighet med den ruttnplan som det meddelat inom 15 dagar kommer att besöka en sådan hamn inom EU eller området för Parisavtalet där inspektionen kan utföras. Om inspektionen likväl inte utförs inom 15 dagar i en hamn i någon annan EU-stat eller en stat som har undertecknat Parisavtalet ska uppskjutandet av inspektionen betraktas som en överträdelse av inspektionsplikten. Sålunda är uppskjutandet av en inspektion förknippat med en risk.

Enligt 2 mom. ska tillsynsmyndigheten spara uppgifterna om uppskjutande av inspektionen och grunderna för detta i inspektionsdatabasen. Annars ska försummelse att utföra inspektionen betraktas som en överträdelse av den årliga inspektionsplikten. Förslaget baserar sig på artikel 8.1 a i PSC-direktivet.

11 e §. Undantag. Det föreslås att den gällande 11 c §, som gäller undantag, numreras på nytt och ändras så att den motsvarar artikel 8.2 a och b samt artikel 8.3 b och c i PSC-direktivet. Enligt 1 mom. kan en obligatorisk inspektion utebli om Trafiksäkerhetsverket anser att inspektionen skulle äventyra säkerheten för de personer som nämns i 1 mom. eller äventyra fartygets eller hamnens säkerhet eller skada den marina miljön. En inspektion kan också utbli, om fartyget anlöper hamnen nattetid annars än i reguljär trafik. Om ett fartyg regelbundet anlöper hamnen nattetid ska tillsynsverket försäkra sig om att fartyget inspekteras på ett ändamålsenligt sätt. En obligatorisk inspektion kan dessutom utebli, om fartyget anlöper en ankarplats endast nattetid eller fartygets besök i hamnen eller vid ankarplatsen varar en så kort tid att en inspektion inte kan utföras på ett tillfredsställande sätt. I 2 § 32 punkten i propositionen finns ett förslag till definition av begreppet nattetid.

Enligt 2 mom. ska tillsynsmyndigheten spara uppgifterna om och grunderna för en utebliven inspektion i inspektionsdatabasen. Annars ska det faktum att inspektionen inte utförs betraktas som en överträdelse av den årliga inspektionsplikten.

14 §. Kvarhållande av fartyg, driftsinskränkning och förbud att använda utrustning, anordning, rutin eller arrangemang ombord. Det föreslås att det till 1 mom. fogas väsentlig skada för hälsan som en av de brister som kan framgå i samband med en inspektion och med stöd av vilken Trafiksäkerhetsverket ska hålla kvar ett utländskt fartyg. Förslaget baserar sig i princip på artikel 19.2 i PSC-direktivet. I direktivet används uttrycket otvetydig fara för liv. Detta kan tolkas så att det betyder sådana faror som tydligt kan skönjas, men som inte nödvändigtvis är allvarliga. Ändå kan uttrycket också tolkas så att om en fara klart kan skönjas, är den samtidigt också allvarlig. Det föreslås att man i bestämmelsen ska fokusera sig på hur väsentlig faran är, så att man tydligt anger att det är fråga om en sådan fara för hälsan som inte kan betraktas som ringa. Kvarhållande av ett fartyg är ett i den grad allvarligt ingripande i fartygets verksamhet att det måste betraktas som en åtgärd som inte ska tillgri-

pas på ringa grunder. En sådan fara för människoliv som avses i den gällande lagen kan redan med stöd av motiveringen till paragrafen (RP 344/2004 rd) anses täcka fara för hälsan, om det är fråga om en sådan möjlighet till väsentlig fara för hälsan som kan jämföras med fara för människoliv till följd av drift av fartyget eller en del av det. Ändringen syftar inte till att ändra gällande tolkning.

Det föreslås att 3 mom. ändras så att ett beslut om kvarhållande av ett fartyg omedelbart ska meddelas till flaggstatens förvaltning eller till flaggstatens konsul eller närmaste diplomatiska representant. Förslaget baserar sig på artikel 19.6 i PSC-direktivet.

14 b §. Avsaknad av färdskrivare eller i ISM-reglerna avsedda dokument. Det föreslås att paragrafen ändras så att man i stället för att hänvisa till bilaga XII till PSC-direktivet hänvisar till Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG. I punkt II i bilaga II till direktivet definieras de fartygsklasser där ett färdskrivarsystem är obligatoriskt. Kapitel V i ISM-koden som gäller färdskrivarsystem och finns i SOLAS-konventionen har i Finland satts i kraft genom lag 1358/2002 och republikens presidents förordning 46/2003. För finska fartygs vidkommande säkerställer man vid inspektionen att fartyget har en sådan färdskrivare som krävs i koden. Förslaget baserar sig på artikel 19.4 i PSC-direktivet.

14 c §. Förbud mot tillträde till hamn. De allt strängare tillsynsåtgärderna i fråga om fartyg är en central del av det nya inspektionssystemet enligt PSC-direktivet. Syftet med systemet är att man försöker få bort sådana undermåliga fartyg som är förknippade med risker och inte uppfyller kraven enligt internationella konventioner och koder från EU:s vattenområden. Om ett fartyg inte uppfyller de villkor som ställs på grundval av internationella konventioner ska dess tillträde till en hamn eller ankarplats vägras på det sätt som anges i paragrafen. Tillträdesförbudet ska efter en viss tid på ansökan upphävas, om fartyget då uppfyller de internationella krav som ställs på det. Upphävandet av ett tillträdesförbud innebär att fartyget igen kan

gå i trafik på EU:s vatten under förutsättning att det har konstaterats uppfylla de internationella krav som ställs på det. Enligt förslaget har de tillträdesförbud som meddelas ett fartyg dock kumulativa effekter på så sätt att då fartyget har meddelats ett visst antal tillträdesförbud ska fartyget permanent vägras tillträde till en hamn eller ankarplats. De kumulativa effekterna av också de tillträdesförbud som har upphävts kan motiveras så, att fartyget upprepade gånger har försatts i ett sådant skick att det inte uppfyller de internationella krav som ställs på det. Tillträdesförbud är ett myndighetsbeslut i vilket den som förbudet berör kan söka ändring enligt 5 kap. i lagen. Om ett tillträdesförbud upphävs på grund av besvär ska förbudet inte ha några kumulativa effekter, eftersom ändringssökandet annars förblir utan verkan.

Det föreslås att paragrafrubriken ändras till förbud mot tillträde till hamn. Detta beskriver bättre det inspektionssystem där ett tillträdesförbud riktar sig till fartygets kommande fart inom EU och området för Parisavtalet.

Det föreslås att det inledande stycket i paragrafen ändras så Trafiksäkerhetsverket ska vägra ett utländskt fartyg tillträde till en finsk hamn och även till en finsk ankarplats. Vägran ska gälla alla fartyg i kommersiell trafik. Fartyg som främst kommer i fråga är lastfartyg, gas- och kemikalietankfartyg, oljetankfartyg, bulkfartyg och passagerarfartyg. Också fartyg av annat slag kan komma i fråga om det används i handelssjöfart. Inspektionsplikten omfattar i regel också fartyg vid ankarplats. Förslaget baserar sig på artikel 16 i PSC-direktivet. Den föreslagna 2 § 28 punkten innehåller en definition av fartyg vid ankarplats.

I 1 mom. 1 punkten föreslås det att hänvisningen till Parisavtalets årliga rapport ska ersättas med en hänvisning till den gråa lista om klassificering av flaggstaterna som godkänns enligt Parisavtalet och offentliggörs av kommissionen varje år. Uppgifterna i listan baserar sig på de uppgifter som registrerats i inspektionsdatabasen. Listan är offentlig. Det föreslås att till 1 mom. 1 punkten ska vid sidan om kvarhållande av fartyg som grund för vägran av tillträde för fartyg fogas förhindrande av ett fartygs fart på basis av besiktningdirektivet. Dessutom föreslås det att

EU-området och området för Parisavtalet ska utgöra det område inom vilket kvarhållande av fartyg eller förhindrande av ett fartygs fart ska räknas till villkoren för ett tillträdesförbud. Förslaget baserar sig på artikel 16.1 i PSC-direktivet.

Det föreslås att hänvisningen till Parisavtalets rapport i 1 mom. 2 punkten ska ersättas med en hänvisning till den svarta lista om klassificering av flaggstaterna som godkänns enligt Parisavtalet och offentliggörs av kommissionen varje år. Listan är offentlig. Skillnaden mellan den gråa lista och den svarta lista som nämns i 1 mom. 1 punkten baserar sig på antalet anmärkningar i förhållande till antalet inspektioner. Uppgifterna i listan baserar sig på de uppgifter som registrerats i inspektionsdatabasen. Det föreslås att till 1 mom. 2 punkten ska vid sidan om kvarhållande av fartyg som grund för vägran av tillträde för fartyg fogas förhindrande av ett fartygs fart på basis av besiktningdirektivet. Dessutom föreslås det att EU-området och området för Parisavtalet ska utgöra det område inom vilket kvarhållande av fartyg eller förhindrande av ett fartygs fart ska räknas till villkoren för ett tillträdesförbud. Liksom i 1 mom. 1 punkten ska ett tillträdesförbud utfärdas efter att fartyget har kvarhållits och kvarhållandet föregås av två tidigare kvarhållanden eller beslut om förhindrande av fart under de föregående 36 månaderna. Detta innebär en ändring i den gällande lagen enligt vilken ett fartyg ska förhindras tillträde till hamn om det har kvarhållits en gång under de senaste 36 månaderna. Förslaget baserar sig på artikel 16.1 i PSC-direktivet.

I 2 mom. föreslås det att Trafiksäkerhetsverket på ansökan av fartygets ägare eller redaren ska upphäva ett tillträdesförbud som utfärdats i enlighet med 1 mom., om fartygets ägare eller redaren lägger fram bevis på att fartyget uppfyller de villkor som anges i punkt 3—9 i bilaga VIII till PSC-direktivet. Upphävandet av ett tillträdesförbud förutsätter bl.a. att flaggstatens administration lägger fram bevis på att fartyget till fullo uppfyller kraven i konventionerna, att klassificeringssällskapet har intygat att fartyget uppfyller klassificeringsvillkoren och att den myndighet som har utfärdat tillträdesförbudet har utfört en sådan utökad inspektion av fartyget

som har omfattat åtminstone alla de faktorer gällande utökad inspektion av riskområden som anges i bilaga VII till PSC-direktivet. Ett tillträdesförbud ska dock inte kunna upphävas förrän tre månader har förflutit från det att förbudet utfärdades. Detta ska gälla även om fartyget redan tidigare uppfyller de villkor som anges i bilaga VII. Detta innebär en ändring av den gällande lagen, eftersom det i det gällande 14 c § 2 mom. inte anges någon tidsfrist för förhindrandet av tillträde. Förslaget baserar sig på artikel 16.2 i PSC-direktivet.

Det föreslås att 3 mom. ska tillämpas på situationer där ett fartyg kvarhålls och fartyget meddelas sitt andra tillträdesförbud. Grunderna för vägran till tillträde föreslås vara desamma som i 1 mom. 1 och 2 punkten. Sålunda ska också senare upphävda tillträdesförbud betraktas som tillträdesförbud. Trafiksäkerhetsverket ska på ansökan av fartygets ägare eller redaren upphäva tillträdesförbudet tidigast 12 månader från det att förbudet utfärdades, om fartygets ägare eller redaren lägger fram bevis på att fartyget uppfyller de villkor som anges i punkt 3—9 i bilaga VIII till PSC-direktivet. I motiveringen till 3 mom. redogörs det för dessa villkor. Ett tillträdesförbud ska inte kunna upphävas förrän 12 månader har förflutit från det att tillträdesförbudet meddelades, även om fartyget tidigare skulle uppfylla de ovan angivna villkor som avses i bilaga VIII till PSC-direktivet. Jämfört med det första tillträdesförbudet är karenstiden fyrfaldig. Förslaget baserar sig på artikel 16.2 i PSC-direktivet.

