

## **Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om fartygstrafikservice och till vissa lagar som har samband med den**

### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att det stiftas en lag om fartygstrafikservice, genom vilken den gällande lagen om fartygstrafikservice upphävs. I förslaget till lag om fartygstrafikservice specificeras myndigheternas och fartygstjänsteleverantörens (*VTS-tjänsteleverantören*) ansvar och skyldigheter, ändras bestämmelserna om utbildning och behörighet i fråga om fartygstrafikservice i enlighet med de internationella bestämmelsernas utveckling samt ses lagens systematik och terminologi över som helhet.

Till skillnad från gällande lag begränsas tillämpningsområdet för den föreslagna lagen inte i fråga om vilka fartyg som är skyldiga att delta i fartygstrafikservicen. Skyldigheten att delta i fartygstrafikservicen föreslås grunda sig på fartygens eller fartygskombinationernas längd i stället för på fartygets användningssätt. Undantagen är Försvarmaktens, Gränsbevakningsväsendets och andra myndigheters fartyg som inte används för kommersiella syften. Lagen tillämpas inte på dem om inte något annat föreskrivs.

VTS-tjänsteleverantören ska leda och reglera fartygstrafiken, bistå när ett kritiskt läge hotar och producera en marin lägesbild. Tjänsteleverantören ska hantera informationssäkerhetsrisker i sina system samt ha beredskap för störningar under normala förhållanden och för undantagsförhållanden. Tjänsteleverantören har rätt att tillfälligt leda fartygstrafiken i specialsituationer. Det föreslås att den rätten utsträcks till att också omfatta specialsituationer som innebär allvarlig fara för människors liv eller hälsa eller allvarliga störningar under normala förhållanden. Dessutom ska tjänsteleverantören kunna sätta ut information om säkerhetsanordningar virtuellt i farleder och vattenområden. Transport- och kommunikationsverket ska fastställa alla dessa åtgärder inom ett dygn.

Transport- och kommunikationsverket föreslås fortfarande vara behörig myndighet. Verket ska för att ta emot fartyg i en nödsituation anvisa skyddade platser, och Gränsbevakningsväsendet ska i samarbete med VTS-tjänsteleverantören och andra myndigheter utifrån planen för skyddade platser för fartyg i behov av assistans utarbeta en plan samt besluta om anvisande av skyddad plats för fartyg.

Trafikledsverket svarar för ordnandet av trafikledningsservicen. En ny uppgift för Trafikledsverket i förhållande till nuläget är att Trafikledsverket ska övervaka att ruttsystemen och de obligatoriska fartygsrapporteringsystemen på internationella havsområden i anslutning till VTS-området upprätthålls och iakttas, vilket verket kan beställa av VTS-tjänsteleverantören.

I propositionen föreslås också preciseringar i fråga om behörighetskraven för fartygstrafikserviceuppgifter samt av kraven på utbildning och hur den ordnas. Avsikten är att i fråga om krav på behörighet och utbildning för fartygstrafikservicepersonal liksom i nuläget iakttas Internationella fyrorganisationens standarder.

Dessutom föreslås ändringar i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg, lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, lagen om passagerarfartygs personlistor, miljöskyddslagen för sjöfarten och lagen om verkställighet av böter.

Lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2023.

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING .....	3
1 Bakgrund och beredning .....	3
2 Nuläge och bedömning av nuläget.....	3
3 Målsättning .....	11
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	11
4.1 De viktigaste förslagen.....	11
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna .....	13
5 Alternativa handlingsvägar .....	19
6 Remissvar .....	19
7 Specialmotivering .....	19
7.1 Lag om fartygstrafikservice .....	19
7.2 Lag om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.....	70
7.3 Lag om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten .....	72
7.4 Lag om ändring av vissa bestämmelser i lagen om passagerarfartygs personlistor ...	72
7.5 Lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten.....	72
7.6 Lag om ändring av lagen om verkställighet av böter .....	72
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag .....	72
9 Ikraftträdande.....	73
10 Verkställighet och uppföljning .....	73
11 Förhållande till andra propositioner.....	73
11.1 Samband med andra propositioner.....	73
12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning .....	73
Lag om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.....	101
Lag om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten .....	103
Lag om ändring av vissa bestämmelser i lagen om passagerarfartygs personlistor .....	104
Lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten.....	105
Lag om ändring av lagen om verkställighet av böter .....	106

## MOTIVERING

### 1 Bakgrund och beredning

Med fartygstrafikservice (*Vessel Traffic Service*, nedan också *VTS-tjänster*) avses sådan övervakning och ledning av fartygstrafiken som har beredskap att samverka med trafiken och reagera på föränderliga trafiksituationer. I beslutet om inrättande fastställs och delas havsområdena vid Finlands kust in i sex VTS-områden, på vilka fartygstrafikservice upprätthålls. Vid kusten tillhandahålls fartygstrafikservice dygnet runt och året om. Fartyg med en längd på minst 24 meter är skyldiga att delta i fartygstrafikservicen.

Det har framkommit utmaningar vid tillämpningen av lagen om fartygstrafikservice (623/2005) till följd av att lagen är otydlig och asymmetrisk. Den internationella författningsramen medför ett behov att uppdatera den nationella lagen. Också nationella ändringsbehov för att begränsa fartygstrafiken av hälsosäkerhetsskäl talar för att lagen ändras. Eftersom ändringar föreslås i varje kapitel i lagen och syftet är att uppdatera lagens systematik och att göra lagen mer användarvänlig, föreslås det att den gällande lagen upphävs och att det utfärdas en ny, uppdaterad lag om fartygstrafikservice. Samtidigt föreslås lagar om ändring av vissa andra lagar som berör sjöfarten. Det föreslås en lag om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg, en lag om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, en lag om ändring av vissa bestämmelser i lagen om passagerarfartygs personlistor, en lag om ändring av vissa bestämmelser i lagen om passagerarfartygs personlistor och en lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten. Dessa ändringar är i huvudsak av teknisk art.

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samråd med Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket, som är ämbetsverk inom förvaltningsområdet. Också Fintraffic Sjötrafikledning Ab, som tillhandahåller fartygstrafikservice, har deltagit i beredningen. Forsvarsförvaltningen, inrikesministeriet och Gränsbevakningsväsendet har hörts vid beredningen.

Det har varit möjligt att följa projektets framskridande i Projektportalen på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM018:00/2021>. På den webbplatsen har uppgifter om projektets framskridande samt annat material i ämnet publicerats.

Ett inledande möte för författningsprojektet hölls den 8 juni 2021. Vid mötet kartlagdes intressegruppernas åsikter om behov av ändringar i lagen. Protokollet och presentationsmaterialet är tillgängliga i Projektportalen.

Propositionen sändes ut på remiss under sommaren 2022. (*Kompletteras efter remissrundan*).

### 2 Nuläge och bedömning av nuläget

#### *Lagstiftning och praxis*

I lagen om fartygstrafikservice föreskrivs det om fartygstrafikservicen på finskt vattenområde samt om den arrenderade delen av Saima kanal och om tillfällig ledning av fartygstrafiken i specialsituationer. Lagen tillämpas också på fartygstrafikserviceleverantörens (nedan också *VTS-tjänsteleverantören*) övervakning av att trafiksepareringssystem och obligatoriska fartygsrapporteringssystem som etablerats utanför finskt vattenområde iakttas, samt på den

informationshantering och anmälningsskyldighet i fråga om sjöfarten som gäller fartyg i sjötrafik som besöker finska hamnar. I statsrådets förordning om fartygstrafikservice (763/2005) finns närmare bestämmelser om krav på utbildning och behörighet inom fartygstrafikservicen, anmälningar som gäller fartyg och deras last, planen för mottagande av fartyg i behov av assistans samt samarbete mellan myndigheter.

Transport- och kommunikationsverket är behörig myndighet för ledning av fartygstrafiken. Den behöriga myndigheten inrättar fartygstrafikservicen på ett visst område, godkänner en drifhandbok och fattar beslut i enlighet med lagen om fartygstrafikservice. I Finland ordnar Trafikledsverket fartygstrafikservicen i enlighet med lagstiftningen och beslutet om inrättande. Trafikledsverket beställer den operativa driften av servicen av Fintraffic Sjötrafikledning Ab som är ett dotterbolag till den statsägda specialuppgiftskoncernen Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab, som står under kommunikationsministeriets ägarstyrning. Koncernens specialuppgift är att på land, till havs och i luften trygga de nödvändiga trafikstyrningstjänster samhället, myndigheterna och näringslivet behöver. Genom specialuppgiften tryggas också funktionsförmågan vid störningar under normala förhållanden samt vid undantagsförhållanden. Servicen tillhandahålls av tre VTS-centraler i Helsingfors, Åbo och Villmanstrand (Finska vikens sjötrafikcentral, Västra Finlands sjötrafikcentral och Saimaa VTS).

Fintraffic Sjötrafikledning säkerställer säker och smidig fartygstrafik vid Finlands kust, på internationella havsområden i närheten av den samt i djupfarleden i Saimenområdet. Hos Fintraffic Sjötrafikledning förhindrar 100 yrkespersoner olyckor i fartygstrafiken och eventuell skada för miljön till följd av dem, och dess VTS-centraler övervakar att fartygen färdas säkert dygnet runt, varje dag under året. Under 2021 förhindrade VTS-centralerna 20 potentiella kritiska lägen, av vilka potentiell grundstötning förhindrades i nio fall. Fintraffic Sjötrafiklednings tjänster omfattar utöver fartygstrafikservice också säkerhetsradiotjänster och radionavigations-tjänster samt digitala tjänster för lägesbild och informationsutbyte.

Havsområdena vid Finlands kust har delats in i sex VTS-områden: Bothnia VTS, West Coast VTS, Archipelago VTS, Hanko VTS, Helsinki VTS Kotka VTS samt i djupfarleden på insjöarna i Saimenområdet Saimaa VTS. De regionala VTS-anvisningarna är respektive VTS-områdes anvisningar till fartygets befälhavare (*Master's Guides*), i vilka den fartygstrafikservice som tillhandahålls inom respektive område beskrivs. Den valda servicenivån styr fartygstrafikservicepersonalens befogenheter och tekniska nivå, som bägge ska vara sådana att servicenivån kan upprätthållas. Sedan 2015 har VTS-områdena omfattat hela Finlands kust och djupfarleden i Saimenområdet.

Vid kusten tillhandahålls VTS-tjänster dygnet runt och året om. VTS-operatörerna vid VTS-centralerna följer fartygstrafiken och upprätthåller en lägesbild av trafiken i realtid. Fartygen ges information bland annat om trafiken inom VTS-området, farledernas och säkerhetsanordningarnas skick och användbarhet samt andra omständigheter som inverkar på säkerheten i fartygstrafiken. VTS-centralerna har ett nära samarbete med myndigheter, hamnar och andra samarbetsparter.

VTS-tjänsteleverantören ska ha tillgång till ett lämpligt VTS-system för tjänsteproduktionen. VTS-systemet ska kunna behandla de uppgifter som behövs för att producera fartygstrafiktjänsterna och innefatta de tjänster för informationshantering, sensorer och radiokommunikation som behövs för trafikledningen inom VTS-området. Lägesbilden och VTS-systemet som används för tjänsteproduktionen ska vara i enlighet med det beslut om inrättande av fartygstrafikservicen som den behöriga myndigheten godkänt.

Det obligatoriska rapporteringssystemet för fartyg på Finska viken som inrättats i samråd mellan Finland, Estland och Ryssland, GOFREP (*Gulf of Finland Reporting*) omfattar hela Finska viken utom de nationella VTS-områdena. Finlands ansvarsområde omfattar den norra delen av GOFREP-området, och övervakas av Helsinki Traffic som finns vid Finska vikens sjötrafikcentral. Det sydliga ansvarsområdet inom GOFREP-området övervakas av Tallinn Traffic i Estland, och östra Finska viken hör till St. Petersburg Traffics övervakningsområde. Dessutom har Finland och Estland infört ett obligatoriskt rapporteringssystem för fartygstrafik på sina nationella vattenområden utanför sina VTS-områden.

Genom trafiksepareringssystem (*Traffic Separation Scheme, TSS*) styrs fartygstrafiken till vissa rutter på livligt trafikerade havsområden samt skiljs mötande trafik åt. På Finska viken finns fyra trafiksepareringssystem: på havsområdena söder om Hangö udd, Porkala och Kallbådagrund samt väster om Köpu. På ryskt territorialvatten finns dessutom trafiksepareringssystem som Ryssland upprätthåller. Finland har också tillsammans med Sverige inrättat ett trafiksepareringssystem på Ålands hav (*Åland Sea TSS*) och i Kvarken. Åland Sea Traffic, som opereras från Västra Finlands sjötrafikcentral, övervakar trafiken i södra delen av trafiksepareringssystemet på Ålands hav. På det området finns inget obligatoriskt rapporteringssystem för fartygstrafik, men fartygstrafiken övervakas. Förseelser påpekas för fartygen och rapporteras till myndigheterna.

Fartygstrafikservicen stödjer isbrytarservicen. I vintersjöfarten deltar VTS-centralerna aktivt i samarbetet med fartygen, isbrytarna, lotsarna, hamnarna, isbrytningsledningen och tillsynsmyndigheterna. Samarbetsuppgifterna omfattar utöver information till fartyg vintertid bland annat tillsyn över trafiksepareringssystemets drift, beställning av assisterande isbrytningstjänster för isbrytning i hamnar och farleder, avvikelserapporter, koordinering av trafiken i samråd med isbrytarbefälhavare och lotsar, beslut om avbrytande av trafiken av andra skäl än ishinder i samråd med Transport- och kommunikationsverket samt skötseln av andra sådana ärenden som avtalats i samarbetsinstruktionerna för vintersjöfarten.

### *Lotsningslagen*

Fartygstrafiktjänsterna bör särskiljas från lotsningstjänster, som inte ingår i fartygstrafiktjänsterna. Enligt 2 § 1 punkten i lotsningslagen (940/2003) avses med lotsning verksamhet i anslutning till manövrering av fartyg, varvid lotsen är befälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfart. Fartygstrafikservice är inte ett alternativ till att anlita lots. Fartygstrafikservicen och lotsningen kompletterar varandra. Fartygstrafikservicen kompletterar lotsningen genom att ge lotsningen uppgifter bland annat om andra fartygs rörelser, fartygens skick och väderförhållandena. I lotsningslagen föreskrivs det om VTS-tjänsteleverantörens skyldighet att ta emot anmälningar om fartygens anlitan­de av lots och att underrätta Transport- och kommunikationsverket sina iakttagelser om hur lotslagen iakttas.

### *Lag om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg*

Det föreskrivs om skeppsmätning i 7 kap. i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009), nedan *fartygssäkerhetslagen*. Enligt 64 § i fartygssäkerhetslagen utförs skeppsmätning av finska fartyg utförs av Transport- och kommunikationsverket eller av skeppsmätare som utsetts av Transport- och kommunikationsverket och som inte är anställda hos Transport- och kommunikationsverket, nedan kallad *skeppsmätare*. Enligt 67 § i den lagen utfärdar Transport- och kommunikationsverket på basis av skeppsmätningen ett mätbrev för fartyget enligt skeppsmätningkonventionen.

Enligt 71 § i fartygssäkerhetslagen kan Transport- och kommunikationsverket på begäran av redaren eller fartygets befälhavare för ett finskt fartyg utfärda ett mätbrev på engelska för Suez kanal eller för Panama kanal.

I nuläget har Transport- och kommunikationsverket avtal med sju erkända klassificeringssällskap (*American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, DNV, Lloyd's Register, RINA Services S.p.A., Russian Maritime Register of Shipping* och *Nippon Kaiji Kyokai*). De erkända klassificeringssällskapen har fullmakt att i Finland utföra besiktning av fartyg, godkänna planering avseende dem och bevilja flera olika säkerhetscertifikat. Finland har dock inte bemyndigat klassificeringssällskapen att genomföra skeppsmätning av finska fartyg eller att utfärda internationella mätbrev.

Flera stater har bemyndigat klassificeringssällskapen att genomföra skeppsmätningar och utfärda internationella mätbrev. I samband med utländska nybyggnadsprojekt för finska fartyg ställs ofta frågan om klassificeringssällskapet får genomföra skeppsmätningen.

#### *Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten*

I lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) föreskrivs det om tillsynen över efterlevnaden av stadganden och bestämmelser som gäller fartygssäkerhet. I samband med Europeiska sjösäkerhetsbyråns auditering våren 2021 upptäcktes en liten felaktighet i bestämmelsen om undantag från inspektionsskyldigheten, och avsikten är att korrigera den i denna proposition.

#### *Lagen om passagerarfartygs personlistor*

Lagen om passagerarfartygs personlistor (1038), nedan lagen om personlistor, trädde i kraft 2010. Genom lagen föreskrevs i lag om passagerarfartygs personlistor på det sätt som förutsätts i grundlagen. Bestämmelserna om registrering av personuppgifter preciserades också på det sätt som förutsätts i personuppgiftslagen (523/1999). Samtidigt genomfördes direktivet om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater på lagnivå. Tidigare hade direktivet genomförts genom statsrådets förordning om passagerarfartygs personlistor, som upphävdes.

Genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2109 om ändring av rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna, nedan ändringsdirektivet om registrering, effektiverades och påskyndades behöriga myndigheters tillgång till passageraruppgifter. Genom ändringsdirektivet om registrering uppdaterades och preciserades vissa definitioner avseende registrering av passagerare, samt avskaffades vissa krav avseende bolagens system för registrering av passagerare.

I ändringsdirektivet om registrering tilläts medlemsstaterna utnyttja en övergångsperiod på sex år, under vilken det kan tillåtas att uppgifter lämnas till de system som är i bruk i nuläget. Övergångsperioden räknas från den 20 december 2017, och den löper alltså ut den 21 december 2023. I lag 171/2019 om ändring av lagen om passagerarfartygs personlistor togs den övergångsperioden i bruk för att ge tillräcklig tid att genomföra systemändringarna för sändning av uppgifter.

### *Miljöskyddslagen för sjöfarten*

Genom de ändringar i miljöskyddslagen för sjöfarten som genomfördes genom lag 669/2021 genomfördes Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/883 om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, om ändring av direktiv 2010/65/EU och upphävande av direktiv 2000/59/EG (nedan *fartygsavfallsdirektivet*). Efter att ändringarna trätt i kraft framkom det att lagen behöver kompletteras i fråga om utbildningsskyldigheten enligt direktivet.

### *Internationell utveckling och EU:s lagstiftning*

Internationella sjöfartsorganisationen (*International Maritime Organization, IMO*) reglerar och utvecklar ledningen av sjöfarten. I kapitel V i bilagan till IMO:s konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (*International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS*) ingår regel 12 om fartygstrafikservice. Enligt den förbinder sig de fördragsslutande staterna att inrätta VTS-centraler på sådana platser där trafiktätheten och trafikrelaterade risker förutsätter det. De fördragsslutande staterna ska i mån av möjlighet iaktta IMO:s anvisningar när VTS-centralerna inrättas. Dessutom åläggs de fördragsslutande staterna att se till att fartyg som seglar under deras flagg anlitar VTS-centralernas tjänster och iakttar reglerna för VTS-området. Det får göras obligatoriskt att anlita VTS-tjänster endast på kuststaters territorialvatten.

I fråga om den gällande lagen om fartygstrafikservice var den viktigaste internationella författningen om ledning av sjöfarten IMO:s resolution A.857(20) "Guidelines on Vessel Traffic Services", i vilken det föreskrevs om allmänna principer för ledningen av sjöfarten. I resolutionen har utfärdats anvisningar för inrättandet av VTS-system på sådana platser som är kritiska med avseende på trafiken och miljöskyddet, den operativa organiseringen och upprätthållandet av systemen samt personalens utbildning. Resolutionen ska tillämpas tillsammans med resolution MSC.43(64) om fartygs rapporteringsskyldighet, vilken trädde i kraft den 9 december 1994, samt gällande VTS-drifthandbok (*Vessel Traffic Services Manual*) av Internationella föreningen för navigeringsanordningar och fyror, nedan (*International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities, IALA*). IMO:s resolution A.851 (20) "General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements" berör anvisningar för obligatoriska rapporteringssystem som inrättas till sjöss, och för Finlands del berör den GOFREP-systemet.

IALA har i årtionden aktivt deltagit i utvecklandet av fartygstrafikservicen. I dess VTS-kommitté ingår nationella sjöfartsmyndigheter, VTS-tjänsteleverantörer och företrädare för industrin. IALA:s generalsekreterare kan dessutom kalla företrädare för vetenskaps- och forskningsinstitutioner samt organisationer såsom Internationella sjökortsorganisationen (*International Hydrographic Organization, IHO*), Internationella hamnorganisationen (*International Association of Ports and Harbours, IAPH*) och Internationella lotsorganisationen (*International Maritime Pilots' Association, IMPA*) för att assistera i kommitténs arbete. IALA:s senaste VTS-drifthandbok har utarbetats utifrån IMO:s resolution 2021, och den syftar till att ge myndigheterna detaljerade uppgifter och anvisningar om inrättandet av, tekniska lösningar för och operativ verksamhet vid VTS-centraler. I den beskrivs bland annat hur personalen ska utbildas, certifieras och auditeras.

I resolution A.857(20) anses det nödvändigt att avtalsstaterna ser till att VTS-centralernas verksamhet grundar sig på en lag i vilken den behöriga myndigheten och den VTS-myndighet som ansvarar för VTS- verksamheten definieras och ges nödvändig behörighet. Det VTS-område som ska inrättas bör definieras och förklaras som VTS-område. Kvaliteten och nivån

på de tjänster som den VTS-central som ska inrättas tillhandahåller bör fastställas, likaså kraven på VTS-operatörernas behörighet med beaktande av nivån på de tjänster som tillhandahålls. Enligt resolutionen ska till de tjänster som VTS-centralen tillhandahåller hänföras åtminstone rapporteringstjänster, men till dem kan även hänföras navigationsassistans och trafikledningstjänster. Om VTS-centralens behörighet omfattar en skyldighet att ge fartygen instruktioner, ska dessa vara enbart riktgivande (resultat orienterat). Beslut om detaljerna för en åtgärd enligt instruktionerna, t.ex. kurs- och maskinkommandon, ska fattas av befälhavaren. Det konstateras att lotsarna på grund av sin lokalkännedom spelar en viktig roll då det gäller att trygga fartygets säkra navigering i samarbete med VTS-centralerna.

Resolution A857(20) ersattes med IMO:s resolution A.1158(32), som antogs av IMO:s generalförsamling som hölls den 6–15 december 2021. Ändringarna påverkar organiseringen av fartygstrafikservice. I resolutionen avskaffades de detaljerade anvisningarna om organiseringen av VTS, och de ersattes med riktgivande anvisningar. Eftersom bland annat har termen VTS-myndighet ersatts med termen VTS-tjänsteleverantör kan tjänsteleverantörens myndighetsstatus avskaffas och tjänsten kan köpas, vilket redan skett i Finland med stöd av EU-bestämmelser. Eftersom termen myndighet enligt etablerat svenskt språkbruk avser organ inom den statliga eller kommunala förvaltningsapparaten samt organ inom den europeiska förvaltningen, används inte termen VTS-myndighet om VTS-tjänsteleverantören i den gällande lagen om fartygstrafikservice. Med VTS-tjänsteleverantör avses dock i den gällande lagen termen "*VTS-authority*" enligt IMO:s resolution A.857(20), och innan resolutionen användes i internationella sammanhang termen "*VTS-authority*" om den.

I resolution A.1158(32) ändrades särskilda VTS-tjänster till VTS-uppgifter, vilket förtydligar VTS-tjänsteleverantörens uppgifter i förhållande till de fartyg som deltar i servicen. Det är också tillåtet att ordna VTS utanför territorialvattnen till exempel i form av obligatoriska rapporteringssystem för fartyg som IMO godkänner, såsom GOFREP på Finska viken. Ändringar förutsätter inga ändringar i avtal eller praxis mellan GOFREP-parterna.

IMO:s generalförsamling har antagit resolutionen Res.A949(23) "Guidelines on Places of Refuge", som innehåller anvisningar för tillgång till skyddade platser för fartyg i behov av assistans. Inom IMO:s ram har det också slutits en konvention om förenkling av formaliteterna i internationell sjöfart (*FAL-konventionen*, FördrS 27/1967), genom vilken praxis och formaliteter för rapportering harmoniseras globalt.

I samband med omarbetningen av IMO:s resolution ökar IALA:s roll som utfärdare av operativa anvisningar för fartygstrafikservice och främjare av enhetlig internationell praxis. IALA har ändrat och kommer ytterligare att ändra sina viktigaste anvisningar så att de bättre motsvarar nutida tekniska, operativa och utbildningsmässiga krav.

EU-lagstiftningen om fartygstrafikservice består av 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 (nedan *övervakningsdirektivet*) jämte ändringar, och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG (nedan *direktivet om rapporteringsformaliteter*) jämte ändringar.

Övervakningsdirektivets syfte är att upprätta en ram för samarbetet mellan medlemsstaterna och EU-kommissionen, och att samtidigt upprätta erforderliga kommunikationsförbindelser mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter och hamnar. Övervakningsdirektivets syfte är också att se till att fartygen fullgör den rapporteringsskyldighet som åligger dem enligt dessa system.



I övervakningsdirektivet finns bestämmelser bland annat om rapporteringssystem för fartyg, tillämpningen av ruttdelningssystem, övervakning av fartygs efterlevnad av sjötrafikinformationstjänster, översändande av information om vissa fartyg, rapportering av tillbud och olyckor till sjöss, åtgärder vid ytterst ogynnsamma väderförhållanden samt information. Den 28 maj 2009 tog EU i övervakningsdirektivet (2002/59/EG) in närmare bestämmelser om anvisande av säker plats, och har också utfärdat en egen anvisning om anvisande av säker plats.

Syftet med direktivet om rapporteringsformaliteter är att förenkla och harmonisera förfarandena för rapportering vid fartygs anlop och avfärd. I direktivet om rapporteringsformaliteter ingår bestämmelser bland annat om förhandsanmälan innan ett fartyg ankommer till en hamn i en medlemsstat, utbyte av uppgifter och konfidentiell behandling av uppgifter.

Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1239 om inrättande av en europeisk kontaktpunkt för sjöfart och om upphävande av direktiv 2010/65/EU (nedan *EMSW-förordningen*) upphävs direktivet om rapporteringsformaliteter och inrättas ett nytt rapporteringssystem. Förordningen börjar tillämpas den 15 augusti 2025.

#### *Bedömning av nuläget*

I samband med tillämpningen av *lagen om fartygstrafikservice* har det framkommit utmaningar till följd av att lagen är otydlig. För att göra den operativa verksamheten smidigare och förbättra VTS-tjänsteleverantörens verksamhetsförutsättningar har det framkommit ett behov av att se över tillämpningsområdet för lagen om fartygstrafikservice och bestämmelserna som helhet.

I förordningen om fartygstrafikservice finns bland annat sådana bestämmelser om behörigheter och anmälningsskyldigheter som enligt etablerad praxis bör utfärdas genom lag, och systematiken mellan förordningen och lagen är inte heller annars tydlig. I lagen om fartygstrafikservice har flera enskilda ändringar gjorts utifrån nationella utgångspunkter samt till följd av EU-bestämmelsernas och de internationella bestämmelsernas utveckling, senast genom regeringens proposition RP 91/2019 rd som trädde i kraft den 1 januari 2020. Förordningen om fartygstrafikservice har ändrats två gånger, senast genom statsrådets förordning 1216/2018. För att förenkla bestämmelserna är det rationellt att upphäva lagen och förordningen om fartygstrafikservice och genomföra en totalöversyn av den nationella lagen om fartygstrafikservice.

IMO:s resolution och EU-direktiven om fartygstrafikservice har nationellt genomförts genom lagen om fartygstrafikservice. Den senaste tidens utveckling i fråga om EU-bestämmelser och SOLAS-konventionen innebär att bestämmelserna om fartygstrafikservice delvis har föråldrats. De viktigaste ändringarna i den internationella författningsramen berör ändringar i VTS-servicen till följd av antagandet av IMO:s resolution A.1158(32) och ändringar i IALA:s anvisningar samt ändringar i rapporteringsformaliteter till följd av dels uppdateringen av IMO:s resolution, dels EMSW-förordningen.

I fråga om *lagen om fartygstrafikservice* är det värt att notera att antalet utsedda skeppsmätare sedan 2016 har minskat från tio till sex, och under samma tid har inte en enda ny skeppsmätare utsetts. Merparten av skeppsmätningarna av finska fartyg är små skeppsmätningar där de allmänna arrangemangen är enkla. Att genomföra skeppsmätningar av stora lastfartyg och passagerarfartyg är en krävande uppgift, för vilken de finländska utsedda skeppsmätarna inte samlar tillräcklig kompetens till följd av de små möjligheterna att genomföra sådana skeppsmätningar. De erkända klassificeringssällskapen genomför avsevärt fler

skeppsmätningar av stora fartyg än de finländska utsedda skeppsmätarna, och dessutom har klassificeringssällskapen system för utbildning av skeppsmätare.

Om erkända klassificeringssällskap bemyndigas att genomföra skeppsmätningar av finska fartyg, minskar risken för att kompetenta skeppsmätare inte är tillgängliga för skeppsmätning av finska fartyg i framtiden.

Många finländska nybyggnadsprojekt beställs av utländska varv, och erkända klassificeringssällskap deltar praktiskt taget i alla projekt. Möjligheten att anlita erkända klassificeringssällskap för skeppsmätning gör det lättare att ordna skeppsmätningen.

I 3 § i fartygssäkerhetslagen föreskrivs det på vilka fartyg lagen tillämpas. Enligt huvudregeln tillämpas lagen på finska fartyg på finskt vattenområde och utanför finskt vattenområde. Lagen tillämpas dock inte på fritidsbåtar, nöjesfartyg och hyresbåtar. Utanför tillämpningsområdet är likaså vissa mindre fiskefartyg, fartyg som utför Försvarsmaktens och Gränsbevakningsväsendets grundläggande uppgifter samt fartyg som används för frivillig sjöräddning. Färjor som hör till vägområdet enligt 3 § 1 mom. 9 punkten i lagen om enskilda vägar (560/2018), det vill säga så kallade privatvägsfärjor, eller färjor som inte hör till en landsväg eller enskild väg och som styrs med hjälp av en styrlina eller någon annan av Transport- och kommunikationsverket godkänd anordning som ersätter styrlinan hör inte till någon av de fartygskategorier som anges ovan, och därför bör fartygssäkerhetslagen anses gälla sådana fartyg eftersom de uppfyller definitionen på fartyg enligt 2 § 1 mom. 14 punkten i fartygssäkerhetslagen. I praktiken ska de därför besiktas som lastfartyg eller passagerarfartyg, beroende på storlek och passagerarkapacitet. Däremot tillämpas fartygssäkerhetslagen inte fullt ut på så kallade landsvägsfärjor som opererar en del av en landsväg, eftersom det finns specialbestämmelser om landsvägsfärjor i 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar och i kommunikationsministeriets förordning om landsvägsfärjor (20/2006). I Finland finns i nuläget 21 privatvägsfärjor och högst några stycken andra färjor. På grund av arten av dessa färjors trafikområde och drift samt driftens småskalighet har Transport- och kommunikationsverket inte riktat tillsyn till dem, och ingen besiktning har heller krävts av dem. Inga kända olyckor har förekommit. I fråga om drift och trafikområde är färjor som hör till enskilda vägar eller som inte hör till någon landsväg eller enskild väg sådana att det inte är ändamålsenligt att tillämpa de tekniska kraven och säkerhetskraven enligt fartygssäkerhetslagen på dem, och därför har det ansetts motiverat att dessa fartyg lämnas utanför fartygssäkerhetslagens tillämpningsområde.

I fråga om *lagen om passagerarfartygs personlistor* konstateras att passagerarnas personuppgifter hittills i stället för till systemet för hantering av information inom sjöfarten har kunnat lämnas till bolagens egna system för personlistor. Under övergångsperioden på sex år kan lagstiftningen anses var aningen otydlig.