Det föreslås att 4 mom. ska tillämpas på situationer där ett fartyg kvarhålls och fartyget då har meddelats två tidigare tillträdesförbud. Då ska Trafiksäkerhetsverket vägra fartyget tillträde till hamnen eller ankarplatsen för en tid av 24 månader. Som tillträdesförbud räknas också tillträdesförbud som har upphävts senare. Om ett fartyg 24 månader efter att ett tillträdesförbud meddelades uppfyller de villkor som anges i punkt 3—9 i bilaga VIII till PSC-direktivet, dess flaggstat inte finns på den svarta eller gråa lista som kommissionen offentliggör varje år, fartyget har sådana lagstadgade certifikat och klasscertifikat som utfärdats av en EU-medlemsstats förvaltning eller en erkänd organisation och det bolag

som förvaltar fartyget uppvisar en hög prestationsnivå, ska Trafiksäkerhetsverket på ansökan av fartygets ägare eller redaren upphäva tillträdesförbudet. I motiveringen till 3 mom. redogörs det för dessa villkor.

I artikel 16.3 i PSC-direktivet anges en EU-medlemsstats behöriga myndighet inte som ett sådant organ vars lagstadgade certifikat och klasscertifikat skulle utgöra en förutsättning för att upphäva ett tillträdesförbud. Detta är förstäligt ur den synvinkeln att de flesta staterna har delegerat beviljandet av certifikat och klasscertifikat till de erkända organisationerna. Så är fallet också i EU, där åtminstone Finland och Sverige är två av de få medlemsländer som har myndigheter som själva beviljar certifikaten och klasscertifikaten. För att ett fartyg som seglar under exempelvis svensk flagg ska kunna fylla de villkor som nämns i momentet måste Trafiksäkerhetsverket kunna godkänna certifikat och klasscertifikat utfärdade av den behöriga myndigheten i Sverige. På motsvarande sätt ska Sverige och andra EU-medlemsländer kunna godkänna dokument som har utfärdats av Trafiksäkerhetsverket. Enligt propositionen ska endast certifikat och klasscertifikat som har utfärdats av de behöriga myndigheterna i EU-medlemsländerna och i de länder som undertecknat Parisavtalet kunna godkännas. Av fartyg som seglar under ett sådant lands flagg som inte hör till EU eller området för Parisavtalet ska sålunda krävas ett certifikat och klasscertifikat som beviljats av ett godkänt klassificeringssällskap. Detta är viktigt för att möjliggöra en tillräcklig myndighetstillsyn.

Prestationsnivån hos det bolag som förvaltar fartyget är en av de delfaktorer som bestämmer riskprofilen för fartyg enligt punkt 1 i del I i bilaga I till PSC-direktivet. Om det bolag som äger fartyget uppvisar en hög prestationsnivå i förhållande till kvarhållandefrekvensen för bolagets fartyg inom EU eller området för Parisavtalet, anses fartyget utgöra en lägre risk. På motsvarande sätt anses fartyget utgöra en större risk, om bolagets prestationsnivå är låg eller mycket låg.

Enligt 5 mom. ska Trafiksäkerhetsverket permanent vägra ett fartyg tillträde till en finsk hamn, om fartyget inte inom den tid på 24 månader som nämns i 4 mom. uppfyller

de angivna villkoren. Förslaget baserar sig på artikel 16.3 i PSC-direktivet. Syftet med permanent vägran av tillträde är att sådana fartyg som trots upprepade tillsynsåtgärder inte uppfyller bestämmelserna i internationella konventioner och koder och sålunda utgör en risk med tanke på fartygssäkerheten kan hållas borta från finska hamnar och ankarplatser.

PSC-direktivet innehåller inte några bestämmelser om när ett permanent tillträdesförbud upphör att gälla. Ett permanent tillträdesförbud utgör sålunda en belastning för fartyget under hela dess livscykel oberoende av om fartygets brister avhjälpes helt och hållet i ett senare skede, t.ex. på initiativ av en ny ägare. Sålunda har ett permanent tillträdesförbud följer för fartygets ägare eller redare i fråga om både fartygets verksamhet och ekonomi. Fartyget har dock varit föremål för sju tidigare kvarhållanden och har meddelats tre tillträdesförbud för viss tid, och därför kan en permanent vägran av tillträde inte komma som en överraskning. Med tanke på de kumulativa påföljderna har kvarhållandet av ett fartyg en viktig betydelse. I propositionen förslås det inga ändringar av villkoren för att hålla kvar ett fartyg med undantag av förslaget om att till 14 § 1 mom. foga uttrycket väsentlig fara för hälsan. Med tanke på en rättvis behandling av fartyg är det viktigt att ett kvarhållande av ett fartyg görs på samma grunder i EU-medlemsstaterna och de stater som har undertecknat Parisavtalet. EMSA har också satsat på utbildningen av inspektörer. Fartygets ägare kan söka ändring i ett tillträdesförbud med stöd av bestämmelserna i lagens 5 kap. I anslutning till Parisavtalet finns det också en panel som prövar besvär som anförts med anledning av hamnstaternas tillsynsåtgärder. År 2009 behandlade panelen sammanlagt sex fall.

Enligt 6 mom. ska Trafiksäkerhetsverket permanent vägra ett fartyg tillträde till en finsk hamn eller ankarplats, om verket håller kvar fartyget och det har meddelats tre tidigare tillträdesförbud. Förslaget baserar sig på artikel 16.4 i PSC-direktivet. Grunderna för att meddela ett permanent tillträdesförbud avviker från det som anges i 5 mom. i det hänseendet att ett tillträdesförbud som meddelats på det sätt som anges i 5 mom. uppfyller

hävs om fartyget 24 månader senare uppfyller de villkor som nämns i 5 mom., men fartyget senare i samband med ett besök i en hamn eller vid en ankarplats på nytt utsätts för ett kvarhållande. Också i detta fall leder ett tredje tillträdesförbud till en permanent vägran av tillträde med den skillnaden att en permanent vägran av tillträde förutsätter att fartyget kvarhålls, medan villkoret för en permanent vägran enligt 6 mom. är att fartyget inte inom 24 månader har iståndsatts i ett sådant skick att det uppfyller kraven i de internationella konventionerna och koderna.

I 7 mom. föreslås det att tillträdesförbudet ska gälla omedelbart efter att ett utländskt fartyg har meddelats tillstånd att lämna den hamn eller ankarplats där fartyget har kvarhållits och där tillträdesförbudet för fartyget har utfärdats. Trafiksäkerhetsverket kan kräva att de brister som lett till kvarhållandet har avhjälpits innan fartyget ges tillstånd att lämna hamnen eller ankarplatsen. Sålunda ska fartyget framöver förbjudas tillträde till en finsk hamn eller ankarplats. Förslaget baserar sig på artikel 16.1 i PSC-direktivet.

Enligt 8 mom. ska Trafiksäkerhetsverket säkerställa att ett utländskt fartyg inte ges tillträde till en finsk hamn eller ankarplats, om en behörig myndighet i en EU-medlemsstat har vägrat fartyget tillträde till en hamn eller ankarplatser i staten. I praktiken tillåter den myndighet som utövar tillsyn över fartygssäkerheten inte att fartyget kommer ut på farleden. I sista hand är det gränsbevakningsväsendet som förhindrar fartygets tillträde till en hamn eller ankarplats. I 9 § föreskrivs det om myndigheter som är skyldiga att ge handräckning. Förslaget baserar sig på artiklarna 16.1, 16.3 och 16.4 i PSC-direktivet. Sålunda har ett tillträdesförbud som meddelats av en behörig myndighet i en EU-medlemsstat effekter för hela EU-området, om ett fartyg tredje gången har vägrats tillträde för en tid av 24 månader eller om fartyget permanent vägras tillträde. Syftet med detta är att få undermåliga fartyg ur trafik på hela EU:s havsområde.

I 9 mom. uppdateras det gällande 14 c § 2 mom. i fråga om hänvisningarna till en artikel i PSC-direktivet och till tillsynsmyndigheten.

Avsikten är att 10 mom. ska motsvara 3 mom. i den gällande paragrafen.

18 §. Begäran om omprövning och besvär. Det föreslås att 4 mom. ändras så att terminologin i momentet ska motsvara den terminologi i fråga om tillträdesförbud för fartyg som används i propositionen.

19 §. Inverkan av begäran om omprövning eller ändringssökande på beslut. Det föreslås att 1 mom. 2 punkten ändras så att den i fråga om terminologin ska motsvara de ändringar gällande tillträdesförbud för fartyg som föreslås i 14 c §. Det föreslås att 1 mom. 3 punkten ändras så att den bestämmelse som möjliggör förbud mot verkställighet flyttas till det inledande stycket. Denna ändring följer av att bestämmelsen ska gälla alla situationer som anges i 1—3 punkten. Enligt 2 mom. ska tillsynsmyndigheten inom 24 timmar i inspektionsdatabasen korrigera uppgifterna om ett sådant beslut om kvarhållande av eller tillträdesförbud för ett fartyg som ändras till följd av en begäran om omprövning. Förslaget baserar sig på artikel 20.4 b i PSC-direktivet. Fartyget kan utsättas för tillsynsåtgärder som blir gradvis strängare och kumulerar på basis av antalet kvarhållanden av och tillträdesförbud för fartyget. Det är viktigt att de uppgifter om ett fartyg som finns i inspektionsdatabasen är uppdaterade med tanke på kvarhållanden och tillträdesförbud.

20 §. Anmälan om förseelser och hemlighållande av anmälares identitet. Det föreslås att till 2 mom. fogas ett omnämnande om att identiteten hos en sådan anmälare som avses i 1 mom. inte får lämnas ut till fartygets redare eller befälhavare. I annat fall kan anmälares utsättas för ogynnsamma påföljder. Dessutom föreslås ett omnämnande om att inspektörens alla samtal i anslutning till en anmälan ska vara konfidentiella. Förslagen syftar till att stärka skyddet för anmälares. Förslagen baserar sig på artikel 18 fjärde stycket i PSC-direktivet. Med en sådan anmälan som nämns i paragrafen avses sådana klagomål som anges i artikel 18. Det föreslås att begreppet rapport definieras i 2 § 33 punkten. Också i norm A5.1.4 punkt 10 i ILO:s sjöarbetskonvention förutsätts det att inspektörerna ska iaktta konfidentialitet i fråga om identiteten hos en person som har lämnat en anmärkning eller ett klagomål som

gäller sjöfarares arbets- eller levnadsförhållanden. Arbetarskyddsmyndighetens representant kan vid behov självständigt utföra inspektioner på fartyg i syfte att säkerställa att fartyget iakttar förpliktelse enligt arbetarskyddslagstiftningen. Enligt 9 § i lagen ger arbetarskyddsmyndigheten vid behov Trafiksäkerhetsverket handräckning i situationer där Trafiksäkerhetsverket tar emot en sådan anmälan om sjöfarares arbets- och levnadsförhållanden som hör till området för arbetarskyddslagstiftningen. Det kan särskilt överenskommas med Trafiksäkerhetsverket och arbetarskyddsmyndigheten om inspektioner som utförs gemensamt eller andra samarbetsförfaranden som genomförs i form av handräckning.

I 3 mom. anges det att Trafiksäkerhetsverket vid sidan om flaggstatens administration även ska informera den finska arbetarskyddsmyndigheten om endast sådana anmälningar gällande sjöfarares arbets- och levnadsförhållanden som omfattas av ILO:s sjöarbetskonvention och som inte är uppenbart ogrundade. Trafiksäkerhetsverkets skyldighet att lämna information till flaggstatens administration gäller däremot alla icke-ogrundade anmälningar. På basis av den information som arbetarskyddsmyndigheten fått av Trafiksäkerhetsverket kan den, om den så önskar, utföra en inspektion som hör till dess verksamhetsområde på fartyget. Arbetarskyddsmyndigheten ska vid behov underrätta ILO om sådana anmälningar som inte är uppenbart ogrundade. Enligt förslaget vore det naturligt att det är arbetarskyddsmyndigheten som lämnar denna information till ILO, eftersom ILO hör till samma förvaltningsområde. Medlemsstatens informationsskyldighet baserar sig på artikel 18 femte stycket i PSC-direktivet. Enligt förslaget ska Trafiksäkerhetsverket också informera anmälaren om att det anser att anmälan är uppenbart ogrundad. Anmälaren ska också informeras om skälen för att anmälan anses vara uppenbart ogrundad. Förslaget baserar sig på artikel 18.3 i PSC-direktivet.

I enlighet med 4 mom. ska de myndigheter och hamnoperatörer som nämns i 9 §, som gäller myndigheter som är skyldiga att ge handräckning, informera Trafiksäkerhetsverket i det fall att de upptäcker sådana uppen-

bara överträdelser som kan äventyra fartygs-säkerheten eller som kan orsaka oskäligen skador för den marina miljön. Det föreslås att anmälningsskyldigheten ska omfatta sådana observationer som görs i normal ordning inom tjänsten. Anmälan ska innehålla uppgifter om fartyget och dess ruttplan och ska om möjligt lämnas elektroniskt. Förslaget baserar sig på artikel 23.2 i PSC-direktivet. I den angivna punkten i direktivet nämns också lotsar som myndigheter som kan lämna anmälan. Lotsen är enligt 8 § i lotsningslagen (940/2003) skyldig att meddela fartygstrafikservice (VTS) om alla observationer av betydelse med tanke på sjöfarten, fartygets och de ombordvarandes säkerhet, miljöskyddet eller sjöövervakningen och tullkontrollen. Enligt 18 § i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) ska Trafikverket i egenskap av VTS-myndighet bl.a. till vederbörande sjöfartsmyndighet (Trafiksäkerhetsverket) rapportera om sådana väsentliga omständigheter som har samband med ett visst fartygs eller de på fartyget ombordvarandes säkerhet och som myndigheten har observerat eller som har anmälts till myndigheten. I lagens 19 § föreskrivs om den drifthandbok som förs av VTS-myndigheten och som styr VTS-myndigheternas verksamhet. Drifthandboken innehåller bl.a. anvisningar om förfarandet vid lämnande av anmälningar och rapporter. Avsikten är att lagen om fartygstrafikservice ändras i samband med det nationella genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG om ändring av direktivet om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen. Avsikten är att anmälnings- och rapporteringsskyldigheten preciseras i samband med detta.

21 a §. Ersättande av kostnader. Det föreslås att till 1 mom. ska i enlighet med artikel 28.1 i PSC-direktivet fogas en hänvisning till den föreslagna 11 c §, som gäller obligatoriska inspektioner. Enligt förslaget ska kostnader som orsakas av även dessa inspektioner ersättas av fartygets ägare eller av redaren.

Det föreslås att 3 mom. ändras så att det i momentet inte hänvisas till 14 c § 2 mom. utan i stället till 14 c § 1, 5 och 7 mom. Nämnda paragraf gäller kvarhållande av fartyg och föreslås nu bli ändrad. Förslaget ba-

serar sig på artikel 28.3 i PSC-direktivet och följer av de ändringar som görs i 14 c § på grund av det nya inspektionssystemet. Förslaget innebär inte någon ändring av nuläget, eftersom fartygets ägare eller redare enligt den gällande lagen är skyldig att ersätta kostnaderna för kvarhållande av ett fartyg.

2 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2011. Bestämmelsen i 2 § 5 punkten underpunkt i träder dock i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

Medlemsstaterna ska utfärda och publicera de lagar, förordningar och administrativa föreskrifter som förutsätts för att PSC-direktivet ska kunna följas senast den 31 december 2010. Medlemsstaterna ska tillämpa bestämmelserna senast den 1 januari 2011.

3 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Bestämmelserna i 14 c § i propositionen gäller de kumulerande tillsynsåtgärder till följd av kvarhållandet av ett fartyg som blir strängare efter hand och till sist leder till att fartygets tillträde till EU:s hamnar och ankarplatser vägras permanent. Vägran av tillträde ska stå i rätt proportion till den fara som fartygets orsakar. Ett fartyg kan permanent vägras tillträde om fartyget upprepade gånger kvarhålls och fartyget vägras tillträde

för viss tid på grund av att det inte har uppfyllt de internationella villkor som ställts på det. När ett fartyg vägras permanent tillträde har det redan utsatts för sju kvarhållanden och tre gånger vägrats tillträde för viss tid.

Om ett fartyg permanent vägras tillträde till EU:s hamnar eller ankarplatser begränsar detta redarens möjligheter att fritt använda sin egendom (15 § i grundlagen). Egendoms-skyddet begränsas dock inte mer än nödvändigt, eftersom villkoren och åtgärderna detaljerat grundar sig på lag och begränsningarna att använda egendomen baserar sig på ett tungt vägande samhälleligt behov, som innebär tryggandet av en tillräcklig fartygssäkerhetsnivå inklusive säkerheten för den besättning och de passagerare som finns på fartyget och för miljöskyddet. Propositionen baserar sig också på genomförandet av ett åtagande enligt EU-lagstiftningen. Med beaktande av att permanent tillträdesförbud är ett beslut som tillgrips i sista hand och att redaren fortfarande kan använda fartyget i trafik på vattenområden utanför EU står begränsningarna i rätt proportion till egendomsskyddet och säkerhetsintresset. De åtgärder som föreslås i lagförslaget gäller fartyget. De föreslagna åtgärderna har inga konsekvenser för besättningens rörelsefrihet och sålunda begränsar detta inte den rörelsefrihet som tryggas genom 9 § i grundlagen.

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 om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) 2 § 1—3, 5—7, 9 och 10 punkten, 12 punkten underpunkt a, 13, 14, 17 och 20—24 punkten, 4 § 1 mom. 1 punkten, rubriken för 2 kap., 5 §, rubriken för och det inledande stycket i 6 § och 6 § 5 punkten, 7 och 8 §, 9 § 1 mom., 11 a—11 c §, den svenska språkdräkten i rubriken för 14 §, 14 § 1 och 3 mom., 14 b § 1 och 3 mom., den svenska språkdräkten i 14 b § 2 mom., 14 c §, den svenska språkdräkten i rubriken för 5 kap. och för 18 § samt i 18 § 1—3 mom., 18 § 4 mom., 19 och 20 §, 21 a § 1 och 3 mom. samt den svenska språkdräkten i 21 a § 2 och 4 mom. och i 23 § 8 och 10 punkten,

av dem 2 § 1 punkten sådan den lyder i lag 1679/2009, 2 § 2, 3, 7 och 9 punkten, 12 punkten underpunkt a samt 13, 14 och 17 punkten sådana de lyder i lag 55/2002, 2 § 5, 6, 10 och 20—24 punkten, 7 och 11 a—11 c §, den svenska språkdräkten i rubriken för 14 §, 14 § 1 och 3 mom., 14 b § 1 och 3 mom., den svenska språkdräkten i 14 b § 2 mom., 14 c §, 18 § 4 mom., 19 §, 21 a § 1 och 3 mom. samt den svenska språkdräkten i 21 a § 2 och 4 mom. och i 23 § 8 och 10 punkten sådana de lyder i lag 543/2004, 5 §, 6 § 5 punkten, 9 § 1 mom. och den svenska språkdräkten i 18 § 1 mom. sådana de lyder i lag 1293/2009, den svenska språkdräkten i rubriken för 5 kap. och för 18 § samt i 18 § 3 mom. sådana de lyder i lag 1251/1997 samt den svenska språkdräkten i 18 § 2 mom. sådant det lyder i lag 586/1996, samt

fogas till 2 §, sådan den lyder i lagarna 55/2002, 543/2004 och 1679/2009, nya 25—35 punkter, till 3 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 1679/2009, ett nytt 4 mom., till 11 § ett nytt 2 mom., varvid det nuvarande 2 mom. blir 3 mom., och till lagen nya 11 d och 11 e § som följer:

2 §

Definitioner

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

1) *fartygssäkerhet* fartygs sjövärdighet, säker drift av fartyg och sjöfartsskydd samt ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift, redarens säkerhetsledningssystem, fartygets boendetrymmen och arbetsförhållanden samt förhindrande av miljöförorening från fartyg,

2) *inrikes fart* trafik mellan finska hamnar; med inrikes fart jämföras fart via Saima kanal och därtill direkt anslutna ryska vattenområden till Viborg samt fart mellan Vihrevoj och Viborg,

3) *redare* den person eller det bolag eller någon annan organisation som äger eller hyr hela fartyget och som ensam eller tillsammans med andra personer utövar faktisk beslutanderätt i fartygssäkerhetsfrågorna; i

denna lag jämföras med redaren en sådan person som enligt avtal eller på något annat sätt faktiskt har hand om frågor med anknytning till fartygets fartygssäkerhet,

5) *internationella konventioner*

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

b) protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) jämte ändringar (*MARPOL 73/78 -konventionen*),

c) 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984) jämte ändringar (*STCW-konventionen*),

d) konventionen om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss, 1972 (FördrS 30/1977, *COLREG-konventionen*),

e) 1969 års internationella skeppsmätningsskonvention (FördrS 31/1982),

f) konvention (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg (FördrS 54/1979),

g) 1992 års ändringsprotokoll till 1969 års internationella konvention om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (FördrS 43/1996),

h) 1966 års internationella lastlinjekonvention (FördrS 52/1968) jämte ändringar,

i) 2006 års konvention om arbete till sjöss,

6) *non-SOLAS-direktivet* Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg,

7) *ro-ro-passagerarfartyg* fartyg som medför fler än tolv passagerare och som har ro-ro-lastutrymmen eller utrymmen av särskild kategori enligt definitionen i regel II-2/A/2 i bilagan till non-SOLAS-direktivet,

9) *passagerare* alla personer med undantag av befälhavaren och medlemmarna i besättningen eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord på ett fartyg för det fartygets behov eller barn under ett år,

10) *koden för höghastighetsfartyg* internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) sjösäkerhetskommittés resolution MSC.36(63) (1994 HSC-koden) av den 20 maj 1994 samt sjösäkerhetskommittés resolution MSC.97(73) (2000 HSC-koden) av den 5 december 2000, jämte ändringar,

12) *certifikat*

a) för fartyg i internationell trafik de certifikat som utfärdats enligt internationella konventioner av flaggstaten eller för flaggstatens räkning samt dispenscertifikat och trafiktillstånd,

13) *dispenscertifikat* ett certifikat som utfärdats enligt bestämmelserna i regel I B/12 a VII i bilagan till SOLAS-konventionen,

14) *flaggstatens administration* de behöriga myndigheterna i den stat vars flagg ett fartyg har rätt att föra,

17) *inrikes resa* en resa på finskt havsområde från en finsk hamn till en annan finsk hamn eller tillbaka till samma finska hamn,

20) *PSC-direktivet* Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll,

21) *flaggstat* den stat vars flagg fartyget har rätt att föra,

22) *Parisavtalet* det samförståndsavtal om hamnstatskontroll som undertecknades i Paris den 26 januari 1982 jämte ändringar,

23) *utökad inspektion* inspektion av sådana områden på ett fartyg som anges i bilaga VII till PSC-direktivet; utökad inspektion kan innebära en mer ingående inspektion, om det finns sådana otvetydiga skäl som avses i artikel 13.3 i PSC-direktivet.