Uppgifter om antalet passagerare som vistas ombord ska anmälas till systemet för hantering av information inom sjöfarten, AIS-systemet eller den tekniska applikationen Transport- och kommunikationsverket upprätthåller. Efter övergångsperioden anmäls passagerarnas personuppgifter endast till systemet för hantering av information inom sjöfarten. Det föreslås också att kraven i lagen på upprättande av ett system för personlistor och utseende av en person att föra personlistan samt bestämmelserna om utlämnande av uppgifter stryks efter övergångsperioden. Ändringen kommer att leda till att lagstiftningen blir tydligare.

I *lagen om verkställighet av böter* (672/2002) föreskrivs det om verkställighet av förseelseavgifter och påföljdsavgifter. Rättsregistercentralen verkställer till exempel avgifter för trafikförseelse enligt sjötrafiklagen. Lagen om fartygstrafikservice dock nämns inte i fråga om

tillämpningsområdet för lagen om verkställighet av böter, vilket bör korrigeras för att avgifter för trafikförseelse enligt lagen om fartygstrafikservice ska kunna verkställas.

### **3 Målsättning**

De förslag som berör lagen om fartygstrafikservice syftar till att uppdatera lagen om fartygstrafikservice så att den motsvarar den internationella utvecklingen, till att reagera på nationella ändringsbehov och till att göra lagen och dess systematik tydligare.

Ändringen av fartygssäkerhetslagen syftar till att underlätta skeppsmätning av finska fartyg samt till att trygga den framtida tillgången till krävande skeppsmätningar. De föreslagna ändringarna hjälper Transport- och kommunikationsverket att besluta i vilken omfattning och med hur långa intervaller det ska delegera skeppsmätning av och utfärdandet av mätbrev för finska fartyg till erkända klassificeringssällskap. I detta sammanhang avtalas den detaljerade arbetsfördelningen mellan Transport- och kommunikationsverket och de erkända klassificeringssällskapen i klassificeringssällskapsavtalet.

Avsikten är inte att i regel bemyndiga erkända klassificeringssällskap att bevilja internationella mätbrev för finska fartyg, men enligt propositionen ska det vara möjligt att i enskilda fall avtala att ett erkänt klassificeringssällskap vid behov kan utfärda ett mätbrev för ett finskt fartyg. Mätbrev för Suez kanal och för Panama kanal grundar sig inte på internationella konventioner, utan på Suez och Panamas kanalförvaltningars egna regler. Därför kan finska fartygs dräktighet mätas för mätbrev för Suez kanal eller Panama kanal också av någon annan instans än en skeppsmätare som Transport- och kommunikationsverket bemyndigat. Finska fartygs mätbrev för Suez kanal och Panama kanal behöver inte utfärdas av Transport- och kommunikationsverket.

Ändringen av lagen om personlistor syftar till att upphäva de bestämmelser som blivit onödiga vid utgången av den övergångsperiod som tillåts i direktivet.

Bestämmelserna om avfallshantering i hamn i miljöskyddslagen för sjöfarten kompletteras i fråga om utbildningsskyldigheten enligt fartygsavfallsdirektivet.

Genom ändringen av lagen om verkställighet av böter säkerställs en effektiv verkställighet av avgifter för trafikförseelse som fastställts med stöd av lagen om fartygstrafikservice.

## **4 Förslagen och deras konsekvenser**

### **4.1 De viktigaste förslagen**

Tillämpningsområdet för den föreslagna lagen begränsas inte i fråga om vilka fartyg som är skyldiga att delta i fartygstrafikservicen. Undantag är dock Försvarmaktens, Gränsbevakningsväsendets och andra myndigheters fartyg som inte används för kommersiella syften och på vilka lagen inte tillämpas. Enligt 4 § i lagförslaget bestäms skyldigheten att delta i fartygstrafikservicen, med undantag för myndigheters fartyg, enligt fartygets eller fartygskombinationens längd i stället för på fartygets användningssätt. Framöver tillämpas lagen om fartygstrafikservice och skyldigheterna enligt den att delta i fartygstrafikservicen också på fiskefartyg, traditionsfartyg, fritidsbåtar och bogserbåtar. Förslaget främjar sjöfartens säkerhet och gör tillämpningen av lagen tydligare. I den föreslagna 4 § utvidgas skyldigheten att lyssna på VHF-radio till att omfatta kortare fartyg än hittills, om de har tillgång till VHF-radio.

Det föreslås att det ska trafikreglerna för VTS-området ska anges i Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter i stället för i Transport- och kommunikationsverkets beslut om inrättande. Transport- och kommunikationsverket ska fortfarande inrätta fartygstrafikservice på ett visst område genom ett beslut om inrättande, men innehållet i fartygsrapporteringen för deltagande i fartygstrafikservice och förfarandena för den samt de bestämmelser som gäller trafiken på området ska meddelas genom verkets beslut.

I lagen föreslås ingå ett särskilt kapitel som berör upprätthållandet av fartygstrafikservice och deltagande i den samt VTS-tjänsteleverantörens uppgifter. Likaså föreslås det att myndighetsuppgifter i samband med fartygstrafikservicen ingår i ett särskilt kapitel. På så vis särskiljs tydligare än hittills myndigheternas uppgifter och fartygstrafiktjänsteleverantörens uppgifter.

VTS-tjänsteleverantören ska leda och reglera fartygstrafiken, informera fartygen om omständigheter som påverkar deras passage, bistå när ett kritiskt läge hotar och övervaka hur trafiksepareringssystemet och fartygsrapporteringssystemet iaktas. VTS-tjänsteleverantören ska producera en marin lägesbild och upprätthåller den drifhandbok som styr dess verksamhet. Den ska hantera informationssäkerhetsrisker i sina system samt ha beredskap för störningar under normala förhållanden och för undantagsförhållanden. I dessa uppgifter föreslås inga betydande ändringar. Inom kort kommer dock eventuella ändringsbehov att granskas under beredningen av helhetsöversynen av beredskapslagen samt av omarbetningen av direktiv (EU) 2016/1148 om åtgärder för en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverks- och informationssystem i hela unionen (*NIS2-direktivet*) och genomförandet av direktivet om robustheten för kritiska enheter (*direktivet om hantering av störningar*, även *CER-direktivet*). Däremot föreslås det att VTS-tjänsteleverantörens rätt att tillfälligt leda fartygstrafiken i speciellsituationer utvidgas i förhållande till nuläget. Det föreslås att fartygstrafiken ska kunna begränsas inte enbart till följd av avvikande väder-, is- eller vattenståndsförhållanden, en specialtransport eller sjöräddningsaktion eller någon annan motsvarande omständighet, utan också till följd av allvarlig fara för människors liv eller hälsa eller allvarliga störningar under normala förhållanden. På dessa grunder kan VTS-tjänsteleverantören till exempel stänga eller öppna ett vattenområde eller leda fartyg tillbaka till kaj. Dessutom föreslås det att VTS-tjänsteleverantören ska kunna sätta ut information om säkerhetsanordningar virtuellt i farleder och vattenområden. Transport- och kommunikationsverket ska fastställa alla dessa åtgärder inom ett dygn.

Kommunikationsministeriet föreslås fortsättningsvis ansvara för den allmänna ledningen och utvecklingen av verksamhet enligt lagen om fartygstrafikservice. Transport- och kommunikationsverket föreslås vara tillsynsmyndighet och svara för inrättandet av fartygstrafikservicen. Trafikledsverket svarar för ordnandet av trafikledningsservicen i enlighet med villkoren i det beslut om inrättande som Transport- och kommunikationsverket fastställt. Ett nytt förslag i förhållande till nuläget är att Trafikledsverket ska övervaka att trafiksepareringssystemen och de obligatoriska fartygsrapporteringssystemen på internationella havsområden i anslutning till VTS-området upprätthålls och iaktas, vilket verket kan beställa av VTS-tjänsteleverantören.

Liksom i nuläget ska Transport- och kommunikationsverket för att ta emot fartyg i en nödsituation anvisa skyddade platser. Gränsbevakningsväsendet ska i samarbete med VTS-tjänsteleverantören och andra myndigheter utifrån planen för skyddade platser för fartyg i behov av assistans utarbeta en plan samt besluta om anvisande av skyddad plats för fartyg.

Det föreslås att Transport- och kommunikationsverkets rätt att med stöd av sanktionslagstiftningen förbjuda fartyg att anlöpa eller avgå utvidgas till att också omfatta

situationer när ett fartygs passage ska begränsas till följd av allvarlig fara för människors liv eller hälsa eller allvarliga störningar under normala förhållanden.

Dessutom föreslås i huvudsak motsvarande bestämmelser som i gällande lag om anmälningar som berör fartyget och dess last. Den viktigaste ändring som föreslås är att närmare bestämmelser om flera anmälningar som berör fartyget och dess last ska utfärdas på lägre nivå. Till följd av sakens tekniska natur föreslås det att närmare bestämmelser ska få utfärdas genom föreskrift av Transport- och kommunikationsverket i stället för genom förordning av statsrådet. Liksom i nuläget föreslås det att Transport- och kommunikationsverket ska upprätthålla ett system för hantering av information inom sjöfarten.

I propositionen föreslås preciseringar av de gällande behörighetskraven för fartygstrafikserviceuppgifter samt av kraven på utbildning och hur den ordnas. Avsikten är att i fråga om krav på behörighet och utbildning för fartygstrafikservicepersonal liksom i nuläget iakttas IALA:s standarder samt rekommendationer samt rekommendationer, anvisningar och modellkurser i samband med dem. Det föreslås att deras viktigaste innehåll tas in i författningstexten.

Utgångspunkten för behörigheter och utbildning för fartygstrafikserviceuppgifter samt krav på ordnandet av den är regel 12 om fartygstrafikservice i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen, där medlemsstaterna förpliktas att i mån av möjlighet iakttas de anvisningar IMO utarbetar. I detta sammanhang avses IMO:s resolution A.1158 (32) "Guidelines for Vessel Traffic Services". Enligt punkt 5.2.3 i den anvisning som bifogas resolutionen ska den behöriga myndigheten (i Finland Transport- och kommunikationsverket) säkerställa att VTS-utbildningen är godkänd och VTS-personalen certifierad. Enligt anvisningarna ska VTS-tjänsteleverantören säkerställa att den har lämplig personal för fartygstrafikservice och att personalen har behörig utbildning och kompetens. Det förutsätter att personalen med godkänt resultat genomför en allmän utbildning som myndigheten godkänt, att arbetsplatsutbildningen genomförts med godkänt resultat vid den VTS-central där personen arbetar, återkommande bedömningar och repetitionsutbildning för att säkerställa att kompetensen upprätthålls samt relevant behörighet och anteckning om godkännande. I anvisningarna uppmanas medlemsstaterna att beakta IALA:s standarder samt de rekommendationer, anvisningar och modellkurser som avser dem.

I kapitlet med särskilda bestämmelser i lagförslaget föreslås det i förhållande till nuläget en ny bestämmelse om att en VTS-operatör vars funktionsförmåga är nedsatt till exempel till följd av intag av alkohol eller rusmedel inte får delta i ledningen av fartygstrafiken. I den föreslagna lagen föreskrivs det också om återkallande, ändring och begränsning av behörighetsintyg eller beslut om godkännande av utbildning. Dessutom föreskrivs det om anmärkning och varning, felavgift, andra straffbestämmelser samt VTS-operatörers straffrättsliga tjänsteansvar. I slutet av lagförslaget föreskrivs det om ändringssökande, behörig domstol samt lagens ikraftträdande och övergångsbestämmelser.

Dessutom föreslås i propositionen enskilda ändringar, främst av teknisk art, i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg, lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, lagen om passagerarfartygs personlistor, miljöskyddslagen för sjöfarten och lagen om verkställighet av böter.

## **4.2 De huvudsakliga konsekvenserna**

### *Ekonomiska konsekvenser*

Utvidgningen av tillämpningsområdet för lagen om fartygstrafikservice får inga särskilda ekonomiska konsekvenser för den dagliga fartygstrafikserviceverksamheten. Tack vare den befintliga beredskapen föranleds de ansvariga myndigheterna, leverantörerna och beställarna av fartygstrafiktjänster eller rederierna inga särskilda tilläggskostnader för kommunikationssystem och kommunikationsutrustning eller för personal.

Ackrediteringen för anordnare av grundutbildning för fartygstrafikserviceuppgifter och den auditering den förutsätter samt verifieringen av kvaliteten hos utbildningsplaner för fartygstrafikservicepersonal och hos utbildning som leverantören av fartygstrafiktjänster själv ordnar medför nya kostnader för Transport- och kommunikationsverket och för tillsynsobjekten. Kvalitetsövervakning har till stor del skett redan enligt gällande lag. Tilläggskostnaden beror delvis på hurvida man framöver väljer att genomföra tillsynen som tjänsteuppdrag eller i form av köpta tjänster. Merarbetet och resekostnaderna för Transport- och kommunikationsverket uppgår i medeltal till några tusen euro per år, och beloppet varierar enligt tidpunkten för tillsynshändelser som ska ske med vissa intervaller. För en del tillsynshändelser kan Transport- och kommunikationsverket framöver debitera en beslutsavgift (i avgiftsförordningen i nuläget 630 euro / beslut) och tillhörande kostnader för arbetstimmar och resor (i nuläget 380 euro / timme under tjänstetid och andra tider 550 euro / timme). Transport- och kommunikationsverket ersätts då delvis för ökningen i verksamhetskostnader. De externa tjänsteleverantörernas debitering för kvalitetssäkring kan antas vara lika stora som ämbetsverkets. En del av myndighetstillsynen föreslås förbli avgiftsfri. Utöver debiteringarna kan tillsynshändelserna medföra interna kostnader för förberedelser och arrangemang hos tillsynsobjektet. Leverantören av utbildningstjänster överför de kostnader som faktureras för tillsynshändelserna och sina egna tilläggskostnader till priserna mot kund. Leverantören av fartygstrafiktjänster kan överföra nya tillsynskostnader till avtalet med beställaren av tjänster. Om utbudet på den inhemska utbildningsmarknaden förändras, kan det leda till att kostnaderna för kvalitetssäkring för utbildningen stiger och att de avviker från prognosramen. Fartygstrafikservicepersonal kan också utbildas utomlands. Utbildningskostnaderna för leverantören av fartygstrafiktjänster skiljer sig inte märkbart mellan Finland och utlandet. En fördel om utbildningen ordnas i hemlandet är att utbildningskompetensen består i Finland och att det är lätt att ordna utbildningen; en fördel med utbildning som ordnas utomlands är tillgången till språkbud och umgänget med utländska kollegor.

Ett beslut att ingripa i fartygens passage i specialsituationer som berör hälsosäkerheten eller vid andra allvarliga störningar kan få ekonomiska konsekvenser för rederier, fraktkunder och passagerare. Rederierna kan få kostnader för att fartygs- och besättningsrotationen störs. Om frakten fördröjs kan näringslivet drabbas i egenskap av mottagare eller bortfraktare. Konsekvenser kan också uppkomma för hamnar och företag som verkar i hamnarna om trafiken inte löper enligt tidtabell. För industrihamnar kan leveransstörningar få stora konsekvenser. Konsekvenserna märks ibland i långa logistik-, produktions- och handelskedjor. Villkoren i befaktningsavtalen kan i en del situationer leda till sanktioner för rederierna. I persontrafik märks konsekvenserna i form av störningar i resekedjorna. Konsekvensernas riktning och följd är av så olika slag i olika situationer att deras ekonomiska värde inte kan fastställas på allmän nivå eller i form av ett eurobelopp. Trots de ekonomiska konsekvenserna kan besluten motiveras med tryggheten av hälsosäkerheten på nationell nivå eller avvärjandet av andra omfattande skador. Beslut om åtgärder mot fartyg kan fattas till exempel enligt de krav som ställs med stöd av lagen om smittsamma sjukdomar vilket då ingår i en allvarlig situation som hanteras som en större helhet, eller så har en smittsam sjukdom upptäckts ombord vilket innebär att fartyget genom beslut av kommunens läkare för smittsamma sjukdomar med de medel som anges i lagen kan anvisas en plats där närmare undersökningar kan genomföras på ett hälsosäkert sätt. Själva fartygstrafiken och nära anslutna ekonomiska processer kan också dra nytta av att detta slags skador bekämpas.