24) *inledande inspektion* en inspektion av fartyget i syfte att i enlighet med artikel 13.1 i PSC-direktivet kontrollera att fartyget iaktar de internationella konventioner och bestämmelser som är förpliktande för fartyget,

25) *klasscertifikat* ett dokument som styrker överensstämmelse med kapitel II-1, del A-1, regel 3-1 i bilagan till SOLAS-konventionen,

26) *mer ingående inspektion* en inspektion där fartyget, dess utrustning och besättning eller en del av dem under de omständigheter som anges i artikel 13.3 i PSC-direktivet görs till föremål för en undersökning som omfattar fartygets konstruktion, utrustning, bemanning, boende- och arbetsförhållanden samt efterlevnaden av de driftsanvisningar som gäller ombord,

27) *samverkan mellan fartyg och hamn* samverkan som inträffar när ett fartyg påverkas direkt eller indirekt av verksamhet som innebär förflyttning av varor eller människor eller tillhandahållandet av hamntjänster till och från fartyget,

28) *fartyg vid ankarplats* ett fartyg i en hamn eller något annat område under en hamns jurisdiktion, med undantag av kaj, som utför samverkan mellan fartyg och hamn,

29) *kvarhållande* ett formellt förbud för ett fartyg att avgå på grund av påvisade brister som var och en för sig eller tillsammans medför att fartyget inte är sjövärdigt,

30) *driftsförbud* ett uttryckligt förbud för ett fartyg att fortsätta driften på grund av påvisade brister som var och en för sig eller tillsammans skulle göra den fortsatta driften riskfylld,

31) *tillträdesförbud* ett beslut utfärdat till ett fartygs befälhavare, redare och flaggstat genom vilket de underrättas om att fartyget kommer att vägras tillträde till alla finska hamnar och ankarplatser,

32) *nattetid* perioden mellan klockan 22 och 6,

33) *anmälan* information från en person eller organisation som har ett legitimt intresse av fartygets säkerhet, de säkerhets- eller hälsorisker som kan drabba besättningen, boende- och arbetsförhållandena ombord och förhindrande av förorening av miljön,

34) *området för Parisavtalet* det geografiska område där stater som har undertecknat Parisavtalet förrättar inspektioner inom ramen för Parisavtalet,

35) *inspektionsdatabasen* det elektroniska informationssystem i vilket det registreras uppgifter om de inspektioner som förrättats enligt PSC-direktivet och Parisavtalet inom Europeiska unionen och området för Parisavtalet.

3 §

Övrig lagstiftning

Bestämmelser om sjöfartsskydd på fartyg och i hamnar och om tillsynen över dem finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar och i lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004).

4 §

Tillämpning av lagen på fartyg och redare

Denna lag tillämpas på

1) fartyg som används i handelssjöfart på finskt vattenområde samt finska fartyg också

utanför finskt vattenområde och besättningen på sådana fartyg,

2 kap.

Myndigheten och dess uppgifter

5 §

Tillsynsmyndigheten

Trafiksäkerhetsverket är den tillsynsmyndighet som avses i denna lag.

Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över efterlevnaden av bestämmelser och föreskrifter om fartygssäkerheten och handhar inspektioner och meddelanden enligt PSC-direktivet och besiktningdirektivet samt tillhandahåller och utbyter information enligt nämnda direktiv.

Tjänstemännen vid tillsynsmyndigheten är sådana inspektörer som avses i denna lag.

Inspektioner enligt PSC-direktivet får förrättas av inspektörer som uppfyller kraven i bilaga XI till PSC-direktivet. Inspektioner som avses i besiktningdirektivet får förrättas av inspektörer som uppfyller kraven i bilaga V till besiktningdirektivet. Inspektören ska ha ett av tillsynsmyndigheten utfärdat bevis som innehåller de uppgifter som förutsätts i kommissionens direktiv 96/40/EG för fastställandet av en gemensam modell för ett identitetskort för inspektörer som utför hamnstatskontroll och som visar att personen i fråga är bemyndigad att förrätta inspektioner.

6 §

Inspektörens rättigheter

Inspektören har rätt att

5) anlita ett av tillsynsmyndigheten befullmäktigat klassificeringssällskap vid kontrollen av ledningsarrangemangen med anknytning till fartygets säkra drift och redarens säkerhetsledningssystem,

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 bestämmelser och föreskrifter.

Om ett utländskt fartygs flaggstat inte har ratificerat STCW-konventionen, ska inspektören kontrollera besättningens behörighet. Besättningens behörighet ska dessutom kontrolleras om det finns uppenbara skäl att misstänka att kraven i fråga om vakthållning enligt STCW-konventionen inte har iakttagits.

Inspektören ska dessutom kontrollera kommunikationsförmågan och språkkunskaper hos besättningen på utländska passagerarfartyg och tankfartyg för att säkerställa att besättningen inom sig kan förmedla information om säkerhet och utbyta information med myndigheter på land. Inspektören ska likaså kontrollera att den person som utsetts att i nödsituationer hjälpa passagerare på utländska passagerarfartyg kan förmedla tillräckligt med information till passagerarna i en sådan situation.

Inspektionen ska utföras och fartyget kvarhållas med minsta möjliga olägenhet för fartygets drift. Redaren eller befälhavaren ska underrättas om inspektion. Deras frånvaro utgör inget hinder för att inspektion förrättas.

8 §

Inspektionsrapport

Inspektören ska utarbeta en inspektionsrapport om inspektionen av fartygssäkerheten. Inspektionsrapporten ska lämnas till fartygets befälhavare.

Inspektören ska i fråga om inspektioner enligt PSC-direktivet utarbeta en inspektionsrapport i enlighet med bilaga IX till PSC-direktivet. Inspektören svarar för att uppgifterna i inspektionsrapporten överförs till inspektionsdatabasen omedelbart då inspektionsrapporten är färdig och för att de uppgifter som överförts till inspektionsdatabasen

bekräftas inom 72 timmar från det att inspektionen avslutats.

En anmälan enligt artikel 9 i besiktningdirektivet ska lämnas om de kontroller som utförs i enlighet med besiktningdirektivet.

9 §

Myndigheter som är skyldiga att ge handräckning

I frågor som avses i denna lag är hamn-, tull-, gränsbevaknings-, polis-, arbetarskydds- och hälsovårdsmyndigheterna, försvarsmakten och Trafikverket inom respektive verksamhetsområde skyldiga att på begäran ge Trafiksäkerhetsverket nödvändig handräckning. Bestämmelser om handräckning av gränsbevakningsväsendet finns i gränsbevakningslagen (578/2005).

3 kap.

Konstaterande av fartygssäkerheten och förhandsmeddelande om fartyg

11 §

Inspektion eller undersökning av fartyg

På utländska fartyg ska det förrättas en mer ingående inspektion enligt PSC-direktivet om det i samband med den inspektion som avses i 1 mom. framgår omständigheter som ger anledning att anta att fartyget eller dess utrustning befinner sig i ett sådant skick att de inte till väsentliga delar uppfyller de krav som ställs på dem.

11 a §

Förhandsmeddelande

Befälhavaren eller redaren för ett fartyg som omfattas av den utökade inspektion som avses i artikel 14.1 i PSC-direktivet ansvarar för att de uppgifter om fartyget och dess lig-

getid som avses i bilaga III till PSC-direktivet lämnas till tillsynsmyndigheten. Uppgifterna ska lämnas genom PortNet-systemet senast tre dagar före fartygets beräknade ankomst till hamnen eller till ankarplatsen eller senast innan fartyget avgår från föregående hamn, om resan beräknas ta mindre än tre dagar. Fartygets representant eller ombud ansvarar för att information om fartygets faktiska ankomst- och avgångstid lämnas till PortNet-systemet.

Om en utökad inspektion inte görs på basis av ett förhandsmeddelande ska tillsynsmyndigheten underrätta befälhavaren på eller rederen för det fartyg som har lämnat förhandsmeddelandet.

11 b §

Utökad inspektion

Tillsynsmyndigheten ska förrätta en utökad inspektion av fartyget i enlighet med PSC-direktivet, om fartyget uppfyller de villkor som nämns i punkt 3A och 3B i del II i bilaga I till PSC-direktivet.

Om inte något annat följer av de kontrollåtgärder som anges i lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet, ska fartyget stanna kvar i hamnen tills inspektionen har förrättats.

11 c §

Obligatorisk inspektion

Tillsynsmyndigheten ska förrätta en obligatorisk periodisk inspektion på fartyg av prioritet I i enlighet med punkt 1 i del II i bilaga I till PSC-direktivet.

Oberoende av fartygets prioritet ska inspektion av fartyget förrättas om det framgår någon sådan faktor av högsta prioritet som avses i punkt 2A i del I i bilaga I till PSC-direktivet.

11 d §

Uppskjutande av obligatoriska inspektioner

Tillsynsmyndigheten kan skjuta upp en obligatorisk inspektion av fartyget som avses i 11 c §, om

1) inspektionen kan förrättas i en finsk hamn eller vid en finsk ankarplats inom 15 dagar och fartyget under den tiden inte besöker någon annan hamn inom Europeiska unionen eller området för Parisavtalet,

2) tillsynsmyndigheten på förhand har överenskommit att inspektionen förrättas inom 15 dagar i någon annan hamn inom Europeiska unionen eller området för Parisavtalet, eller

3) fartyget endast anlöper en ankarplats och tillsynsmyndigheten har försäkrat sig om att fartyget kan inspekteras inom 15 dagar i någon annan hamn inom Europeiska unionen eller området för Parisavtalet.

Tillsynsmyndigheten ska göra en anteckning i inspektionsdatabasen om att inspektionen skjuts upp.

11 e §

Undantag

En sådan obligatorisk inspektion av ett fartyg som avses i PSC-direktivet behöver inte förrättas om

1) tillsynsmyndigheten anser att inspektionen skulle äventyra inspektörens, hamnens, fartygets eller besättningens säkerhet eller skada den marina miljön,

2) fartyget anlöper hamnen nattetid annars än i reguljär trafik, eller

3) fartyget anlöper en ankarplats nattetid eller om fartygets besök i hamnen eller vid ankarplatsen varar en så kort tid att en inspektion inte kan förrättas på ett tillfredsställande sätt.

I det fall att en inspektion inte förrättas ska tillsynsmyndigheten göra en anteckning om detta i inspektionsdatabasen.

14 §

Kvarhållande av fartyg, driftsinskränkning 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 orsakar fara för människoliv eller väsentlig fara för hälsan eller omedelbar fara för fartyget, den övriga trafiken eller den marina miljön, ska tillsynsmyndigheten fatta ett skriftligt beslut om att kvarhålla 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 ska motiveras och i det ska uppges alla de omständigheter som har lett till att fartyget kvarhållits.

Beslut om kvarhållande av fartyg, driftsinskränkning eller förbud att använda utrustning, anordning, rutin eller arrangemang ombord ska iakttas omedelbart. Fartygets befälhavare eller, då det är fråga om ett utländskt fartyg, även flaggstatens förvaltning eller den närmaste konsul eller diplomatiska representant som företräder flaggstaten ska utan dröjsmål underrättas om beslutet. Inspektionsrapporten ska fogas till meddelandet. Vid behov ska dessutom den namngivna besiktningsman eller de erkända klassificeringsällskap som ansvarar för utfärdandet av klasscertifikatet underrättas om saken.

14 b §

Avsaknad av färdskrivare eller i ISM-reglerna avsedda dokument

Tillsynsmyndigheten ska kvarhålla ett utländskt fartyg om det inte är försett med en fungerande färdskrivare och användning av färdskrivare är obligatoriskt enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG. Om bristen inte snabbt kan avhjälpas i den hamn där fartyget kvarhålls kan

tillsynsmyndigheten låta fartyget fortsätta till närmaste lämpliga hamn för att bristen ska kunna avhjälpas, eller kräva att bristen avhjälpas inom 30 dagar.

Tillsynsmyndigheten skall dessutom kvarhålla 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 organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (*ISM-reglerna*).

Tillsynsmyndigheten kan för att undvika trängsel i hamnen tillåta att det kvarhållna fartyget flyttas inom hamnområdet, förutsatt att flyttandet sker tryggt.

14 c §

Förbud mot tillträde till hamn

Tillsynsmyndigheten ska vägra ett utländskt fartyg som den kvarhåller tillträde till en hamn eller ankarplats, om

1) fartygets flaggstat finns på den gråa lista som offentliggörs av Europeiska unionens kommission varje år och fartyget under de senaste 24 månaderna två gånger har kvarhållits eller dess fart förhindrats i enlighet med besiktningsdirektivet i en hamn eller vid en ankarplats inom Europeiska unionen eller området för Parisavtalet, eller

2) fartygets flaggstat finns på den svarta lista som offentliggörs av Europeiska unionens kommission varje år och fartyget under de senaste 36 månaderna två gånger har kvarhållits eller dess fart förhindrats i enlighet med besiktningsdirektivet i en hamn eller vid en ankarplats inom Europeiska unionen eller området för Parisavtalet.

Tillsynsmyndigheten ska på ansökan av fartygets ägare eller redaren upphäva det tillträdesförbud som avses i 1 mom. tidigast tre månader efter det att beslutet fattades, om fartygets ägare eller redaren lägger fram bevis på att fartyget vid den tidpunkten uppfyller de villkor som anges i punkterna 3—9 i bilaga VIII till PSC-direktivet.

Om tillsynsmyndigheten håller kvar ett utländskt fartyg i en hamn eller vid en ankar-

plats och fartyget tidigare har meddelats ett (1) tillträdesförbud och de villkor som anges i 1 mom. 1 eller 2 punkten uppfylls, ska tillsynsmyndigheten vägra fartyget tillträde till hamnen eller ankarplatsen. Tillsynsmyndigheten ska på ansökan av fartygets ägare eller redaren upphäva tillträdesförbudet tidigast 12 månader från det att förbudet utfärdades, om fartygets ägare eller redaren lägger fram bevis på att fartyget vid den tidpunkten uppfyller de villkor som anges i punkt 3—9 i bilaga VIII till PSC-direktivet.

Om tillsynsmyndigheten håller kvar ett utländskt fartyg i en hamn eller vid en ankarplats och fartyget har meddelats två tidigare tillträdesförbud ska tillsynsmyndigheten vägra fartyget tillträde till hamnen eller ankarplatsen. Tillsynsmyndigheten ska på ansökan av fartygets ägare eller redaren upphäva tillträdesförbudet tidigast 24 månader från det att förbudet utfärdades, om fartygets ägare eller redaren lägger fram bevis på att

1) fartygets flaggstat inte finns på den svar- ta eller gråa lista som offentliggörs av Europeiska unionens kommission varje år,

2) fartyget har sådana lagstadgade certifikat och klasscertifikat som utfärdats av den behöriga myndigheten eller av ett erkänt klassificerings-sällskap i en medlemsstat i Europeiska unionen eller i en stat som undertecknat Parisavtalet,

3) det bolag som förvaltar fartyget uppvisar en hög prestationsnivå som bestäms på basis av graden av brister och kvarhållandefrekvensen hos bolagets fartyg, och

4) fartyget uppfyller de villkor som nämns i punkterna 3—9 i bilaga VIII till PSC-direktivet.

Fartyg som inte uppfyller villkoren enligt 4 mom. 1—4 punkten inom 24 månader från det tredje tillträdesförbud som avses i 4 mom. ska av tillsynsmyndigheten permanent vägras tillträde till finska hamnar och ankarplatser.

Om tillsynsmyndigheten håller kvar ett utländskt fartyg i en hamn eller vid en ankarplats och fartyget har meddelats tre tidigare tillträdesförbud ska tillsynsmyndigheten permanent vägra fartyget tillträde till finska hamnar och ankarplatser.

Beslutet om tillträdesförbud gäller omedelbart efter att det utländska fartyget har med-

delats tillstånd att lämna den hamn eller ankarplats där fartyget har kvarhållits och där tillträdesförbudet för fartyget har utfärdats.

Om en behörig myndighet i en medlemsstat i Europeiska unionen eller i en stat som har undertecknat Parisavtalet har vägrat ett utländskt fartyg tillträde till en hamn eller ankarplats i staten, ska tillsynsmyndigheten kontrollera att fartyget inte ges tillträde till en finsk hamn eller ankarplats.

Tillsynsmyndigheten ska också vägra ett utländskt fartyg som går till sjöss tillträde till en hamn eller ankarplats om fartyget i de fall som avses i 14 § 4 mom. och i artikel 21.4 i PSC-direktivet inte uppfyller de villkor som tillsynsmyndigheten eller de behöriga myndigheterna i en annan inspektionshamn i medlemsstaten har ställt, eller vägrar iakttä tillämpliga krav i konventionerna genom att inte anlöpa reparationsvarvet. Tillträde till hamnen ska vägras tills fartygets ägare eller redaren har lagt fram bevis på att fartyget uppfyller alla de krav som gäller enligt konventionerna och den tillsynsmyndighet eller de behöriga myndigheter i en medlemsstat som konstaterat bristerna på fartyget har godkänt bevisen.

Tillsynsmyndigheten kan i enskilda fall tillåta att ett fartyg anlöp 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 lämpliga åtgärder som har godkänts av tillsynsmyndigheten för att säkerställa ett säkert anlöp till hamnen.

5 kap.

Begäran om omprövning och ändringssökande

18 §

Begäran om omprövning och besvär

Den som är missnöjd med ett beslut som tillsynsmyndigheten fattat med stöd av denna lag kan göra en skriftlig begäran om omprövning. Ändring i beslutet får inte sökas

genom besvär. Begäran om omprövning görs hos den enhet vid Trafiksäkerhetsverket som sköter frågor i anknytning till fartygssäkerhet. Begäran ska behandlas utan dröjsmål.

Ändring i beslut som fattats med anledning av en begäran om omprövning söks genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen enligt förvaltningsprocesslagen (586/1996).

Besvärsskriften skall tillställas den myndighet som avgjort en begäran om omprövning. Denna ska utan dröjsmål vidarebefordra handlingarna i målet och sitt eget utlåtande till besvärmyndigheten. Besvären skall behandlas utan dröjsmål.

Begäran om omprövning ska framställas och besvär anföras inom 30 dagar från delfäendet av beslutet. Begäran om omprövning ska dock framställas inom 14 dagar från den dag då befälhavaren eller redaren har fått kännedom om det beslut om kvarhållande som avses i 14 eller 14 b § eller det tillträdesförbud som avses i 14 c §.

19 §

Inverkan av begäran om omprövning eller ändringsökande på beslut

Om inte den som avgjort en begäran om omprövning eller besvärmyndigheten beslutar något annat utgör en begäran om omprövning eller anförande av besvär inget hinder för

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

2) verkställande av sådana tillträdesförbud som avses i 14 c §, eller

3) verkställande av beslut enligt 17 h § om hindrande av att ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg används i trafik.

Om begäran om omprövning gäller ett beslut om kvarhållande av eller tillträdesförbud för ett fartyg enligt PSC-direktivet ska tillsynsmyndigheten rätta uppgifterna i inspektionsdatabasen senast inom 24 timmar från det att beslutet upphävdes.

20 §

Anmälan om förseelser och hemlighållande av anmälarens identitet

Anmälan om brott mot en bestämmelse eller föreskrift som gäller fartygssäkerheten ska om möjligt göras skriftligen till tillsynsmyndigheten. Muntlig anmälan kan göras endast i det fall att en skriftlig anmälan på grund av att saken är brådskande eller av andra orsaker inte är möjlig.

Identiteten hos en sådan anmälare som avses ovan i 1 mom. får inte lämnas ut till fartygets befälhavare eller ägare eller till redaren. Om en inspektion förrättas på basis av en anmälan, får inspektören inte yppa att inspektionen sker på basis av en anmälan. Inspektören ska se till att alla samtal med besättningen är konfidentiella.

Tillsynsmyndigheten ska informera flaggstatens förvaltning och vid behov den finska arbetarskyddsmyndigheten om sådana anmälningar som inte är uppenbart ogrundade och om de åtgärder som vidtas till följd av anmälningen. Arbetarskyddsmyndigheten meddelar vid behov sådana anmälningar till Internationella arbetsorganisationen. Om tillsynsmyndigheten anser att anmälan är uppenbart ogrundad ska den informera anmälaren om sitt beslut och skälen för detta.

En myndighet eller hamnoperatör som nämns i 9 § ska till tillsynsmyndigheten skriftligen lämna information om sådana uppenbara överträdelser av en bestämmelse eller föreskrift om fartygssäkerheten som den har fått kännedom om i samband med skötseln av sina sedvanliga uppgifter då överträdelsen kan äventyra ett fartygs säkerhet eller orsaka oskäligen skador för den marina miljön. Uppgiften ska i mån av möjlighet lämnas elektroniskt. Uppgiften kan lämnas muntligen om den på grund av sakens brådskande karaktär eller av någon annan orsak inte kan lämnas skriftligen. Anmälan ska innehålla följande uppgifter:

- 1) fartygets namn,
- 2) IMO-nummer,
- 3) anropssignal,
- 4) flaggstat,
- 5) föregående anlöpshamn,

- 6) destinationshamn,
7) en beskrivning av förseelser som konstaterats på fartyget.

21 a §

Ersättande av kostnader

Om det vid de kontroller och inspektioner som avses i 10, 11, 11 b och 11 c § upptäcks sådana brister som berättigar att hålla kvar fartyget, ska fartygets ägare, redaren eller dennes representant ersätta alla kostnader i anslutning till kontrollerna och inspektionerna.

Om ett fartyg kvarhålls 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 kvarhållandet av fartyget.

Kostnaderna för de i 14 c § 1, 5 och 7 mom. avsedda inspektioner som tillsynsmyndigheten förrättat ska ersättas av fartygets ägare eller redaren.

Kvarhållandet 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

8) grunderna för kvarhållande av fartyg,

10) uppföljning av inspektioner och kvarhållande, samt

Denna lag träder i kraft den 20 .