Den utbildningsskyldighet som föreslås ingå i miljöskyddslagen för sjöfarten får små konsekvenser för hamninnehavarna. Det kan antas att största delen av hamninnehavarna redan nu, utan att det uttryckligen föreskrivs om någon sådan skyldighet i lagen, utbildar och introducerar sin personal i rutiner och utrustning för avfallshantering samt upprätthåller deras kompetens. Förslagen får inga konsekvenser för aktörernas administrativa börda.

Inga andra betydande konsekvenser av förslagen har identifierats.

#### *Konsekvenser för säkerheten*

När lagens tillämpningsområde utvidgas minskar olycksrisken, eftersom skyldigheterna att delta, lyssna och följa med berör en större del av fartygstrafiken än hittills. När trafikreglerna för VTS-området utfärdas i form av förpliktande bestämmelser minskar riskerna. Inom VTS-området iaktas sjövägsreglerna, som preciseras genom de trafikregler för respektive VTS-område som myndigheten meddelar. Skälet är att de finländska farlederna är smala och grunda, samt is- och väderförhållandena vintertid. Befrielsen för övningsområden tillåter att trafikledningen koncentrerar sig på att betjäna handelssjöfarten. Att nivån på grundutbildningen för fartygstrafikservicepersonalen höjs från vaktstyrmansutbildning till sjökaptensutbildning och att tillsynen över utbildningens kvalitet stärks minskar också risken för olyckor. Höjningen av grundutbildningens nivå innebär att en VTS-operatör ska ha minst ett års erfarenhet av arbete på kommandobryggan och den kommunikation med VTS-servicen som det innefattar, vilket stärker insikterna i hanteringen av fartyget och underlättar trafikledningen och hanteringen av krävande situationer. I nuläget uppfyller redan alla nya VTS-operatörer dessa krav. Tillsynen över utbildningens kvalitet ger utbildningen trovärdighet och stärker samtidigt tilltron hos dem som deltar i fartygstrafikservicen till att VTS-operatören verkligen kan hjälpa dem genom trafikledning.

Av olika skäl har ingen kvantitativ bedömning gjorts av följande risker. Det ekonomiska värdet av att undvika enskilda olyckor kan i varje fall betydligt överstiga kostnaderna till följd av lagförslaget (närmast tilläggskostnaden för tillsyn över utbildningen) redan i fråga om en liten olycka. Olyckor medför ofta bland annat kostnader för räddningsverksamhet för olika parter, kostnader för reparation av skador på fartyg, eventuella kostnader för personskador, trafikstörningar samt kostnader för bekämpning eller eftervård av miljöförstöring.

#### *Miljökonsekvenser*

Fartygstrafikservicen är en betydande faktor som upprätthåller och främjar säkerheten i sjöfarten, vilket också får positiva konsekvenser för miljön. Minskad risk för olyckor i fartygstrafiken förhindrar miljöförstöring till följd av olyckor. Ingen kvantitativ bedömning har gjorts av de konsekvenserna. VTS-tjänsteleverantörens statistik visar att betydande miljöförstöring kan förhindras genom VTS-verksamheten. I de statistikförda fallen har det antingen varit fråga om att grundstötning eller kollisioner har förhindrats, vilket förhindrat att farligt eller miljöskadligt gods kommit ut i naturen.

#### *Konsekvenser för myndigheterna*

Genom de föreslagna ändringarna i *lagen om fartygstrafikservice* utökas myndigheternas uppgifter i fråga om tillsyn över utbildningens kvalitet. Ändringarna bedöms dock inte som helhet få några betydande konsekvenser för myndigheternas verksamhet.

Ändringen av 3 § i *fartygssäkerhetslagen* får inga konsekvenser för Transport- och kommunikationsverkets tillsynsverksamhet, eftersom verket inte under de senaste åren har riktat tillsyn till andra färjor än landsvägsfärjor. Däremot gör ändringen det möjligt för Transport- och kommunikationsverket att utifrån privatvägsfärjornas verksamhet och trafik ställa ändamålsenliga tekniska krav som kompletterar sjötrafiklagen samt att ställa säkerhetskrav i de anvisningar som utarbetas för dem som ansöker om statsstöd för enskilda vägar (TRAFICOM/136002/03.04.03.06/2020). Anvisningarna bereds som tjänsteuppdrag hos verket innan lagen träder i kraft.

När andra färjor än landsvägsfärjor övergår från fartygssäkerhetslagens till sjötrafiklagens tillämpningsområde, övergår det primära tillsynsansvaret för dem från Transport- och kommunikationsverket till Polisen och Gränsbevakningsväsendet som övervakar den allmänna sjötrafiken. Polisen och Gränsbevakningsväsendet kan redan i nuläget delta i tillsynen över de aktuella färjorna, så det är endast fråga om en överföring av det primära tillsynsansvaret. I nuläget finns det 21 privatvägsfärjor, och tills vidare endast ett fåtal färjor med annan placering, så att det primära tillsynsansvaret övergår till Polisen och Gränsbevakningsväsendet bedöms inte få några konsekvenser för den praktiska tillsynen.

#### *Konsekvenser för fullgörandet av de grundläggande fri- och rättigheterna*

Propositionen har ett nära samband med de grundläggande fri- och rättigheterna och deras skyddsmål. Propositionen får konsekvenser åtminstone för det internationella samarbetet, rättsstatsprincipen och förvaltningens lagbundenhet enligt grundlagen. Propositionens syfte är att främja rätten till liv och hälsa, fullgörandet av rättssäkerheten samt skyddet för privatlivet. Flera av bestämmelserna enligt propositionen får också konsekvenserna för de grundläggande friheterna, till exempel rörelsefriheten och näringsfriheten. Dessa konsekvenser innebär också begränsningar av de grundläggande fri- och rättigheterna. Genom propositionen främjas också fullgörandet av den grundläggande rätten till en sund miljö.

I 7 § i grundlagen föreskrivs det om rätten till liv och hälsa samt i 20 § om det allmännas skyldighet att verka för att alla tillförsäkras en sund miljö. Syftet med förslaget till lag om fartygstrafikservice är att förebygga och avvärja skada och fara som sjöfarten kan medföra för människor, miljön och egendom. De föreslagna ändringarna kan bedömas medföra att sannolikheten för olyckor i sjöfarten minskar till exempel till följd av mer precisa bestämmelser om behörighet och utbildning. De ändringar som föreslås i propositionen får också positiva konsekvenser för rätten till arbete och näringsfriheten som tryggas i 18 § i grundlagen.

I den gällande lagen om fartygstrafikservice finns flera bemyndiganden för Transport- och kommunikationsverket att utfärda föreskrifter som riktas till enskilda personer eller företag. Eftersom ändring inte får sökas i en föreskrift som sådan, föreslås det i flera bestämmelser enligt propositionen att myndigheten i stället för ett bemyndigande att utfärda föreskrifter ska ges rätt eller skyldighet att fatta beslut i ärendet.

De föreslagna ändringar i *lagen om fartygstrafikservice* som berör *behörighet, utbildning och ordnandet av utbildning* bedöms inte i sig få några betydande direkta konsekvenser för den grundläggande rätten till arbete eller näringsfriheten för den personal som deltar i fartygstrafikservicen, eftersom motsvarande krav till stor del redan enligt gällande lag har ställts på personalen. Genom ändringarna stärks dock rättsskyddet för dem som deltar i utbildningen och utökas myndighetstillsynen över utbildningsanordnare, vilket i grunden tryggar fullgörandet av den grundläggande rätten till arbete och näringsfriheten för fartygstrafikservicepersonalen.



Genom de ändringar som nu föreslås föreskrivs det tydligare än i nuläget om skyldigheter för och myndighetstillsyn över utbildningsanordnarna. Den nya lagen innebär för det första att Transport- och kommunikationsverkets godkännande krävs för nya utbildningsanordnare. Dessutom ska utbildningsanordnare ha ett lagstadgat utbildningsprogram som en myndighet godkänt, och som utbildningsanordnaren ska iaktta när utbildningen ordnas och prov tas emot. Utbildningsanordnaren har ingen betydande självständig prövningsrätt vid bedömningen av utbildningens innehåll eller studieprestationerna. Dessutom föreslås det att rättsmedlen för deltagare i utbildning preciseras genom att utbildningsanordnaren förpliktas att ge den som deltagit i utbildningen ett betyg över godkänd prestation eller ett beslut om underkänd prestation av vilket grunderna för underkännandet framgår. Den som avlägger en examen föreslås ha rätt att begära omprövning av ett beslut om underkännande hos Transport- och kommunikationsverket. För tydlighetens skull föreslås det också att i bestämmelserna tas in en hänvisningsbestämmelse om utbildningsanordnarens tjänsteansvar.

Medan de ändringar som berör utbildningsanordnarna tryggar rätten till arbete för deltagarna i utbildning, innebär de begränsningar i rätten att utöva näring för utbildningsanordnarna. Konsekvenserna bedöms dock bli små, eftersom skyldigheterna enbart syftar till att säkra utbildningens kvalitet.

#### *Proportionalitetsprövning i fråga om reglering av yrken*

I statsrådets förordning om proportionalitetsprövning före antagandet av reglering av yrken (376/2020, nedan förordningen om proportionalitetsprövning) förutsätts det att en proportionalitetsprövning görs och fogas till bestämmelserna före införande av nya eller ändring av befintliga lagar, förordningar eller myndighetsföreskrifter som begränsar tillträdet till, utövandet av, eller någon form för utövandet av, reglerade yrken.

Den myndighet som svarar för beredningen av regleringen ska säkerställa att bestämmelserna kan motiveras med mål av allmänt intresse. Vid bedömningen ska det särskilt beaktas om de nya eller ändrade bestämmelserna är objektivt motiverade med hänsyn till allmän ordning, allmän säkerhet eller folkhälsa, eller av sådana hänsyn till allmänintresset som avses i artikel 6.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/958 om proportionalitetsprövning före antagandet av ny reglering av yrken (nedan *direktivet om proportionalitetsprövning*)

I denna proposition föreslås preciseringar av de gällande behörighetskraven för fartygstrafikserviceuppgifter. Det finns inga bindande bestämmelser på EU-nivå eller på internationell nivå om behörighetskrav för fartygstrafikservicepersonal. I fråga om behörighetskrav för fartygstrafikservicepersonal iakttar Finland dock IALA:s standarder samt rekommendationer, anvisningar och modellkurser i samband med dem. I denna proposition föreslås det att deras viktigaste innehåll tas in i författningstexten. Syftet är att precisera bestämmelserna så att de motsvarar internationellt harmoniserade standarder, som redan till stor del motsvarar nuvarande praxis. Dessutom föreslås det att behörighetskraven för VTS-operatörer skärps till den del det i stället för vaktstyrmansbrev krävs överstyrmansbrev eller att villkoren för beviljande av överstyrmansbrev uppfylls, med undantag för kraven på hälsotillstånd.

Behörighetskraven för fartygstrafikservicepersonal är nära kopplad till syftet att trygga säkerheten i sjöfarten. Syftet med ledningen av fartygstrafiken är att öka fartygstrafikens säkerhet och förbättra dess effektivitet samt att förebygga miljöolägenheter som fartygstrafiken medför. I artikel 6.2 i direktivet om proportionalitetsprövning nämns trafiksäkerheten särskilt som ett tvingande skäl av allmänt intresse, som kan motivera reglering av krav gällande yrken. Fartygstrafikledningens karaktär av säkerhetskritisk verksamhet medför att personalens

kompetens är av central betydelse för undvikande av kritiska lägen och för upprätthållandet av säkerheten i den övriga sjöfarten. Därmed finns det ett syfte av allmänt intresse för att reglera yrkesbehörigheten för VTS-operatörer.

Reglering av behörigheten för fartygstrafikpersonal har också internationellt ansetts nödvändig. Utgångspunkten för behörigheter och utbildning för fartygstrafikserviceuppgifter är regel 12 om fartygstrafikservice i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen, där medlemsstaterna förpliktas att i mån av möjlighet iaktta de anvisningar IMO utarbetar. I detta sammanhang avses IMO:s resolution A.1158 (32) "Guidelines for Vessel Traffic Services". Enligt punkt 5.2.3 i den anvisning som bifogas resolutionen ska den behöriga myndigheten (i Finland Transport- och kommunikationsverket) säkerställa att fartygstrafikservicepersonalen är certifierad. Enligt anvisningarna ska VTS-tjänsteleverantören säkerställa att den har lämplig personal för fartygstrafikservice och att personalen har behörig utbildning och kompetens. Det förutsätter att personalen med godkänt resultat genomför en allmän utbildning som myndigheten godkänt, att arbetsplatsutbildningen genomförts med godkänt resultat vid den VTS-central där personen arbetar, återkommande bedömningar och repetitionsutbildning för att säkerställa att kompetensen upprätthålls samt relevant behörighet och anteckning om godkännande. I anvisningarna uppmanas medlemsstaterna att beakta IALA:s standarder samt de rekommendationer, anvisningar och modellkurser som avser dem.

Också kravet på överstyrmansbrev eller att villkoren för beviljande av överstyrmansbrev uppfylls, med undantag för kraven på hälsotillstånd har samband med tryggheten av säkerheten i sjöfarten, och är därmed nödvändigt på grund av ett allmänt intresse. Syftet med kravet på överstyrmansbrev är att säkerställa att sökanden har tillräcklig kännedom om sjöfart och erfarenhet av arbete på kommandobryggan. En fartygstrafikledning av hög kvalitet förutsätter stor förståelse för förhållandena och arbetsätten i sjöfarten. Sökande som innehar överstyrmansbrev har i regel ett brett sjöfartskunnande, som inte kan ersättas till exempel med grundutbildning och arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer. De behörigheter för VTS-operatörer som beviljats under den gällande lagens giltighetstid har i regel beviljats sökande som har sjökaptensbehörighet. I praktiken får ändringen därför inga betydande konsekvenser.

Enligt 5 § i förordningen om proportionalitetsprövning ska myndigheten vid beredningen av reglering som gäller reglerade yrken säkerställa att de bestämmelser som avses i 1 § är ägnade att säkerställa att det uppsatta målet uppnås och inte överskrider vad som är nödvändigt för att uppnå målet. Vid beredningen av bestämmelser ska myndigheten beakta arten av riskerna för de mål av allmänt intresse som eftersträvas, i synnerhet riskerna för konsumenter, yrkesutövare och andra tjänstemottagare samt för tredje man. Yrkesregleringen ska alltså vara proportionell.

Genom VTS-operatörernas verksamhet förhindras olyckor och kritiska lägen i fartygstrafiken. För att effektivt ingripa i kritiska lägen förutsätts relevant kompetens, vilket är syftet med de krav på utbildning och behörighet som föreslås i denna proposition. De föreslagna utbildningskraven är relativt lätta; grundkursen för VTS-operatörer räcker till exempel vanligen omkring två veckor. Något striktare än utbildningskraven är villkoret att kraven på kompetens och erfarenhet för beviljande av överstyrmansbrev ska uppfyllas. Genom det villkoret säkerställs att VTS-operatörer färdigt har sådant kunnande som inte kan övas upp genom kursbunden utbildning. Praktisk erfarenhet av arbete på kommandobrygga är exempelvis också viktigt för att den som arbetar som VTS-operatör ska kunna förutse kritiska lägen och kommunicera med aktörerna.

Fartygstrafikservicepersonalen ska ha tillräcklig språkkunskap, så att de kan kommunicera effektivt med befälet på de fartyg som typiskt sett trafikerar i området. Kunskaper i engelska är viktiga för att betjäna fartyg av olika nationalitet, eftersom engelska är den internationella

sjöfartens språk. På finska vattenområden trafikerar å andra sidan också fartyg med vilka kommunikationen kräver tillräckliga kunskaper i finska och svenska. Effektiv kommunikation med fartygen vid rätt tidpunkt är det viktigaste sättet att förhindra potentiella olyckor. Kravet på språkkunskaper för fartygstrafikservicepersonalen är viktigt för att säkerställa att fartygstrafikservicepersonalen kan kommunicera med fartygen.

Bestämmelserna om behörighetskrav och utbildning är det viktigaste sättet att säkerställa att VTS-operatörernas kompetens håller rätt nivå. Genom ändamålsenliga kompetenskrav minskas risken för passagerare och yrkespersoner betydligt. Under beredningen har det bedömts att de föreslagna ändringarna behövs för att trygga säkerheten i sjöfarten och att det inte är möjligt att trygga och främja säkerheten med mindre begränsande metoder. De föreslagna bestämmelserna är därför nödvändiga och proportionella i förhållande till de mål av allmänt intresse som eftersträvas. Bestämmelserna kan betraktas som ändamålsenliga med beaktande av ett godtagbart syfte och kravet på proportionalitet, och de bidrar till att de uppställda målen uppnås.