Lagens 2 § 5 punkt underpunkt i träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

Helsingfors den 15 oktober 2010

Republikens President

TARJA HALONEN

Minister Sirkka-Liisa Anttila

*Bilaga
Parallelltext*

Lag

om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) 2 § 1—3, 5—7, 9 och 10 punkten, 12 punkten underpunkt a, 13, 14, 17 och 20—24 punkten, 4 § 1 mom. 1 punkten, rubriken för 2 kap., 5 §, rubriken för och det inledande stycket i 6 § och 6 § 5 punkten, 7 och 8 §, 9 § 1 mom., 11 a—11 c §, den svenska språkdräkten i rubriken för 14 §, 14 § 1 och 3 mom., 14 b § 1 och 3 mom., den svenska språkdräkten i 14 b § 2 mom., 14 c §, den svenska språkdräkten i rubriken för 5 kap. och för 18 § samt i 18 § 1—3 mom., 18 § 4 mom., 19 och 20 §, 21 a § 1 och 3 mom. samt den svenska språkdräkten i 21 a § 2 och 4 mom. och i 23 § 8 och 10 punkten,

av dem 2 § 1 punkten sådan den lyder i lag 1679/2009, 2 § 2, 3, 7 och 9 punkten, 12 punkten underpunkt a samt 13, 14 och 17 punkten sådana de lyder i lag 55/2002, 2 § 5, 6, 10 och 20—24 punkten, 7 och 11 a—11 c §, den svenska språkdräkten i rubriken för 14 §, 14 § 1 och 3 mom., 14 b § 1 och 3 mom., den svenska språkdräkten i 14 b § 2 mom., 14 c §, 18 § 4 mom., 19 §, 21 a § 1 och 3 mom. samt den svenska språkdräkten i 21 a § 2 och 4 mom. och i 23 § 8 och 10 punkten sådana de lyder i lag 543/2004, 5 §, 6 § 5 punkten, 9 § 1 mom. och den svenska språkdräkten i 18 § 1 mom. sådana de lyder i lag 1293/2009, den svenska språkdräkten i rubriken för 5 kap. och för 18 § samt i 18 § 3 mom. sådana de lyder i lag 1251/1997 samt den svenska språkdräkten i 18 § 2 mom. sådant det lyder i lag 586/1996, samt

fogas till 2 §, sådan den lyder i lagarna 55/2002, 543/2004 och 1679/2009, nya 25—35 punkter, till 3 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 1679/2009, ett nytt 4 mom., till 11 § ett nytt 2 mom., varvid det nuvarande 2 mom. blir 3 mom., och till lagen nya 11 d och 11 e § som följer:

Gällande lydelse

2 §

Definitioner

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

1) *fartygssäkerhet* fartygs sjövärdighet, säker drift av fartyg och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift, redarens säkerhetsledningssystem samt förhindrande av miljöförorening från fartyg,

2) *inrikesfart* trafik mellan finska hamnar samt kryssningstrafik, då fartyget går från och till finsk hamn,

Föreslagen lydelse

2 §

Definitioner

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

1) *fartygssäkerhet* fartygs sjövärdighet, säker drift av fartyg och sjöfartsskydd samt ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift, *redarens säkerhetsledningssystem, fartygets boendetrymmen och arbetsförhållanden samt* förhindrande av miljöförorening från fartyg,

2) *inrikes fart* trafik mellan finska hamnar; *med inrikes fart jämfställs fart via Saima kanal och därtill direkt anslutna ryska vattenområden till Viborg samt fart mellan Vihrevoj och Viborg,*

3) *redare* den som äger eller hyr hela fartyget och som ensam eller tillsammans med andra personer utövar faktisk beslutanderätt i fartygssäkerhetsfrågorna; i denna lag jämföras med redaren en sådan person som enligt avtal eller på något annat sätt faktiskt har hand om frågor med anknytning till fartygets fartygssäkerhet,

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,

7) *ro-ro-passagerarfartyg* ett havsgående passagerarfartyg som är utrustat med anordningar som gör det möjligt för väg- eller järnvägsfordon att rulla på och av fartyget, och som medför fler än tolv passagerare,

9) *passagerare* alla personer med undantag

3) *redare* den person eller det bolag eller någon annan organisation som äger eller hyr hela fartyget och som ensam eller tillsammans med andra personer utövar faktisk beslutanderätt i fartygssäkerhetsfrågorna; i denna lag jämföras med redaren en sådan person som enligt avtal eller på något annat sätt faktiskt har hand om frågor med anknytning till fartygets fartygssäkerhet,

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

b) protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) jämte ändringar (MARPOL 73/78 -konventionen),

c) 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984) jämte ändringar (STCW-konventionen),

d) konventionen om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss, 1972 (FördrS 30/1977, COLREG-konventionen),

e) 1969 års internationella skeppsmätningsskonvention (FördrS 31/1982),

f) konvention (nr 147) om miniminormer i handelsfartyg (FördrS 54/1979),

g) 1992 års ändringsprotokoll till 1969 års internationella konvention om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (FördrS 43/1996),

h) 1966 års internationella lastlinjekonvention (FördrS 52/1968) jämte ändringar,

i) 2006 års konvention om arbete till sjöss,

6) *non-SOLAS-direktivet* Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg,

7) *ro-ro-passagerarfartyg* fartyg som medför fler än tolv passagerare och som har ro-ro-lastutrymmen eller utrymmen av särskild kategori enligt definitionen i regel II-2/A/2 i bilagan till non-SOLAS-direktivet,

9) *passagerare* alla personer med undan-

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

av

a) befälhavaren och medlemmarna i besättningen eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord på ett fartyg för det fartygets behov, och

b) barn under ett år,

10) *koden för höghastighetsfartyg* internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg, som ingår i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) sjösäkerhetskommittés resolution MSC.36 (63) av den 20 maj 1994 jämte ändringar,

12) *certifikat*

a) för ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i internationell trafik de säkerhetscertifikat som utfärdats enligt SOLAS-konventionen, tillsammans med relevanta förteckningar över utrustning samt i förekommande fall dispenscertifikat och trafiktillstånd, samt

13) *dispenscertifikat* ett certifikat som utfärdats enligt bestämmelserna i regel I B/12 a VI i SOLAS-konventionen,

14) *flaggstatens administration* de behöriga myndigheterna i den stat vars flagg ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg har rätt att föra,

17) *inrikes resa* en resa i havsområden från en hamn i Finland till samma eller en annan hamn 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,

tag av befälhavaren och medlemmarna i besättningen eller andra personer som i någon egenskap är anställda eller sysselsatta ombord på ett fartyg för det fartygets behov eller barn under ett år,

10) *koden för höghastighetsfartyg* internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) sjösäkerhetskommittés resolution MSC.36(63) (1994 HSC-koden) av den 20 maj 1994 samt sjösäkerhetskommitténs resolution MSC.97(73) (2000 HSC-koden) av den 5 december 2000, jämte ändringar,

12) *certifikat*

a) för fartyg i internationell trafik de certifikat som utfärdats enligt internationella konventioner av flaggstaten eller för flaggstatens räkning samt dispenscertifikat och trafiktillstånd,

13) *dispenscertifikat* ett certifikat som utfärdats enligt bestämmelserna i regel I B/12 a VII i bilagan till SOLAS-konventionen,

14) *flaggstatens administration* de behöriga myndigheterna i den stat vars flagg ett fartyg har rätt att föra,

17) *inrikes resa* en resa på finskt havsområde från en finsk hamn till en annan finsk hamn eller tillbaka till samma finska hamn,

20) *PSC-direktivet* Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll,

21) *flaggstat* den stat vars flagg fartyget har rätt att föra,

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.

22) *Parisavtalet* det samförståndsavtal om hamnstatskontroll som undertecknades i Paris den 26 januari 1982 jämte ändringar,

23) *utökad inspektion* inspektion av sådana områden på ett fartyg som anges i bilaga VII till PSC-direktivet; *utökad inspektion* kan innebära en mer ingående inspektion, om det finns sådana otvetydiga skäl som avses i artikel 13.3 i PSC-direktivet.

24) *inledande inspektion* en inspektion av fartyget i syfte att i enlighet med artikel 13.1 i PSC-direktivet kontrollera att fartyget iakttar de internationella konventioner och bestämmelser som är förpliktande för fartyget,

25) *klasscertifikat* ett dokument som styrker överensstämmelse med kapitel II-1, del A-1, regel 3-1 i bilagan till SOLAS-konventionen,

26) *mer ingående inspektion* en inspektion där fartyget, dess utrustning och besättning eller en del av dem under de omständigheter som anges i artikel 13.3 i PSC-direktivet görs till föremål för en undersökning som omfattar fartygets konstruktion, utrustning, bemanning, boende- och arbetsförhållanden samt efterlevnaden av de driftsanvisningar som gäller ombord,

27) *samverkan mellan fartyg och hamn* samverkan som inträffar när ett fartyg påverkas direkt eller indirekt av verksamhet som innebär förflyttning av varor eller människor eller tillhandahållandet av hamntjänster till och från fartyget,

28) *fartyg vid ankarplats* ett fartyg i en hamn eller något annat område under en hamns jurisdiktion, med undantag av kaj, som utför samverkan mellan fartyg och hamn,

29) *kvarhållande* ett formellt förbud för ett fartyg att avgå på grund av påvisade brister som var och en för sig eller tillsammans medför att fartyget inte är sjövärdigt,

30) *driftsförbud* ett uttryckligt förbud för ett fartyg att fortsätta driften på grund av påvisade brister som var och en för sig eller tillsammans skulle göra den fortsatta driften riskfylld,

31) *tillträdesförbud* ett beslut utfärdat till ett fartygs befälhavare, redare och flaggstat genom vilket de underrättas om att fartyget kommer att vägras tillträde till alla finska hamnar och ankarplatser,

32) *nattetid* perioden mellan klockan 22

och 6,

33) anmälan information från en person eller organisation som har ett legitimt intresse av fartygets säkerhet, de säkerhets- eller hälsorisker som kan drabba besättningen, boende- och arbetsförhållandena ombord och förhindrande av förorening av miljön,

34) området för Parisavtalet det geografiska område där stater som har undertecknat Parisavtalet förrättar inspektioner inom ramen för Parisavtalet,

35) inspektionsdatabasen det elektroniska informationssystem i vilket det registreras uppgifter om de inspektioner som förrättats enligt PSC-direktivet och Parisavtalet inom Europeiska unionen och området för Parisavtalet.

3 §

Övrig lagstiftning

3 §

Övrig lagstiftning

Bestämmelser om sjöfartsskydd på fartyg och i hamnar och om tillsynen över dem finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar och i lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004).

4 §

Tillämpning av lagen på fartyg och redare

Denna lag tillämpas på

1) fartyg som används vid handelssjöfart på finskt vattenområde samt på finska fartyg också utanför finskt vattenområde, och

4 §

Tillämpning av lagen på fartyg och redare

Denna lag tillämpas på

1) fartyg som används i handelssjöfart på finskt vattenområde samt finska fartyg också utanför finskt vattenområde och *besättningen på sådana fartyg.*

2 kap.

Myndigheterna och deras uppgifter

5 §

Tillsynsmyndigheter

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

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

Tillsynsmyndigheter kan enbart vara personer som uppfyller kraven i bilaga VII till PSC-direktivet. Tillsynsmyndigheterna ska ha ett av Trafiksäkerhetsverket utfärdat bevis som visar att personen i fråga är bemyndigad att utföra inspektioner. Genom förordning av statsrådet föreskrivs om innehållet i beviset.

6 §

Tillsynsmyndigheternas rättigheter

Tillsynsmyndigheterna har rätt att

5) anlita ett av Trafiksäkerhetsverket befullmäktigt klassificeringssällskap vid kontrollen av ledningsarrangemangen med anknytning till fartygets säkra drift och redarens säkerhetsledningssystem,

2 kap.

Myndigheten och dess uppgifter

5 §

Tillsynsmyndigheten

Trafiksäkerhetsverket är den tillsynsmyndighet som avses i denna lag.

Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över efterlevnaden av bestämmelser och föreskrifter om fartygssäkerheten och handhar *inspektioner* och meddelanden enligt PSC-direktivet och *besiktningsdirektivet* samt tillhandahåller och utbyter information enligt nämnda direktiv.

Tjänstemännen vid tillsynsmyndigheten är sådana inspektörer som avses i denna lag.

Inspektioner enligt PSC-direktivet får förrättas av inspektörer som uppfyller kraven i bilaga XI till PSC-direktivet. Inspektioner som avses i besiktningsdirektivet får förrättas av inspektörer som uppfyller kraven i bilaga V till besiktningsdirektivet. *Inspektören ska ha ett av tillsynsmyndigheten utfärdat bevis som innehåller de uppgifter som förutsätts i kommissionens direktiv 96/40/EG för fastställandet av en gemensam modell för ett identitetskort för inspektörer som utför hamnstatskontroll* och som visar att personen i fråga är bemyndigad att förrätta inspektioner.

6 §

Inspektörens rättigheter

Inspektören har rätt att

5) anlita ett av *tillsynsmyndigheten* befullmäktigt klassificeringssällskap vid kontrollen av ledningsarrangemangen med anknytning till fartygets säkra drift och redarens säkerhetsledningssystem,

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 i fråga om vakthållning enligt STCW-konventionen inte har iakttagits.

Tillsynsmyndigheten skall dessutom kontrollera 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 IX till PSC-direktivet. En kopia av rapporten skall tillställas fartygets befälhavare.

8 §

Kontroll av redares säkerhetsledningssystem och ledningsarrangemangen ombord

Finska redares säkerhetsledningssystem

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 bestämmelser och föreskrifter.

Om ett utländskt fartygs flaggstat inte har ratificerat STCW-konventionen, ska inspektören kontrollera besättningens behörighet. Besättningens behörighet ska dessutom kontrolleras om det finns uppenbara skäl att misstänka att kraven i fråga om vakthållning enligt STCW-konventionen inte har iakttagits.

Inspektören ska dessutom kontrollera kommunikationsförmågan och språkkunskaperna hos besättningen på utländska passagerarfartyg och tankfartyg för att säkerställa att besättningen inom sig kan förmedla information om säkerhet och utbyta information med myndigheter på land. *Inspektören* ska likaså kontrollera att den person som utsetts att i nödsituationer hjälpa passagerare på utländska passagerarfartyg kan förmedla tillräckligt med information till passagerarna i en sådan situation.

Inspektionen ska utföras och fartyget kvarhållas med minsta möjliga olägenhet för fartygets drift. Redaren eller befälhavaren ska underrättas om inspektion. Deras frånvaro utgör inget hinder för att inspektion förrättas.

8 §

Inspektionsrapport

Inspektören ska utarbeta en inspektions-

samt säkerhetsledningssystemen för sådana utländska redare som bedriver handelssjöfart i finsk inrikesfart skall kontrolleras åtminstone en gång vart femte år. Redaren skall underrättas om kontrollen i god tid. Kontrollen får inte medföra oskäligt men för redarens verksamhet.

Ledningsarrangemang med anknytning till en säker drift av finskt fartyg och arrangemangens förenlighet med redarens säkerhetsledningssystem liksom motsvarande arrangemang på utländska fartyg som används vid handelssjöfart i finsk inrikesfart skall också kontrolleras minst en gång vart femte år. Redaren och fartygets befälhavare skall underrättas om kontrollen i god tid. Kontrollen får inte medföra oskäligt men för fartygets drift.

Om de kontroller som avses i 1 och 2 mom. och de certifikat som utfärdas på grundval av dem stadgas närmare genom förordning.

9 §

Myndigheter som är skyldiga att ge handräckning

I frågor som avses i denna lag är hamn-, tull-, gränsbevaknings-, polis-, arbetarskydds- och hälsovårdsmyndigheterna samt försvarsmakten inom respektive verksamhetsområde skyldiga att på begäran ge Trafiksäkerhetsverket nödvändig handräckning.

3 kap.

Konstaterande av fartygssäkerheten och förhandsmeddelande om fartyg

11 §

Inspektion eller undersökning av fartyg

rapport om inspektionen av fartygssäkerheten. Inspektionsrapporten ska lämnas till fartygets befälhavare.

Inspektören ska i fråga om inspektioner enligt PSC-direktivet utarbeta en inspektionsrapport i enlighet med bilaga IX till PSC-direktivet. Inspektören svarar för att uppgifterna i inspektionsrapporten överförs till inspektionsdatabasen omedelbart då inspektionsrapporten är färdig och för att de uppgifter som överförs till inspektionsdatabasen bekräftas inom 72 timmar från det att inspektionen avslutats.

En anmälan enligt artikel 9 i besiktningdirektivet ska lämnas om de kontroller som utförs i enlighet med besiktningdirektivet.

9 §

Myndigheter som är skyldiga att ge handräckning

I frågor som avses i denna lag är hamn-, tull-, gränsbevaknings-, polis-, arbetarskydds- och hälsovårdsmyndigheterna, försvarsmakten och Trafikverket inom respektive verksamhetsområde skyldiga att på begäran ge Trafiksäkerhetsverket nödvändig handräckning. *Bestämmelser om handräckning av gränsbevakningsväsendet finns i gränsbevakningslagen (578/2005).*

3 kap.

Konstaterande av fartygssäkerheten och förhandsmeddelande om fartyg

11 §

Inspektion eller undersökning av fartyg

På utländska fartyg ska det förrättas en mer ingående inspektion enligt PSC-direktivet om det i samband med den inspek-

tion som avses i 1 mom. framgår omständigheter som ger anledning att anta att fartyget eller dess utrustning befinner sig i ett sådant skick att de inte till väsentliga delar uppfyller de krav som ställs på dem.

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 a §

Förhandsmeddelande

Befälhavaren eller redaren för ett fartyg som omfattas av den utökade inspektion som avses i artikel 14.1 i PSC-direktivet ansvarar för att de uppgifter om fartyget och dess liggetid som avses i bilaga III till PSC-direktivet lämnas till tillsynsmyndigheten. Uppgifterna ska lämnas genom PortNet-systemet senast tre dagar före fartygets beräknade ankomst till hamnen eller till ankarplatsen eller senast innan fartyget avgår från föregående hamn, om resan beräknas ta mindre än tre dagar. *Fartygets representant eller ombud ansvarar för att information om fartygets faktiska ankomst- och avgångstid lämnas till PortNet-systemet.*

Om en utökad inspektion inte görs på basis av ett förhandsmeddelande ska tillsynsmyndigheten underrätta befälhavaren på eller redaren för det fartyg som har lämnat förhandsmeddelandet.

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 b §

Utökad inspektion

Tillsynsmyndigheten ska förrätta en utökad inspektion av fartyget i enlighet med PSC-direktivet, om fartyget uppfyller de villkor som nämns i punkt 3A och 3B i del II i bilaga I till PSC-direktivet.

Om inte något annat följer av de kontrollåtgärder som anges i lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet, ska fartyget stanna kvar i hamnen tills inspektio-

nen har förrättats.

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.

11 c §

Obligatorisk inspektion

Tillsynsmyndigheten ska förrätta en obligatorisk periodisk inspektion på fartyg av prioritet I i enlighet med punkt 1 i del II i bilaga I till PSC-direktivet.

Oberoende av fartygets prioritet ska inspektion av fartyget förrättas om det framgår någon sådan faktor av högsta prioritet som avses i punkt 2A i del I i bilaga I till PSC-direktivet.

11 d §

Uppskjutande av obligatoriska inspektioner

Tillsynsmyndigheten kan skjuta upp en obligatorisk inspektion av fartyget som avses i 11 c §, om

1) inspektionen kan förrättas i en finsk hamn eller vid en finsk ankarplats inom 15 dagar och fartyget under den tiden inte besöker någon annan hamn inom Europeiska unionen eller området för Parisavtalet,

2) tillsynsmyndigheten på förhand har överenskommit att inspektionen förrättas inom 15 dagar i någon annan hamn inom Europeiska unionen eller området för Parisavtalet, eller

3) fartyget endast anlöper en ankarplats och tillsynsmyndigheten har försäkrat sig om att fartyget kan inspekteras inom 15 dagar i någon annan hamn inom Europeiska unionen eller området för Parisavtalet.

Tillsynsmyndigheten ska göra en anteckning i inspektionsdatabasen om att inspektionen skjuts upp.

11 e §

Undantag

En sådan obligatorisk inspektion av ett far-

tyg som avses i PSC-direktivet behöver inte förrättas om

1) tillsynsmyndigheten anser att inspektionen skulle äventyra inspektörens, hamnens, fartygets eller besättningens säkerhet eller skada den marina miljön,

2) fartyget anlöper hamnen nattetid annars än i reguljär trafik, eller

3) fartyget anlöper en ankarplats nattetid eller om fartygets besök i hamnen eller vid ankarplatsen varar en så kort tid att en inspektion inte kan förrättas på ett tillfredsställande sätt.

I det fall att en inspektion inte förrättas ska tillsynsmyndigheten göra en anteckning om detta i inspektionsdatabasen.

14 §

Stoppande av fartyg, driftsinskränkning 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 ett 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.

Beslut om stoppande av fartyg, driftsinskränkning 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 under-

14 §

Kvarhållande av fartyg, driftsinskränkning 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 orsakar fara för människoliv *eller väsentlig fara för hälsan* eller omedelbar fara för fartyget, den övriga trafiken eller den marina miljön, ska tillsynsmyndigheten fatta ett skriftligt beslut om att kvarhålla 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 ska motiveras och i det ska uppges alla de omständigheter som har lett till att fartyget kvarhållits.

Beslut om kvarhållande av fartyg, driftsinskränkning eller förbud att använda utrustning, anordning, rutin eller arrangemang ombord ska iakttas omedelbart. Fartygets befälhavare eller, då det är fråga om ett utländskt fartyg, även flaggstatens *förvaltning eller den närmaste konsul eller diplomatiska representant som företräder flaggstaten* ska utan dröjsmål underrättas om beslutet. Inspektionsrapporten ska fogas till meddelandet. Vid behov ska dessutom den namngivna besiktningsman eller de erkända klassifice-

rättas om saken.

ringssällskap som ansvarar för utfärdandet av klasscertifikatet underrättas om saken.

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 skall 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 organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (*ISM-reglerna*).

Om det vid inspektion inte upptäckts 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 de behöriga myndigheterna i de andra medlemsstaterna 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

14 b §

Avsaknad av färdskrivare eller i ISM-reglerna avsedda dokument

Tillsynsmyndigheten ska kvarhålla ett utländskt fartyg om det inte är försett med en fungerande färdskrivare och användning av färdskrivare är obligatoriskt enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG. Om bristen inte snabbt kan avhjälpas i den hamn där fartyget kvarhålls kan tillsynsmyndigheten låta fartyget fortsätta till närmaste lämpliga hamn för att bristen ska kunna avhjälpas, eller kräva att bristen avhjälpas inom 30 dagar.

Tillsynsmyndigheten skall dessutom *kvarhålla* 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 organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (*ISM-reglerna*).

Tillsynsmyndigheten kan för att undvika trängsel i hamnen tillåta att det kvarhållna fartyget flyttas inom hamnområdet, förutsatt att flyttandet sker tryggt.