## **5 Alternativa handlingsvägar**

Ett alternativ till att stifta en ny lag om fartygstrafikservice är att endast föreslå att den gällande lagen ändras till vissa delar. Till följd av antalet paragrafer som ska ändras anses dock en totalöversyn av lagen i praktiken vara enklast, i synnerhet som ändringar föreslås i kapitelindelningen och kapitlens ordningsföljd. Alternativet är att lagens systematik, struktur och termer inte ändras, eftersom dessa ändringar inte nödvändigtvis behövs till exempel för att fullgöra internationella förpliktelser eller grundläggande fri- och rättigheter.

Nya bestämmelser som föreslås i lagförslaget är att Transport- och kommunikationsverket ska ha förbudsrätt som riktas till fartyg och att VTS-tjänsteleverantören ska ha rätt att tillfälligt leda fartygstrafiken till följd av allvarlig fara för människors liv eller hälsa eller allvarliga störningar under normala förhållanden. Ändringsförslaget baseras på ett behov som upptäcktes under covid-19-pandemin, och det bereddes redan våren 2020. Beredningen avslutades dock, vilket visar att ändringsbehovet i det läget inte var tvingande. Ändringen stärker dock verksamhetsförutsättningar i framtida epidemisituationer eller andra störningar under normala förhållanden.

Som det konstateras i kapitlet om nuläget, grundar sig de nationella bestämmelserna om sjöfarten och fartygstrafikservice i mycket stor utsträckning på internationella bestämmelser. De internationella bestämmelserna grundar sig på bestämmelser som utfärdas inom ramen för IMO och på EU-bestämmelser som grundar sig på och stöder dem, av vilka övervakningsdirektivet och direktivet om rapporteringsformaliteter är de viktigaste i fråga om fartygstrafikservice. Eftersom de finländska bestämmelserna om fartygstrafikservice i huvudsak grundar sig på dessa internationella bestämmelser, anses det inte nödvändigt i detta sammanhang att jämföra förslagen i denna proposition med nationella lösningar i andra länder.

## **6 Remissvar**

*(Kompletteras efter remissrundan).*

## **7 Specialmotivering**

### **7.1 Lag om fartygstrafikservice**

#### **1 kap. Allmänna bestämmelser**

**1 §. Lagens syfte.** I den föreslagna lagen föreskrivs det om lagens syfte. Enligt den är syftet med lagen att öka fartygstrafikens säkerhet och förbättra dess effektivitet samt att förebygga miljöolägenheter som fartygstrafiken medför. Bestämmelsen är kompatibel med regel 12 i kapitel V i SOLAS-konventionen, enligt vilken fartygstrafikservice (VTS) främjar skyddet för människoliv till sjöss, säkerhet och effektivitet i sjöfarten samt skyddet av havsmiljön, kustområden, verksamhetsställen och anordningar på öppet hav mot eventuella skadeverkningar av sjöfarten. Enligt punkt 3.1 i bilagan till IMO:s resolution A.1158(32) är fartygstrafikservicens syfte att främja skyddet för människoliv till sjöss, säkerhet och effektivitet i sjöfarten samt skyddet för miljön inom VTS-området genom förebyggandet av kritiska lägen.

**2 §. Definitioner.** I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om de definitioner som används i lagen. Definitionerna motsvarar IMO:s och IALA:s definitioner.

Enligt den föreslagna *1 § 1 punkten* avses med VTS-operatör en person som i en VTS-central utför uppgifter hörande till fartygstrafikservicen och som har den behörighet som krävs för uppgiften. Definitionen motsvarar den som ingår i punkt 2.2 i bilaga 3 till IMO:s resolution A.1158(32), och materiellt motsvarar den definitionen enligt den gällande lagen om fartygstrafikservice.

I *2 punkten* i den föreslagna paragrafen definieras fartygstrafikservice (Vessel Traffic Service, VTS). Också i Finland är VTS en etablerad förkortning för fartygstrafikservice. Enligt den föreslagna punkten avses med fartygstrafikservice sådan övervakning och ledning av fartygstrafiken som har beredskap att samverka med trafiken och reagera på föränderliga trafiksituationer. Definitionen motsvarar artikel 3 o i övervakningsdirektivet, enligt vilken med sjötrafikinformationstjänst avses en tjänst för att förbättra sjötrafikens säkerhet och effektivitet och för att skydda miljön och som har förmåga att samverka med trafiken och hantera de trafiksituationer som uppstår inom sjötrafikinformationstjänstens område. Vidare motsvarar definitionen punkt 2.1 i bilaga 3 till IMO:s resolution A.1158(32) samt definitionen enligt den gällande lagen om fartygstrafikservice.

Enligt *3 punkten* i den föreslagna paragrafen avses med ombud en person med befogenhet eller tillstånd att lämna uppgifter på fartygsoperatörens vägnar. Definitionen motsvarar artikel 3 c i övervakningsdirektivet samt definitionen enligt den gällande lagen om fartygstrafikservice.

Enligt *4 punkten* i den föreslagna lagen avses med fartyg i behov av assistans fartyg som befinner sig i en situation som kan innebära förlust av fartyget eller fara för miljön eller sjöfarten. Definitionen motsvarar definitionen enligt den gällande lagen om fartygstrafikservice.

Enligt *5 punkten* i den föreslagna paragrafen avses med IALA Internationella fyrförbundet (*International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities*).

Enligt *6 punkten* i den föreslagna paragrafen avses med direktivet om rapporteringsformaliteter Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG, jämte ändringar. Definitionen motsvarar definitionen enligt den gällande lagen om fartygstrafikservice.

Enligt *7 punkten* i den föreslagna paragrafen avses med IMO Internationella sjöfartsorganisationen. IMO definieras inte i 2 § i den gällande lagen, men definitionen används bland annat i 20 b och 28 § i den gällande lagen.

Enligt 8 punkten i den föreslagna paragrafen avses med avlastare den som avlämnar godset för transport till sjöss. Definitionen motsvarar definitionen enligt den gällande lagen om fartygstrafikservice.

Enligt 9 punkten i den föreslagna paragrafen avses med fartygsoperatör en redare enligt 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Enligt 2 § 1 mom. 3 punkten i den lagen avses med fartygets ägare eller ett bolag, någon annan organisation eller person eller den som hyr hela fartyget, som antingen ensam eller tillsammans med andra personer utövar faktisk beslutanderätt i fartygssäkerhetsfrågorna. Med redaren jämställs en person som enligt avtal eller på något annat sätt faktiskt har hand om frågor med anknytning till fartygets fartygssäkerhet. Definitionen motsvarar definitionen enligt den gällande lagen om fartygstrafikservice. Definitionen överensstämmer också med artikel 3 b i övervakningsdirektivet.

Enligt 10 punkten i den föreslagna paragrafen avses med olycka en olycka i enlighet med IMO:s kod för utredning av olyckor och tillbud till sjöss.

Enligt 11 punkten i den föreslagna paragrafen avses med ruttsystem system bestående av en eller flera rutter eller ruoutingåtgärder som syftar till att minska olycksriskerna. Ett ruttsystem kan omfatta trafiksepareringssystem, dubbelriktade rutter, rekommenderade rutter, förbjudna områden, kusttrafikzoner, rondeller, försiktighetsområden och djupvattenrutter (*DW-rutter, deep water routes*). Med djupvattenrutter eller DW-rutter avses för djupgående fartyg avsedda rutter på öppet hav, vilkas minsta djup uppges på sjökortet. Definitionen motsvarar definitionen enligt den gällande lagen.

Enligt 12 punkten i den föreslagna lagen avses med SafeSeaNet-systemet Europeiska unionens i artikel 3 s i övervakningsdirektivet avsedda system för informationsutbyte inom sjöfarten, bestående av ett centralsystem som administreras av Europeiska kommissionen och av medlemsstaternas nationella system. Definitionen motsvarar definitionen enligt den gällande lagen.

Enligt 13 punkten i den föreslagna paragrafen avses med övervakningsdirektivet 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, jämte ändringar. Definitionen motsvarar definitionen enligt den gällande lagen.

I 14 punkten i den föreslagna paragrafen ingår en definition av skyddad plats. Enligt den avses med skyddad plats en hamn, en del av en hamn eller annan skyddande kaj eller ankarplats eller något annat skyddat område som anvisats för att ta emot fartyg i en nödsituation. Definitionen motsvarar i huvudsak definitionen enligt den gällande lagen. Till skillnad från den tidigare definitionen framgår det dock inte av den föreslagna definitionen att en skyddad plats anvisas av Transport- och kommunikationsverket, utan det föreskrivs om detta i paragrafen om skyddade platser, som placeras i 5 kap. som gäller myndighetsuppgifter myndighetsavgifter avseende fartygstrafikservice. Definitionen motsvarar artikel 3 m i övervakningsdirektivet.

Enligt 15 punkten i den föreslagna paragrafen avses med regelbunden trafik en rad överfarter mellan samma två eller flera hamnar, som antingen följer en offentliggjord tidtabell eller som förekommer så regelbundet eller ofta att de utgör en igenkännlig systematisk serie. Definitionen motsvarar definitionen enligt gällande lag och överensstämmer med övervakningsdirektivet.

Enligt 16 punkten i den föreslagna paragrafen avses med farligt gods farligt gods enligt IMO:s kod för transport av farliga ämnen som styckegods på fartyg (*IMDG-koden*) enligt kapitel VII i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss

(*SOLAS-konventionen*), 17 kap. i den internationella koden för sjötransport av farliga flytande kemikalier jämte ändringar (*IBC-koden*), 19 kap. om byggande och redarverksamhet i IMO:s internationella kod för transport till sjöss av kondenserade gaser i bulk (*IGC-koden*) och den kod som anges i kapitel A-1 i bilaga VII till IMO:s SOLAS-konvention, som innehåller bestämmelser om transport till sjöss av fasta ämnen i bulk jämte ändringar (*IMSBC-koden*). Definitionens innehåll motsvarar definitionen enligt den gällande lagen.

Enligt 17 punkten i den föreslagna paragrafen avses med VTS-område ett område som genom ett beslut om inrättande har fastställts som VTS-område och på vilket upprätthålls fartygstrafikservice. Ett VTS-område kan delas in i delområden eller sektorer. Definitionen motsvarar definitionen enligt punkt 2.4 i bilaga 3 till IMO:s resolution A.1158(32) samt definitionen enligt gällande lag.

I 18 punkten i den föreslagna paragrafen definieras termen VTS-central, som avser en central där en VTS-tjänsteleverantör upprätthåller fartygstrafikservice. Centralen är den plats där personalen arbetar och från vilken det tekniska systemet kan styras och där VTS-lägesbilden upprätthålls. Definitionen motsvarar definitionen enligt den gällande lagen.

I 19 punkten i den föreslagna paragrafen definieras termen VTS-tjänsteleverantör, som avser den som tillhandahåller fartygstrafikservice. VTS-tjänsteleverantören ska upprätthålla fartygstrafikservicen, vilket innefattar tekniskt och operativt underhåll, och ordna fartygstrafikservicen i enlighet med den föreslagna lagen och andra bestämmelser samt beslutet om inrättande. Definitionen motsvarar definitionen av "VTS provider" enligt punkt 2.3 i bilaga 3 till IMO:s resolution A.1158(32), som i sin tur till sitt innehåll motsvarar definitionen av "VTS-authority" enligt IMO:s resolution A.857(20). Den föreslagna definitionen motsvarar definitionen enligt den gällande lagen.

Enligt 20 punkten i den föreslagna paragrafen avses med VTS-lägesbild den lägesbild som VTS-centralen upprätthåller över fartygen inom VTS-området och deras rörelser samt över övriga faktorer som inverkar på trafiken. Den föreslagna definitionen motsvarar definitionen enligt den gällande lagen.

Enligt 21 punkten i den föreslagna paragrafen avses med förorenande gods oljor enligt definitionen i bilaga I till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) jämte ändringar (*MARPOL-konventionen*), skadliga flytande ämnen enligt definitionen i bilaga II till den konventionen, skadliga ämnen enligt definitionen i bilaga III till konventionen och fast styckegods som är skadligt för den marina miljön enligt bilaga V till konventionen. Definitionens innehåll motsvarar definitionen enligt gällande lag, men det föreslås att de tidigare definitionerna av förorenande gods och av MARPOL-konventionen sammanförs i lagen, eftersom MARPOL-konventionen inte förekommer någon annanstans i lagen. Det föreslås att termen MARPOL-konventionen används i punkten i stället för MARPOL 73/78-konventionen som används i den gällande lagen, eftersom MARPOL-konventionen är den nya etablerade termen för konventionen och den används till exempel i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) och i lotsningslagen (940/2003). Dessutom föreslås det att det preciseras i definitionen att med förorenande gods också avses fast styckegods som är skadligt för den marina miljön enligt bilaga V till konventionen.

**3 §. Tillämpningsområde.** Enligt den föreslagna paragrafen ska lagen tillämpas på fartygstrafikservice på finskt vattenområde samt på den arrenderade delen av Saima kanal och på deltagande i den samt på behörigheter och utbildning för fartygstrafikservicen, tillfällig ledning av fartygstrafiken i specialsituationer och på förbuds rätt.

Enligt artikel 15.3 i fördraget om utarrendering av och fartygstrafik via Saima kanal (FördrS 8/2012) tillämpas republikens Finlands lagstiftning om sjötrafik på fartygstrafiken på den del av Saima kanal som hör till Ryssland. Enligt artikel 9.2 i fördraget svarar den finländska avtalsparten för ledningen av fartygstrafiken i farlederna i den del av Saima kanal som hör till Ryssland. Enligt 3 § 1 mom. i den gällande lagen tillämpas lagen om fartygstrafikservice på fartygstrafikservice på den arrenderade delen av Saima kanal. I nuläget har dock ingen fartygstrafikservice inrättats på Saima kanal. I nuläget svarar en slussmästare som hör till kanalpersonalen för anvisningar till trafiken vid slussar, broar, uthamnar och andra förtöjningsplatser. Slussmästaren genomför slussningarna i enlighet med sjötrafiklagen och underrättar fartygen om slussningsturerna samt leder trafiken med ljussignaler vid slussar och broar samt med radiomeddelanden. Syftet med det föreslagna momentet är inte att ändra det rådande läget på Saima kanal, men då den utarrenderade delen av Saima kanal kvarstår inom lagens tillämpningsområde är det möjligt att inrätta fartygstrafikservice på den utarrenderade delen av Saima kanal om det senare behövs enligt den föreslagna 5 §.

Den föreslagna lagen tillämpas också på de utländska fartyg som i enlighet med FN:s sjörättskonvention (FördrS 49–50/1996) befinner sig i oskadlig genomfart på det finska territorialhavet, utan att dock använda inre territorialvatten. Enligt artikel 21.1 a i FN:s sjörättskonvention har kuststater rätt att utfärda lagstiftning som gäller oskadlig genomfart på territorialhavet och som berör säkerheten i sjöfarten och regleringen av sjöfarten, förutsatt att lagstiftningen överensstämmer med internationell rätt. Enligt regel 12.3 i bilaga V till SOLAS-konventionen får användningen av fartygstrafikservice göras obligatorisk på territorialhavet. Tillämpningsområdet omfattar också artikel 8 a i övervakningsdirektivet, där det föreskrivs om övervakning över att fartygstrafikservice iakttas på territorialhavet. Tillämpningsområdet motsvarar materiellt det gällande 3 § 1 mom. För tydlighetens skull preciseras det dock i fråga om tillämpningsområdet att lagen också tillämpas på deltagande i fartygstrafikservice, på behörigheter och utbildning för fartygstrafikservice och på förbuds rätt. Genom skrivningarna utvidgas inte tillämpningsområdet jämfört med gällande lag, utan nuläget förtydligas endast.