14 c §

Förbud mot tillträde till hamn

Tillsynsmyndigheten ska vägra ett utländskt fartyg som den kvarhåller tillträde till en hamn eller ankarplats, om

- 1) fartygets flaggstat finns på den grå lis-

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 i 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.

ta som offentliggörs av Europeiska unionens kommission varje år och fartyget under de senaste 24 månaderna två gånger har kvarhållits eller dess fart förhindrats i enlighet med besiktningdirektivet i en hamn eller vid en ankarplats inom Europeiska unionen eller området för Parisavtalet, eller

2) fartygets flaggstat finns på den svarta lista som offentliggörs av Europeiska unionens kommission varje år och fartyget under de senaste 36 månaderna två gånger har kvarhållits eller dess fart förhindrats i enlighet med besiktningdirektivet i en hamn eller vid en ankarplats inom Europeiska unionen eller området för Parisavtalet.

Tillsynsmyndigheten ska på ansökan av fartygets ägare eller redaren upphäva det tillträdesförbud som avses i 1 mom. tidigast tre månader efter det att beslutet fattades, om fartygets ägare eller redaren lägger fram bevis på att fartyget vid den tidpunkten uppfyller de villkor som anges i punkterna 3—9 i bilaga VIII till PSC-direktivet.

Om tillsynsmyndigheten håller kvar ett utländskt fartyg i en hamn eller vid en ankarplats och fartyget tidigare har meddelats ett (1) tillträdesförbud och de villkor som anges i 1 mom. 1 eller 2 punkten uppfylls, ska tillsynsmyndigheten vägra fartyget tillträde till hamnen eller ankarplatsen. Tillsynsmyndigheten ska på ansökan av fartygets ägare eller redaren upphäva tillträdesförbudet tidigast 12 månader från det att förbudet utfärdades, om fartygets ägare eller redaren lägger fram bevis på att fartyget vid den tidpunkten uppfyller de villkor som anges i punkt 3—9 i bilaga VIII till PSC-direktivet.

Om tillsynsmyndigheten håller kvar ett utländskt fartyg i en hamn eller vid en ankarplats och fartyget har meddelats två tidigare tillträdesförbud ska tillsynsmyndigheten vägra fartyget tillträde till hamnen eller ankarplatsen. Tillsynsmyndigheten ska på ansökan av fartygets ägare eller redaren upphäva tillträdesförbudet tidigast 24 månader från det att förbudet utfärdades, om fartygets ägare eller redaren lägger fram bevis på att

1) fartygets flaggstat inte finns på den svarta eller gråa lista som offentliggörs av Europeiska unionens kommission varje år,

2) fartyget har sådana lagstadgade certifikat och klasscertifikat som utfärdats av den

behöriga myndigheten eller av ett erkänt klassificeringssällskap i en medlemsstat i Europeiska unionen eller i en stat som under-tecknat Parisavtalet,

3) det bolag som förvaltar fartyget uppvi-sar en hög prestationsnivå som bestäms på basis av graden av brister och kvarhållande-frekvensen hos bolagets fartyg, och

4) fartyget uppfyller de villkor som nämns i punkterna 3—9 i bilaga VIII till PSC-direktivet.

Fartyg som inte uppfyller villkoren enligt 4 mom. 1—4 punkten inom 24 månader från det tredje tillträdesförbud som avses i 4 mom. ska av tillsynsmyndigheten permanent vägras tillträde till finska hamnar och ankarplatser.

Om tillsynsmyndigheten håller kvar ett ut-ländskt fartyg i en hamn eller vid en ankar-plats och fartyget har meddelats tre tidigare tillträdesförbud ska tillsynsmyndigheten permanent vägra fartyget tillträde till finska hamnar och ankarplatser.

Beslutet om tillträdesförbud gäller omedel-bart efter att det utländska fartyget har med-delats tillstånd att lämna den hamn eller ankarplats där fartyget har kvarhållits och där tillträdesförbudet för fartyget har utfärdats.

Om en behörig myndighet i en medlemsstat i Europeiska unionen eller i en stat som har undertecknat Parisavtalet har vägrat ett ut-ländskt fartyg tillträde till en hamn eller ankarplats i staten, ska tillsynsmyndigheten kontrollera att fartyget inte ges tillträde till en finsk hamn eller ankarplats.

Tillsynsmyndigheten ska också vägra ett ut-ländskt fartyg som går till sjöss tillträde till en hamn eller ankarplats om fartyget i de fall som avses i 14 § 4 mom. och i artikel 21.4 i PSC-direktivet inte uppfyller de villkor som tillsynsmyndigheten eller de behöriga myn-digheterna i en annan inspektionshamn i medlemsstaten har ställt, eller vägrar iaktta tillämpliga krav i konventionerna genom att inte anlöpa reparationsvarvet. Tillträde till hamnen ska vägras tills fartygets ägare eller redaren har lagt fram bevis på att fartyget uppfyller alla de krav som gäller enligt kon-ventionerna och den tillsynsmyndighet eller de 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 lämpliga åtgärder som har godkänts av tillsynsmyndigheten för att säkerställa ett säkert anlop till hamnen.

5 kap.

Rättelseyrkande och ändringssökande

18 §

Rättelseyrkande och besvär

Den som är missnöjd med ett beslut som tillsynsmyndigheten fattat med stöd av denna lag kan framställa ett skriftligt rättelseyrkande. Ändring i beslutet får inte sökas genom besvär. Yrkande på rättelse framställs till den enhet vid Trafiksäkerhetsverket som sköter frågor i anknytning till fartygssäkerhet. Rättelseyrkandet ska behandlas utan dröjsmål.

Ändring i beslut som fattats med anledning av ett rättelseyrkande söks genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen enligt förvaltningsprocesslagen (586/1996).

Besvärsskriften skall tillställas den myndighet som utfärdat rättelsebeslutet. Denna skall utan dröjsmål vidarebefordra handlingarna i målet och sitt eget utlåtande till besvärsmyndigheten. Besvären skall behandlas utan dröjsmål.

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 §.

5 kap.

Begäran om omprövning och ändringssökande

18 §

Begäran om omprövning och besvär

Den som är missnöjd med ett beslut som tillsynsmyndigheten fattat med stöd av denna lag kan göra en skriftlig begäran om omprövning. Ändring i beslutet får inte sökas genom besvär. Begäran om omprövning görs hos den enhet vid Trafiksäkerhetsverket som sköter frågor i anknytning till fartygssäkerhet. Begäran ska behandlas utan dröjsmål.

Ändring i beslut som fattats med anledning av en begäran om omprövning söks genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen enligt förvaltningsprocesslagen (586/1996).

Besvärsskriften skall tillställas den myndighet som avgjort en begäran om omprövning. Denna ska utan dröjsmål vidarebefordra handlingarna i målet och sitt eget utlåtande till besvärsmyndigheten. Besvären skall behandlas utan dröjsmål.

Begäran om omprövning ska framställas och besvär anföras inom 30 dagar från delfäendet av beslutet. Begäran om omprövning ska dock framställas inom 14 dagar från den dag då befälhavaren eller redaren har fått kännedom om det beslut om kvarhållande som avses i 14 eller 14 b § eller det tillträdesförbud som avses i 14 c §.

19 §

Inverkan av rättelseyrkande eller ändringssökande 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.*

19 §

Inverkan av begäran om omprövning eller ändringssökande på beslut

Om inte den som avgjort en begäran om omprövning eller besvärmyndigheten beslutar något annat utgör en begäran om omprövning eller anförande av besvär inget hinder för

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

2) verkställande av sådana *tillträdesförbud* som avses i 14 c §, eller

3) verkställande av beslut enligt 17 h § om hindrande av att ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg används i trafik.

Om begäran om omprövning gäller ett beslut om kvarhållande av eller tillträdesförbud för ett fartyg enligt PSC-direktivet ska tillsynsmyndigheten rätta uppgifterna i inspektionsdatabasen senast inom 24 timmar från det att beslutet upphävdes.

20 §

Anmälan om förseelser och hemlighållande av anmälarens identitet

Anmälan om brott mot ett stadgande eller en bestämmelse som gäller fartygssäkerheten skall om möjligt göras skriftligen till tillsynsmyndigheten. Muntlig anmälan kan göras endast i det fall att en skriftlig anmälan på grund av att saken är brådskande eller av andra orsaker inte är möjlig.

Om fartygssäkerhetsinspektion förrättas utgående från en anmälan som avses i 1 mom., får inspektionsförrättaren inte yppa att inspektionen sker på grundval av en anmälan.

20 §

Anmälan om förseelser och hemlighållande av anmälarens identitet

Anmälan om brott mot en bestämmelse eller föreskrift som gäller fartygssäkerheten ska om möjligt göras skriftligen till tillsynsmyndigheten. Muntlig anmälan kan göras endast i det fall att en skriftlig anmälan på grund av att saken är brådskande eller av andra orsaker inte är möjlig.

Identiteten hos en sådan anmälare som avses ovan i 1 mom. får inte lämnas ut till fartygets befälhavare eller ägare eller till redaren. Om en inspektion förrättas på basis av en anmälan, får inspektören inte yppa att inspektionen sker på basis av en anmälan. In-

spektören ska se till att alla samtal med besättningen är konfidentiella.

Tillsynsmyndigheten ska informera flaggstatens förvaltning och vid behov den finska arbetarskyddsmyndigheten om sådana anmälningar som inte är uppenbart ogrundade och om de åtgärder som vidtas till följd av anmälningen. Arbetarskyddsmyndigheten meddelar vid behov sådana anmälningar till Internationella arbetsorganisationen. Om tillsynsmyndigheten anser att anmälan är uppenbart ogrundad ska den informera anmälaren om sitt beslut och skälen för detta.

En myndighet eller hamnoperatör som nämns i 9 § ska till tillsynsmyndigheten skriftligen lämna information om sådana uppenbara överträdelser av en bestämmelse eller föreskrift om fartygssäkerheten som den har fått kännedom om i samband med skötseln av sina sedvanliga uppgifter då överträdelserna kan äventyra ett fartygs säkerhet eller orsaka oskäligen skador för den marina miljön. Uppgiften ska i mån av möjlighet lämnas elektroniskt. Uppgiften kan lämnas muntligen om den på grund av sakens brådskande karaktär eller av någon annan orsak inte kan lämnas skriftligen. Anmälan ska innehålla följande uppgifter:

- 1) fartygets namn,*
- 2) IMO-nummer,*
- 3) anropssignal,*
- 4) flaggstat,*
- 5) föregående anlöpshamn,*
- 6) destinationshamn*
- 7) en beskrivning av förseelser som konstaterats på fartyget.*

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

21 a §

Ersättande av kostnader

Om det vid de kontroller och inspektioner som avses i 10, 11, 11 b och 11 c § upptäcks sådana brister som berättigar att *hålla kvar* fartyget, ska fartygets ägare, redaren eller dennes representant ersätta alla kostnader i anslutning till kontrollerna och inspektionerna.

Om ett fartyg kvarhålls i enlighet med 14 § 2 mom. på grund av bristfälliga dokument eller för att dokument saknas svarar fartygets

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 verkställighet av PSC-direktivet bestämmas om

8) grunderna för stoppande av fartyg,

10) uppföljning av inspektioner och stoppande, samt

ägare eller redare för alla kostnader som uppstår för tillsynsmyndigheten på grund av *kvarhållandet* av fartyget.

Kostnaderna för de i 14 c § 1, 5 och 7 mom. avsedda inspektioner som tillsynsmyndigheten förrättat ska ersättas av fartygets ägare eller redaren.

Kvarhållandet 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

8) grunderna för kvarhållande av fartyg,

10) uppföljning av inspektioner och kvarhållande, samt

Denna lag träder i kraft den 20 .

Lagens 2 § 5 punkt underpunkt i träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.