Enligt 2 mom. ska lagen tillämpas också på VTS-tjänsteleverantörens övervakning av att ruttsystem och obligatoriska fartygsrapporteringsystem som etablerats utanför finskt vattenområde iakttas. I december 2002 godkände IMO Finlands, Estlands och Rysslands gemensamma ansökan om att inrätta ett rapporterings- och övervakningssystem för fartygstrafiken på Finska viken. Ändringarna i trafiksepareringssystemet för Finska viken trädde i kraft sommaren 2003 och det obligatoriska rapporteringssystemet sommaren 2004. Det gjordes ändringar i trafiksepareringssystemet för Finska viken 2010. Det obligatoriska rapporteringssystemet för fartyg som är i bruk i nuläget benämns Gulf of Finland Reporting System (GOFREP). Systemet omfattar de internationella havsområdena på Finska viken öster om den västliga rapporteringslinjen. Finlands ansvarsområde omfattar den norra delen av GOFREP-området. Finland har också tillsammans med Sverige inrättat ett trafiksepareringssystem på Ålands hav. IMO godkände förslaget om trafiksepareringssystemet i december 2008, och det togs i bruk vid ingången av 2010. På det området finns inget obligatoriskt rapporteringssystem för fartygstrafik, men fartygstrafiken och iakttagandet av trafiksepareringssystemet övervakas i finsk-svenskt samarbete. Västra Finlands sjötrafikcentral ansvarar för övervakningen av trafikuppdelningssystemets södra del. Förseelser påpekas för fartygen och rapporteras till myndigheterna. Det föreslagna momentet är kompatibelt med artikel 5 om obligatoriska rapporteringssystem för fartyg och artikel 7 om trafikfördelningssystem för fartyg i övervakningsdirektivet. Momentet motsvarar gällande lag.

Enligt 3 mom. ska lagen också tillämpas på informationshantering och anmälnings- och rapporteringsskyldigheter i fråga om sjöfarten. I lagen beaktas kraven i direktivet om rapporteringsformaliteter i fråga om rapporteringsformaliteter för fartyg som anlöper och/eller

avgår från hamnar i medlemsstaterna. Rapportering sker till Tullen, som ska säkerställa att uppgifterna stämmer. Momentet motsvarar det gällande 3 § 3 mom.

Det system som är i bruk i nuläget heter Portnet, och används till och med den 15 augusti 2025 för att sedan ersättas med EU:s gemensamma system NEMO. Rapporteringsskyldigheterna förändras 2025 när direktivet om rapporteringsformaliteter upphävs genom EMSW-förordningen. Från och med den 15 augusti 2025 tillämpas EMSW-förordningen på rapporteringsformaliteter vid fartygs hamnanlöp inom EU.

Enligt 4 mom. ska lagen dock inte tillämpas på örlogsfartyg, Försvarens fartyg, Gränsbevakningsväsendets fartyg eller andra myndigheters fartyg som inte används för kommersiella tjänster, om inte något annat föreskrivs i denna lag. Förslaget motsvarar delvis det gällande 3 § 4 mom., där tillämpningen av lagen om fartygstrafikservice begränsas utifrån fartygets användningssyfte. För att främja säkerheten i fartygstrafiken föreslås det att dessa begränsningar i tillämpningsområdet frångås, med undantag för de myndighetsfartyg som förtecknas ovan. Framöver tillämpas lagen om fartygstrafikservice och skyldigheterna enligt den att delta i fartygstrafikservicen också på fiskefartyg, traditionsfartyg, fritidsbåtar och bogserbåtar. För säkerheten i fartygstrafiken kan inte fartygens användningssyfte ha avsevärd betydelse, och det kan anses motiverat att tillämpa lagen på alla farledsanvändare som annars uppfyller förutsättningarna enligt lagen.

Det föreskrivs närmare om Försvarens och Gränsbevakningsväsendets fartygs deltagande i fartygstrafikservicen i 21 § i den gällande lagen. Det föreslås att det föreskrivs om myndigheters fartygs deltagande i fartygstrafikservicen i 4 § 3 mom., enligt vilket Försvarens och Gränsbevakningsväsendets fartyg samt andra myndigheters fartyg kan anmäla sig till VTS-tjänsteleverantören på det sätt deras operativa verksamhet förutsätter.

Enligt 5 mom. får även hamninnehavare bedriva övervakning och ledning av fartygstrafiken på hamnområdet trots vad som i denna lag föreskrivs om fartygstrafikservice. Ett hamnbolag kan på hamnens vattenområde upprätthålla olika funktioner genom vilka det anvisar fartygen kaj- och ankarplatser, hastighetsbegränsningar och andra motsvarande omständigheter. Dessutom kan hamninnehavaren i ett samarbetsavtal komma överens med VTS-tjänsteleverantören om fartygstrafikservice som ska tillhandahållas på hamnens vattenområde. Utvidgningen av VTS-området till att omfatta hamninnehavarens vattenområde bekräftas i Transport- och kommunikationsverkets beslut om inrättande. Den fartygstrafikservice som tillhandahålls på en hamns vattenområde kompletteras väl den fartygstrafikservice staten ger i farledsnätet och utvidgar den service fartyget får så att den varar ända tills fartyget anlöper kaj eller från att fartyget avgår från kaj och också omfattar flyttning av fartyg inom hamnen. Momentet motsvarar det gällande 3 § 5 mom.

Enligt 6 mom. i den gällande lagen gäller särskilda bestämmelser för anmälningar som hänför sig till sjöfartsskyddet, anmälningar om fartygsavfall samt anmälningar som gäller lotsning, förtullning och kodexen om Schengengränserna. Momentet utgör en informativ hänvisning, men det anses inte nödvändigt att ta in det i den föreslagna lagen. Också framöver gäller dock särskilda bestämmelser om dessa anmälningar, och strykningen av momentet påverkar inte tillämpningen av de aktuella lagarna eller den föreslagna lagen.

## **2 kap. Upprätthållande av fartygstrafikservice och deltagande i den samt VTS-tjänsteleverantörens uppgifter**



**4 §. Deltagande i fartygstrafikservice.** Enligt det föreslagna 1 mom. är fartyg eller fartygskombinationer vilkas största längd är minst 24 meter skyldiga att delta i fartygstrafikservice genom att anmäla sig till VTS-tjänsteleverantören, genom att lyssna på de VHF-radiokanaler (*Very High Frequency*) som används inom VTS-området samt genom att iakttä de bestämmelser som gäller trafiken på VTS-området. Längdgränsen på 24 meter föreslås vara den samma som i gällande lag men det föreslås att det preciseras i lagen att den utöver fartyg också gäller fartygskombinationer, vilket innebär en utvidgning av tillämpningsområdet jämfört med gällande lag. Samma längdgräns tillämpas också i flera andra bestämmelser om säkerhet i sjöfarten. Rapporteringen till VTS-tjänsteleverantören ska ske på det sätt som fastställs i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift som avses i 7 §. Det föreslagna 1 mom. motsvarar till sitt huvudsakliga innehåll 21 § 1 mom. i gällande lag. I momentet stryks dock hänvisningen till beslutet om inrättande, eftersom det föreslås att närmare bestämmelser om fartygsrapportering ska meddelas genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift i stället för som nu i beslutet om inrättande. Genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift meddelas också andra bestämmelser om trafik inom VTS-området, som fartyg och fartygskombinationer som deltar i fartygstrafikservice naturligtvis ska iakttä.

Enligt 2 mom. ska fartyg eller fartygskombinationer i kommersiell trafik vilkas största längd är mindre än 24 meter men minst 15 meter och som har VHF-radio lyssna på VTS-områdets VHF-kanaler. Förslagets syfte är att främja säkerheten i fartygstrafiken genom att skyldigheten att lyssna på VHF-kanaler utsträcks till att omfatta också sådana fartyg som inte enligt det föreslagna 1 mom. är skyldiga att delta i fartygstrafikservice. Hit hör till exempel mindre passagerarfartyg i inrikes fart som dock kan transportera avsevärda passagerarvolym, vilket med tanke på säkerheten till sjöss motiverar att det förutsätts att de känner till det rådande trafikläget och vid behov kan nås per radio. Bestämmelsen medför dock ingen ny skyldighet att skaffa VHF-radio, utan skyldigheten ska iakttas av sådana fartyg som redan har VHF-radio.

Enligt det föreslagna 3 mom. kan också Försvarmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg samt andra myndigheters, såsom Polisens och Tullens, fartyg anmäla sig till VTS-tjänsteleverantören på det sätt deras operativa verksamhet förutsätter. Det avtalas med VTS-tjänsteleverantören om de allmänna principerna för förfaringssätt för anmälan. VTS-tjänsteleverantören ska meddela Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket vilka förfaringssätt det avtalats om. För att garantera den operativa säkerheten är det inte alltid möjligt för Försvarmaktens, Gränsbevakningsväsendets och andra myndigheters fartyg som inte används för kommersiella tjänster att rapportera till VTS-tjänsteleverantören. Den begränsningen ska beaktas när det avtalas om förfaringssätt för anmälan. Vid bedömningen av rapporteringspraxis beaktas också säkerheten i sjöfarten. Huvudpunkterna i det gällande 21 § 2 mom. motsvarar det föreslagna momentet. Dock preciseras det i förslaget att rapporteringen ska ske på det sätt myndigheternas operativa säkerhet förutsätter och att det ska avtalas med VTS-tjänsteleverantören om de allmänna principerna för förfaringssätt för anmälan. Vidare tas i momentet in en formulering om att VTS-tjänsteleverantören ska meddela Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket vilka förfaringssätt det avtalats om.

Enligt det föreslagna 4 mom. kan Försvarmakten eller Gränsbevakningsväsendet befria ett utländskt statsfartyg som inom ett särskilt fastställt område deltar i utbildning, övning eller annat samarbete under Försvarmaktens eller Gränsbevakningsväsendets värdskap från skyldigheten att delta i fartygstrafikservice. Transport- och kommunikationsverket är en sådan territorialövervakningsmyndighet som avses i 23 § i territorialövervakningslagen inom sitt verksamhetsområde, och det bistås av den VTS-tjänsteleverantör som avses i 24 a § i den lagen som svarar för verkställigheten av lagen, och beslutet befriar inte de aktuella fartygen från deltagande i fartygstrafikservice om de rör sig bland annan trafik i farleder för handelssjöfart på väg till ett övningsområde. Försvarmakten och Gränsbevakningsväsendet ska omedelbart

underrätta VTS-tjänsteleverantören och Transport- och kommunikationsverket om befrielsen. Ett sådant utländskt statsfartyg kan till exempel delta i utbildnings- och övningsverksamhet eller annat försvarssamarbete på inbjudan av Försvarsmakten eller annars vistas inom finskt VTS-område på inbjudan av Försvarsmakten. Ett sådant utländskt statsfartyg kan på finskt territorium till exempel delta i stöd och bistånd som grundar sig på artikel 222 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt eller artikel 42.7 i fördraget om Europeiska unionen samt deltagande i territorialövervakningssamarbete eller i annat internationellt bistånd och annan internationell verksamhet som avses i 2 § 1 mom. 3 punkten i lagen om försvarsmakten (551/2007). Samarbetet kan också till exempel ha samband med årliga oljebekämpningsövningar och övning enligt planen för skyddade platser. Fartyg som deltar i sådana utbildningar, övningar eller annat samarbete som avses i momentet har kanske inte normalt behov av fartygstrafikservice.

Det föreslås att det gällande 3 mom., enligt vilket VTS-tjänsteleverantören i enskilda fall också kan bestämma att även andra fartyg i högst ett dygn ska delta i fartygstrafikservice, upphävs. Momentet har inte tillämpats i praktiken, och därför föreslås det att det stryks såsom obehövligt.

Enligt det föreslagna 5 mom. kan Transport- och kommunikationsverket i enskilda fall, om anmälan är uppenbart onödig eller oskäligt svår att göra, befria fartyget från anmälningsskyldigheten. Det förutsätter att fartygssäkerheten inte äventyras och att fartyget använder ett fungerande automatiskt identifieringssystem för fartyg (*Automatic Identification System, AIS*). Användningen av AIS ersätter då rapportering via VHF-radio under förutsättning att alla uppgifter som krävs kan lämnas via AIS och att utrustningen är korrekt installerad och uppgifterna uppdaterade. Det föreslagna momentet motsvarar 21 § 4 mom. i den gällande lagen och överensstämmer med artikel 8 i övervakningsdirektivet.

**5 §. Inrättande av fartygstrafikservice.** Enligt 1 mom. ska Transport- och kommunikationsverket inrätta fartygstrafikservice på ett visst område genom ett beslut om inrättande. Innan beslutet om inrättande fattas ska Transport- och kommunikationsverket utreda behovet av fartygstrafikservice. Därför ska Transport- och kommunikationsverket innan beslutet om inrättande fattas utreda sådana verkningar av fartygstrafikservice som främjar fartygstrafikservicens säkerhet och effektivitet samt samarbetet mellan myndigheter och VTS-tjänsteleverantören och övriga tjänster i anslutning till fartygstrafiken inom området. Innan beslutet om inrättande fattas ska i synnerhet fartygstrafikservicens konsekvenser för säkerheten till sjöss bedömas. I beslutet om inrättande ska det fästas vikt vid åtgärder som berör ledningen av trafiken samt vid att de säkerställer en säker och smidig trafik. Verket ska också utreda vilka trafiksepareringssystem, hastighetsbegränsningar och andra omständigheter som styr eller begränsar trafiken det finns inom området. Som andra omständigheter som styr eller begränsar trafiken kan till exempel betraktas trafikvolym, farliga transporter eller specialtransporter inom området, hur lättnavigerade vattenområdet och farledsnätet är och omständigheter som berör navigationssäkerheten samt lotsning och isbrytning. en på sedvanliga riskhanteringsverktyg baserad bedömning av hur beslutet inverkar på säkerheten inom sjöfarten. Riskbedömningen kan utarbetas av Transport- och kommunikationsverket eller beställas av VTS-tjänsteleverantören eller av ett företag som är förtroget med riskbedömningar. Det föreslås ingen detaljerad bestämmelse i lagen om vilka risker som ska beaktas i bedömningen och med vilka metoder den ska genomföras, utan det ska verket bedömas i det enskilda fallet. Vilka riskbedömningsmodeller som är lämpligast varierar från fall till fall, och det är inte möjligt att i förväg ange en modell som lämpar sig i alla fall. Riskbedömningens syfte är att identifiera risker, minska deras sannolikhet och konsekvenser till en acceptabel nivå och upprätthålla den uppnådda nivån. Det föreslagna momentet motsvarar i huvudsak 8 § 1 mom. i den gällande lagen. Riskbedömningen fogas till lagen som en ny omständighet som ska utredas innan fartygstrafikservice inrättas. Vidare föreslås det att termen den behöriga myndigheten i den gällande lagen ersätts med Transport- och kommunikationsverket.

Enligt 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket i beslutet om inrättande av fartygstrafikservice fastställa den VTS-tjänsteleverantör som upprätthåller fartygstrafikservice, VTS-området, VTS-tjänsteleverantörens servicenivå, på vilket språk fartygstrafikservice ska tillhandahållas, och övriga motsvarande omständigheter. Enligt den gällande lagen har i beslutet om inrättande också fastställts omständigheter som berör deltagande fartyg, såsom till exempel närmare bestämmelser om fartygsrapporteringen eller obligatoriska fartygsrapporteringspunkter inom VTS-området. I denna proposition föreslås det att de omständigheter som tydligare berör fartygen, det vill säga obligatoriska fartygsrapporteringspunkter och rutten enligt 8 § 2 mom. 4 punkten i den gällande lagen, närmare bestämmelser om fartygsrapporteringen och vilka radiokanaler som används enligt 8 punkten samt permanenta trafikarrangemang enligt 9 punkten, fastställs i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift enligt 7 § och att de omständigheter som fastställs i beslutet om inrättande snarare ska beröra VTS-tjänsteleverantören.

1 punkten i det föreslagna momentet motsvarar den gällande 8 § 2 mom. 1 punkten. Det föreslås inte att 3 punkten i det gällande momentet, enligt vilken den fartygstrafikservice som ska tillhandahållas ska fastställas i beslutet om inrättande, tas in i lagen eftersom separata fartygstrafiktjänster frångicks när resolutionen ändrades. Den föreslagna 2 punkten motsvarar gällande lag, eftersom VTS-området enligt gällande lag fastställs i beslutet om inrättande. VTS-tjänsteleverantören ska komma överens med hamninnehavaren om den trafikledning som omfattas av lagen om fartygstrafikservice i hamnar i anslutning till VTS-området på motsvarande sätt som med Trafikledverket på statens vattenområden, och tjänsterna produceras med stöd av lagen om fartygstrafikservice. Avtalen ska inte längre uppmärksammas i beslutet om inrättande, utan i beslutet om inrättandet konstateras det att VTS-området utvidgas till att omfatta hamninnehavarens vattenområde. I avtalet mellan hamninnehavaren och VTS-tjänsteleverantören kommer man överens om de kostnader verksamheten medför. Enligt 3 punkten i det föreslagna momentet ska VTS-tjänsteleverantörens servicenivå fastställas i beslutet om inrättande. Servicenivån innebär att verksamhetstiderna beaktas så att tjänster alltid produceras inom området när trafik som omfattas av lagen om fartygstrafikservice förekommer inom VTS-området. Vid kusten innebär det att servicen tillhandahålls året om och dygnet runt, och i Saimens djupfarled tillhandahålls servicen dygnet runt under trafikeringsssäsongen. I avtalet mellan anordnaren av fartygstrafikservice och VTS-tjänsteleverantören ska VTS-centralens personalstyrka dimensioneras så att servicenivån uppnås. Transport- och kommunikationsverket ska övervaka efterlevnaden av ett beslut om inrättande som det fattar med stöd av lagen om fartygstrafikservice, och ska i denna egenskap få tillgång till avtalet mellan anordnaren av fartygstrafikservice och VTS-tjänsteleverantören. VTS-tjänsteleverantörens verksamhet påverkas dessutom i hög grad av drifhandboken, om vilken det liksom i gällande lag föreskrivs särskilt i en separat paragraf. Enligt gällande lag ska i beslutet om inrättande i stället för VTS-tjänsteleverantörens servicenivå fastställas VTS-tjänsteleverantörens minimiantal anställda och personalens behörighet, VTS-centralens läge samt VTS-centralens och VTS-områdets tekniska system. Den föreslagna översynen syftar till att ge Transport- och kommunikationsverket större prövningsrätt i fråga om hurdana omständigheter i fråga om VTS-tjänsteleverantörens servicenivå som behöver fastställas i beslutet om inrättande, såsom till exempel krav på upprätthållande av fartygstrafikservice inom ett visst område eller krav på en specifik myndighet. Enligt den föreslagna 13 § är VTS-tjänsteleverantören, och enligt 42 § serviceanordnaren, enligt lag skyldiga att förvissa sig om att servicenivån inom VTS-området är tillräcklig i förhållande till trafiken, vilket förpliktar såväl serviceanordnaren som tjänsteleverantören att se till att förutsättningarna för produktion av fartygstrafiktjänster är sådana att kraven enligt lagen kan uppfyllas. Enligt den föreslagna 4 punkten ska i beslutet om inrättande fastställas på vilket språk fartygstrafikservice ska tillhandahållas. Enligt den föreslagna 8 § tillhandahålls fartygstrafikservice enligt behov på finska, svenska eller engelska.

Transport- och kommunikationsverket kan i sitt beslut om inrättande besluta att fartygstrafikservice inom VTS-området eller inom en sektor eller ett delområde av VTS-området endast tillhandahålls på engelska om det behövs för att trygga sjösäkerheten och en fungerande sjöfart. I beslutet om inrättande kan Transport- och kommunikationsverket också fastställa övriga motsvarande omständigheter.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska Transport- och kommunikationsverket i nationella och internationella sjöfartspublikationer informera om beslut om att inrätta fartygstrafikservice samt om ändring eller återkallande av beslut. Till dessa publikationer hör i nuläget till exempel sjökort i pappersform och i digitalt format (*Electronic Navigational Chart, ENC*) och Underrättelser för sjöfarande (*Notices to Mariners*). För att säkerställa fartygssäkerheten och en fungerande trafikledning ska de rapporteringspunkter och andra förfaringssätt som anges i föreskriften i tillämpliga delar publiceras i sjökorten, i publikationen Underrättelser för sjöfarande och i internationella publikationer. Det föreslagna momentet motsvarar artikel 22.2 i övervakningsdirektivet, och därför är det ändamålsenligt att särskilt föreskriva om det i lagen. Den föreslagna paragrafens syfte är dock inte att begränsa möjligheterna för verket att informera i övrigt eller för andra instanser såsom VTS-tjänsteleverantören att informera om beslutet om inrättande av fartygstrafikservice eller om ändringar i det, eller om andra omständigheter som är väsentliga för fartygstrafikservicen. Momentets innehåll motsvarar 10 § 1 mom. i den gällande lagen. För att göra lagen tydligare används dock i momentet, liksom i andra bestämmelser i lagförslaget, Transport- och kommunikationsverkets namn i stället för benämningen den behöriga myndigheten.

**6 §. Ändring eller återkallande av beslut om inrättande.** Enligt det föreslagna 1 mom. kan Transport- och kommunikationsverket på framställning av VTS-tjänsteleverantören ändra ett beslut om inrättande eller återkalla det. Det föreslagna momentet motsvarar till sitt huvudsakliga innehåll 9 § 1 mom. i gällande lag. Dock föreslås ett tillägg till lagen, enligt vilket beslutet om inrättande kan ändras eller återkallas också på framställning av Trafikledsverket. Med beaktande av Trafikledsverkets roll som anordnare av fartygstrafikservice kan det ha behov att föreslå att beslutet om inrättande ändras eller återkallas till exempel i fråga om vilken VTS-tjänsteleverantör som upprätthåller fartygstrafikservicen, VTS-området eller VTS-tjänsteleverantörens servicenivå. Vidare föreskrivs det i momentet att Trafikledsverkets eller VTS-tjänsteleverantörens framställning ska innefatta en i 5 § 1 mom. 3 punkten avsedd riskbedömning. Att riskbedömningen görs innan beslutet om inrättande ändras eller återkallas bidrar till att Transport- och kommunikationsverket har nödvändiga uppgifter om ändringens eller återkallandets konsekvenser för sjöfartssäkerheten eller förhindrandet av miljöförstörelse. Det kan anses motiverat att den som föreslår en ändring eller ett återkallande svarar för riskbedömningen. Trafikledsverket eller VTS-tjänsteleverantören kan utarbeta riskbedömningen själv eller beställa den av ett företag som är förtroget med riskbedömningar. Vidare föreslås det att Transport- och kommunikationsverket benämns så i stället för den behöriga myndigheten.

Enligt det föreslagna 2 mom. kan Transport- och kommunikationsverket också ändra eller återkalla ett beslut om inrättande, om fartygstrafikservicen inte upprätthålls i enlighet med beslutet om inrättande. Det kan anses nödvändigt att Transport- och kommunikationsverket har metoder för att ingripa i situationer när beslutet om inrättande inte iakttas. En sådan uppgift kan till exempel komma från fartygens befälhavare, lotsar, hamnar eller andra myndigheter. Den föreslagna paragrafen motsvarar till sitt centrala innehåll det gällande 9 § 2 mom. Transport- och kommunikationsverket kan inleda en ändring eller ett återkallande om en olägenhet som upptäckts i verksamheten är allvarlig och återkommande och den trots uppmaning inte avhjälps inom rimlig tid. En ändring eller ett återkallande förutsätter att situationen utreds noggrant för att säkerställa hur allvarlig och återkommande den är. Ytterligare föreslås det att Transport- och

kommunikationsverket ska en motsvarande riskbedömning av ändringen eller återkallandet som när beslutet om inrättande fattas, för att verket ska ha tillräckliga uppgifter om konsekvenserna för sjöfartssäkerheten och förhindrandet av miljöförstörelse av att beslutet om inrättande ändras eller återkallas. Dock bör det noteras att utarbetandet av riskbedömningen inte får leda till oskäligen fördröjningar i processen för att ändra eller återkalla beslutet om inrättande. Den primära åtgärden är dock en anmärkning till serviceanordnaren eller VTS-tjänsteleverantören för att korrigera situationen inom en utsatt tid, och först därefter övervägs proportionella åtgärder för att korrigera situationen.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska Transport- och kommunikationsverket höra Trafikledsverket och VTS-tjänsteleverantören innan ett beslut om inrättande ändras eller återkallas. Det kan anses nödvändigt att Trafikledsverket och VTS-tjänsteleverantören har möjlighet att uttrycka sin åsikt om ändringen eller återkallelsen av beslutet om inrättande innan Transport- och kommunikationsverket fattar ett beslut. Hörandet får dock inte leda till oskäligen fördröjningar.

**7 §. Trafikregler för VTS-området.** Enligt det föreslagna 1 mom. fastställs genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift innehållet i fartygsrapportering för deltagande i fartygstrafikservice och förfarandena för den samt de bestämmelser som gäller trafiken på området. Enligt gällande lag fastställs motsvarande omständigheter genom det beslut om inrättande Transport- och kommunikationsverket fattar i stället för genom dess föreskrift. Enligt förslaget ska dock dessa omständigheter fastställas genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift. Det är tydligare för dem som deltar i fartygstrafikservice, som inte behöver bekanta sig med beslutet om inrättande av fartygstrafikservice för att till exempel få reda på de obligatoriska rapporteringspunkterna inom VTS-området. I likhet med Transport- och kommunikationsverkets andra föreskrifter ska den föreslagna föreskriften vara tydligt tillgänglig på internet, vilket gör det lätt för dem som deltar i fartygstrafikservice att bekanta sig med dess innehåll. Det föreslås att Transport- och kommunikationsverket ska utfärda en föreskrift enligt 1 mom., och verket har ingen prövningsrätt i fråga om behovet av en föreskrift.

Genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift enligt det föreslagna 1 mom. fastställs de obligatoriska rapporteringspunkterna, de bestämmelser om fartygsrapportering som fartygstrafikservice förutsätter samt övriga motsvarande omständigheter. I den gällande 8 § nämns det särskilt att vilka radiokanaler som används ska fastställas i beslutet om inrättande. Vilka radiokanaler som används kan dock anses ingå i bestämmelserna om fartygsrapportering, och därför behöver det inte nämnas särskilt. Att radiokanaler inte nämns i paragrafen gör dessutom att lagen inte behöver ändras till följd av framtida digitalisering.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det vilka åtgärder som kan användas för att styra fartygstrafiken genom bestående trafikreglering. Reglering av fartygstrafiken innebär att trafiken regleras och fartygens rörelser förutses så att trängsel och farliga situationer kan förhindras. VTS-tjänsteleverantören ska övervaka och leda trafiken enligt dessa regler och enligt de förfaringsätt Transport- och kommunikationsverket godkänt i drifhandboken. Reglering av fartygstrafiken är en särskilt viktig tjänst vid trängsel i fartygstrafiken eller när specialtransporter som inverkar på den övriga fartygstrafiken rör sig på VTS-området. Föreskrifterna enligt det föreslagna 2 mom. kan beröra mötesförbud och mötesplatser inom VTS-området, tillstånd att avgå från hamn eller ankarplats, tillstånd att anlöpa ett VTS-område, trafikreglering med avseende på tid eller avstånd, en obligatorisk rutt inom VTS-området för fartyg som transporterar farlig eller miljöförorenande last och för specialtransporter, samt förbud att kasta ankar och ankarplats.

Möte eller passering kan förbjudas eller en mötes- eller passeringsplats kan fastställas i en farled till exempel nära en lotsplats eller vid körning i isränna. Likaså kan trafiken beroende på trafiksituationen regleras med avseende på tid eller avstånd till exempel vid ankomst till smala sund eller smala delar av farleden från endera eller bägge riktningarna. När tillstånd att avgå införs i föreskriften föreskrivs den avgångsplats där tillstånd att avgå krävs samt under vilka förutsättningar tillstånd att avgå kan nekas. Ett fartyg som ska avgå från hamn kan nekas tillstånd att avgå till exempel om mötesförbud råder i farleden och ett anlöpande fartyg befinner sig i mötesförbudszonen och fartyget om det avgår från hamn när mötesförbudszonen samtidigt som det anlöpande fartyget.

En trafikreglering enligt den föreslagna 4 punkten baseras på avstånd eller tid, och kan tillämpas antingen kontinuerligt eller till exempel vid dålig sikt, eller så kan den vara av olika slag under normala förhållanden och under dåliga väderförhållanden. Det kan föreskrivas att en reglering med avseende på avstånd eller tid ska införas för en viss farled eller hamn vid vissa förhållanden som anges i föreskriften. Ett sådant väderförhållande kan till exempel vara sikten, som om den minskar till 0,5 sjömil leder till att trafikregleringen införs. VTS-tjänsteleverantören ska då konstatera att förhållandena kräver att regleringen införs och meddela de fartyg som befinner sig inom området att regleringen träder i kraft. Turregleringen kan till exempel genomföras så att ett fartyg inte får passera en viss punkt innan ett mötande fartyg har passerat en viss punkt. Det turintervall som tillämpas kan meddelas till exempel i tid, såsom 10 minuter, eller i avstånd, såsom 0,5 sjömil. Det föreslagna 2 mom. motsvarar till sitt huvudsakliga innehåll den gällande 7 §. Dock föreslås det att lagen ändras så att bestående trafikregler fastställs genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift i stället för i beslutet om inrättande. Genom 3 punkten genomförs artikel 18.1 b i övervakningsdirektivet.

**8 §. Fartygstrafikservice språk.** I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om fartygstrafikservice språk. Enligt den ska fartygstrafikservice tillhandahållas enligt behov på finska, svenska eller engelska. Momentet motsvarar det gällande 4 § 3 mom. Dock föreslås det att Transport- och kommunikationsverket i lagen ges möjlighet att i beslutet om inrättande enligt 5 § besluta att fartygstrafikservice inom VTS-området eller inom en sektor eller ett delområde av VTS-området endast tillhandahålls på engelska om det behövs för att trygga sjösäkerheten och en fungerande sjöfart. Engelska språkets betydelse i fartygstrafikservice beror allmänt taget på behovet av att säkerställa möjligheten för utländska fartyg att iaktta bestämmelser och föreskrifter för VTS-området eller att rapportera sina iakttagelser som inverkar på säkerheten också när fartyget inte har lots till exempel när det närmar sig en lotsplats från havet eller ligger på ankarplats eller i hamn. Engelska språkets betydelse som enda språk grundar sig i synnerhet på att fartygets befälhavare enligt lotsningslagen får avlägga linjelotsbrev på engelska. Alla fartyg som befinner sig inom området ska då ha en likadan och samtidig lägesbild och samma uppgifter om vad som försiggår inom området. Eftersom fartygets befälhavare ansvarar för fartygets navigering också under lotsningen förbättras befälhavarens möjlighet att följa med lotsens kommunikation med VTS-tjänsteleverantören om kommunikationen sker på engelska också på fartyg som har lots ombord. Om VTS eller lotsen ombord alltid särskilt måste tolka meddelanden som ges på finska eller svenska till engelska finns det riks för att informationen förändras i översättningen eller att dyrbar tid går förlorad vid tolkningen ni stället för att informationen genast är tillgänglig på engelska. Engelska är ett allmänt använt språk i sjöfarten, och kunskaper i engelska krävs för examina inom sjöfarten. Sedan 2020 är engelska det enda språk VTS-centralerna vid kusten använder. Det förfarings sättet har dock inte införts i Saimens djupfarled och i Saima kanal. Den föreslagna bestämmelsen är av samma slag som 108 § i luftfartslagen (864/2014), enligt vilken kommunikationsministeriet kan besluta att flygtrafiktjänst ska tillhandahållas endast på engelska inom hela eller en del av det luftrum som Finland ansvarar för, om det behövs för att trygga flygsäkerheten och smidig luftfart och för att förverkliga målen för det gemensamma europeiska luftrummet.

**9 §. Information.** Enligt det föreslagna 1 mom. ska VTS-tjänsteleverantören när ett fartyg anmäler sig, med vissa intervaller, vid behov eller på ett fartygs begäran lämna ett fartyg uppgifter som kan inverka på dess rörelser eller beslutsfattande. Momentet motsvarar till sitt huvudsakliga innehåll 5 § 1 mom. i gällande lag. Att termen fartygstrafikservice ändras till fartygstrafikserviceuppgifter till följd av en ändring i IMO:s resolution inverkar dock på terminologin i paragrafen så att termen information, som är vanligare i nuläget, används i stället för termen rapport i den gällande lagen. Det får dock inga betydande praktiska konsekvenser för de uppgifter fartygen får, utan med små undantag informeras fartygen fortfarande i samma situationer.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska VTS-tjänsteleverantören informera fartyg om andra fartyg på VTS-området, väderleks- och isförhållanden samt vattenståndet, lotsarnas, isbrytarnas, bogserbåtarnas och hamnarnas verksamhet, farledernas och säkerhetsanordningarnas skick och användbarhet, kritiska lägen som hotar fartyget samt övriga omständigheter som inverkar på säkerheten i fartygstrafiken. Information om vattenståndet är framöver en väldigt viktig faktor för fartygens rörelser för att fartygets befälhavare ska kunna jämföra den frigång under köl (*under keel clearance, UKC*) som fartyget beräknas behöva i ruttplanen med det rådande vattenståndet vid ankomsten till VTS-området. Vid behov kan VTS-tjänsteleverantören utifrån de uppgifter fartyget ger eller med hänvisning till de kalkylmodeller myndigheten upprätthåller stödja befälhavarens beslutsfattande om tillräckligt djup. Det beror på den ändring i hur vattenståndet anges som samtidigt pågår. På finskt vattenområde övergår man till att ange vattenståndet som N2000-referensvärde i stället för det tidigare medelvattenståndet. Samtidigt frångås det största tillåtna djupgåendet för farleder, och i stället uppges farledens ramade djup. Leddjupgåendet uppges i form av uppmätt djup.

Momentets innehåll motsvarar i huvudsak det gällande 5 § 2 mom. Dock föreslås det att 2 punkten, enligt vilken fartygen ges information om förändringar i de ärenden som gäller VTS-området och trafiken på området och som fastställts i det beslut om inrättande som avses i 8 §, stryks. Det föreslås att informationen om ändringar i beslutet om inrättande stryks i lagen därför att det inte längre bestäms i beslutet om inrättande vilken fartygstrafikservice som ska tillhandahållas på olika VTS-områden. Det föreslås att de allmänna skyldigheten att informera om ändringar kvarstår i 5 § i lagen. Dessutom föreslås det att momentet ändras så att VTS-tjänsteleverantören inte enbart ska informera om lotsarnas och isbrytarnas verksamhet, utan också om bogserbåtarnas och hamnarnas verksamhet. Också hittills har VTS-tjänsteleverantören kunnat informera om kajplatser, hur de friställs, faktorer som begränsar fartygstrafiken i hamnområdet samt tillgången till bogserbåtar, om det särskilt avtalats om detta med hamnen. VTS-tjänsteleverantören kan fortsättningsvis avtala med hamnen om vilka uppgifter som ska ges till fartygen. Den föreslagna ändringen innebär ett förtydligande av nuläget. I fråga om isbrytare informerar VTS-tjänsteleverantören fortfarande fartygen om vilka farleder och rutter som är tillgängliga under begränsningsperioden vintertid, utifrån de närmare anvisningar isbrytarna ger. VTS-tjänsteleverantörens verksamhet vid vintersjöfart grundar sig på Samarbetsinstruktionerna för vintersjöfarten som Trafikledsverket utfärdar. Ansvar för de uppgifter som fås från andra än myndigheter ligger hos dem som lämnar uppgifterna, och fartygets befälhavare ansvarar för att beställa bogserbåt.

Bestämmelsen om information motsvarar skyldigheten enligt artikel 18.1 a i övervakningsdirektivet. I den artikeln föreskrivs det om åtgärder vid ytterst ogynnsamma väderförhållanden, och enligt artikel 18.1 a bör de behöriga myndigheter som utsetts av medlemsstaterna, om så är möjligt, ge befälhavaren på fartyg som befinner sig i det berörda hamnområdet och som har för avsikt att anlöpa eller lämna hamnen alla uppgifter om sjö- och väderförhållanden och, då det är relevant och möjligt, om de risker som de kan innebära för hans fartyg, last, besättning och passagerare.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska väderleksrapporterna grunda sig på en väderleksrapport för sjöfarande från en behörig meteorologisk väderlektjänst. Genom momentet genomförs artikel 18.3 i övervakningsdirektivet.

**10 §.** Åtgärder när ett kritiskt läge utvecklas eller har uppkommit. I paragrafen föreskrivs det om situationer när VTS-tjänsteleverantören kan bistå ett fartyg när ett kritiskt läge hotar, vid svåra sjöfartsförhållanden eller när väder- eller isförhållandena så kräver. VTS-tjänsteleverantören kan bistå ett fartyg antingen på fartygets begäran eller om VTS-tjänsteleverantören upptäcker att det behövs. Sådana situationer kan till exempel vara att fartyget avviker från rutten eller farleden, fartyget går mot grund eller fartygets djupgående överskrider farledens uppmätta djup. Befälhavaren kan överskrida farledens uppmätta djup utifrån sin riskbedömning och de kalkyler som gjorts i ruttplanen. Överskridningen av det uppmätta djupet kan också grunda sig på ett högre vattenstånd än normalt. VTS-tjänsteleverantören ska påminna fartygets befälhavare om det rådande vattenståndet och om ett djup som avviker från fartygets uppmätta djupgående och som kräver att befälhavaren beaktar det i ruttplanen. Ruttplanen ska vara upprättad i enlighet med chapter V Safety of Navigation Regulation 34 i SOLAS-konventionen, som har preciserats genom resolutionen Guidelines for Voyage Planning (ResA.893(21)) och som genomförts genom 6 kap. 3 a § i sjölagen (674/1994) och myndighetens föreskrift om fartygs ruttplanering.<sup>1</sup> Sjöfartsmyndigheten övervakar att ruttplanerna tillämpas på behörigt sätt i samband med hamnstatsinspektioner.

Den föreslagna bestämmelsen ersätter 6 § om navigationsassistans i den gällande lagen. Ändringen baseras på ändringen av IMO:s resolution, där den tidigare termen navigationsassistans ändrades till åtgärder när ett kritiskt läge utvecklas eller har uppkommit. Enligt det föreslagna 2 mom. ska VTS-tjänsteleverantörens bistånd till en början fortfarande enbart vara av handledande och målinriktad karaktär.

Enligt det föreslagna 3 mom. kan bistånd ges genom uppgifter om fartygets kurs och fart, uppgifter om fartygets position i förhållande till farleden, dess girpunkter, lotsplatsen, ankarplatsen eller faromoment för sjöfarten, varningar, råd eller anvisningar till ett visst fartyg och uppgifter om andra motsvarande omständigheter.

**11 §. Tillfällig ledning av fartygstrafiken i specialsituationer.** Det föreslås att i lagen tas in en 11 § med bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets rätt att leda fartygstrafiken i vissa specialsituationer. Paragrafen motsvarar i huvudsak gällande bestämmelser, men det föreslås att den ändras så att de åtgärder som avses i paragrafen kan vidtas också vid allvarlig fara för människors liv eller hälsa samt vid allvarliga störningar under normala förhållanden. Det föreslås också att paragrafen utökas med möjligheten att virtuellt sätta ut information om en säkerhetsanordning. Det föreskrivs om säkerhetsanordningar för sjöfart i 47 § i sjötrafiklagen (782/2019), och med virtuellt utsatta uppgifter om säkerhetsanordningar avses i denna paragraf säkerhetsanordningar enligt sjötrafiklagen.

Enligt 1 mom. i den föreslagna paragrafen kan Transport- och kommunikationsverket till följd av avvikande väderleks- och isförhållanden eller vattenstånd eller på grund av en specialtransport eller sjöräddningsaktion på VTS-området eller någon annan omständighet som begränsar eller äventyrar trafiken, allvarlig fara för människors liv eller hälsa eller allvarliga störningar under normala förhållanden besluta att ett vattenområde, en farled eller en eller flera delar av en farled ska stängas eller öppnas. På samma grunder kan också fartyg dirigeras till en ankarplats eller tillbaka till kaj. Jämfört med den gällande bestämmelsen motiveras behovet av

---

<sup>1</sup> TRAFI/12134/03.04.01.00/2011.



de nya begränsningsgrunder som gäller liv eller hälsa samt störningar under normala förhållanden med det behov som upptäckts under covid-19-epidemin att kunna begränsa trafiken också av hälsosäkerhetsskäl, eftersom stängningen av en viss rutt eller ett visst område kan begränsa den regionala spridningen av en smittsam sjukdom. En allvarlig störning under normala förhållanden kan till exempel ha samband med en kraftig ökning av antalet asylsökande vid Finlands yttre gränser eller med ett kritiskt läge som råder i en hamn eller i dess närmaste omgivning. Enligt förslaget gäller utvidgningen av behörighetsgrunderna endast fara för hälsa eller liv som betecknas som allvarlig. Fartygstrafiken får därför endast begränsas på hälsosäkerhetsgrunder som en sistahandsåtgärd, och endast i allvarliga fall.

Jämfört med nuläget föreslås också en ny möjlighet att virtuellt sätta ut information om en säkerhetsanordning på ett vattenområde eller en farled. Genom att en virtuell säkerhetsanordning sätts ut förbättras möjligheterna att skydda ett fartyg som råkat ut för en olycka eller någon annan plötslig händelse och dess besättning för ytterligare skador. I en del fall kan utsättandet av en virtuell säkerhetsanordning vara det tydligaste sättet att förmedla information om en farled eller ett vattenområde. En sådan specialsituation när en virtuell säkerhetsanordning behöver sättas ut är till exempel dirigerings av ett fartyg tillbaka till farleden, rapportering av ett farligt föremål eller någon annan motsvarande plötslig situation.

Det föreslås att det föreskrivs i 2 *mom.* om Transport- och kommunikationsverkets rätt att i specialsituationer fatta beslut som avviker från de trafikregler för VTS-området som avses i 7 §. De ändringar som görs genom beslutet är tillfälliga och är kopplade till varaktigheten för den specialsituation de grundar sig på. Ett beslut som avviker från trafikreglerna kan beröra hastighetsbegränsningar inom ett vattenområde eller en farled, ändringar i områden med mötesförbud och förbud att passera samt ändringar i fråga om rapporteringspunkter och anmälningsförfaranden. Momentet motsvarar motsvarande bestämmelse i gällande lag med den preciseringen att hänvisningen till beslutet om inrättande ändras så att det hänvisas till trafikreglerna.

Enligt 3 *mom.* kan Transport- och kommunikationsverkets beslut gälla all trafik eller endast en del av trafiken. Bestämmelsen gör det möjligt att i de specialsituationer som anges i paragrafen fatta ett så exakt beslut som möjligt, och därmed att undvika onödiga begränsningar. Exempelvis i en situation med en smittsam sjukdom kan beslutet för att begränsa spridning av den smittsamma sjukdomen endast beröra persontrafik, vilket innebär att fartyg i fraktfart i regel kan trafikera normalt. Det föreslagna momentet är nytt i förhållande till gällande lag.

Enligt 3 *mom.* ska Transport- och kommunikationsverket omedelbart underrätta VTS-tjänsteleverantören om sitt beslut, så att den kan vidta nödvändiga åtgärder för verkställighet av beslutet. VTS-tjänsteleverantören ska omedelbart underrätta fartyg som befinner sig inom VTS-området eller är på väg dit samt den berörda hamninnehavaren om åtgärderna. Momentet motsvarar gällande lag.

Enligt det föreslagna 4 *mom.* får VTS-tjänsteleverantören till följd av avvikande väderleks- och isförhållanden eller vattenstånd eller på grund av en specialtransport eller sjöräddningsaktion på VTS-området eller någon annan omständighet som begränsar eller äventyrar trafiken eller säkerheten, på eget initiativ fatta beslut enligt 1 och 2 *mom.* om att ett vattenområde, en farled eller en del av en farled ska stängas eller öppnas, att fartyg ska dirigeras till en ankarplats eller återvända till kaj, eller att en virtuell säkerhetsanordning ska sättas ut, eller om hastighetsbegränsningar inom ett vattenområde eller en farled. Dirigeringen av fartygstrafiken i specialsituationer utgör verksamhet som förutsätter brådskande och omedelbara åtgärder för att tillfälligt leda fartygstrafiken i på förhand angivna specialsituationer, till exempel

exceptionella väderförhållanden. Eftersom en specialsituation kan uppkomma snabbt är det viktigt att VTS-tjänsteleverantören kan fatta beslut utan förhandsgodkännande av en myndighet.

Beslutet ska fattas med stöd av anvisningarna i den drifhandbok Transport- och kommunikationsverket godkänt i förväg, och för högst ett dygn. Principerna om förtur och skyndsamhet bestäms i det enskilda fallet utifrån fartygens säkerhetsläge, trafiken i området och tidtabellerna. I plötsliga och överraskande lägen kan störningens varaktighet vara svår att fastställa. I sådana fall ska beslutets giltighetstid bestämmas enligt hur länge störningen bedöms vara. Om störningen upphör innan beslutets giltighetstid löper ut ska beslutsfattaren avbryta verkställigheten av beslutet.

Transport- och kommunikationsverket och Gränsbevakningsväsendet ska omedelbart underrättas om beslutet. Transport- och kommunikationsverket ska utan obefogat dröjsmål fatta beslut om att åtgärden ska avbrytas eller fortgå. Vid olyckor kan det vara nödvändigt att stänga en farled eller en del av en farled för att säkerställa räddningsinsatserna. Säkerheten kan då tryggas genom att fartyg dirigeras att kasta ankar eller gå tillbaka till hamn. VTS-tjänsteleverantören får vidta en sådan åtgärd om sjöräddningsledaren enligt 11 a § i sjöräddningslagen har beslutat att förbjuda eller begränsa trafiken på havsområdet inom efterspanings- och räddningsområdet.

En VTS-tjänsteleverantör som fattar beslut som avses i paragrafen agerar på en myndighets begäran eller med stöd av en myndighets anvisningar, och det är därför fråga om verkställighet i enlighet med en myndighets anvisningar. I ett sådant läge som kräver skyndsamma åtgärder är det fråga om ett operativt beslut och inte ett förvaltningsbeslut i vilket omprövning kan begäras eller ändring sökas, och därför föreslås det inte att någon bestämmelse om förfarande för begäran av omprövning eller ändringsökande ska ingå i paragrafen. VTS-tjänsteleverantörens beslut ska dessutom i efterhand underställas Transport- och kommunikationsverket för bedömning. Bestämmelsen är inte problematisk med avseende på rörelsefriheten som tryggas i 9 § 1 mom. i grundlagen eller näringsfriheten som tryggas i 18 § 1 mom. i grundlagen.

**12 §. Övervakning på internationella havsområden.** Det föreslås att i lagen ska ingå en 12 § om övervakning på internationella havsområden. Bestämmelsen motsvarar den gällande 20 §, genom vilken artikel 5 och 7 i övervakningsdirektivet har genomförts. I 1 mom. föreslås en bestämmelse om VTS-tjänsteleverantörens skyldighet att övervaka att ruttsystemen och de obligatoriska fartygsrapporteringsystemen på internationella havsområden i anslutning till leverantörens VTS-område iakttas. Den ska vidta behövliga åtgärder för att säkerställa att ett fartyg som anlöper VTS-området iakttar de systemen.

Enligt 2 mom. ska VTS-tjänsteleverantören utan dröjsmål underrätta Transport- och kommunikationsverket om upptäckta avvikelser från iakttagandet av de obligatoriska rutfördelningssystemen och de obligatoriska rapporteringssystemen.

Enligt 20 § 2 mom. i den gällande lagen ska Transport- och kommunikationsverket övervaka att ruttsystemen och de obligatoriska fartygsrapporteringsystemen på internationella havsområden i anslutning till VTS-området iakttas. Det föreslås att Trafikledsverket ska vara skyldigt att ordna tillsynen och att det föreskrivs om detta i den nya 43 § om ordnandet av trafikledningsservicen.

**13 §. Upprätthållande av fartygstrafikservice.** Det föreslås att det föreskrivs i paragrafen om upprätthållande av fartygstrafikservice.

I 1 mom. föreslås en bestämmelse om VTS-tjänsteleverantörens ansvar för att upprätthålla fartygstrafikservicen inom sitt VTS-område i enlighet med denna lag och de bestämmelser som utfärdats med stöd av den samt i enlighet med Transport- och kommunikationsverkets beslut om inrättande. VTS-tjänsteleverantören ska övervaka och leda fartygstrafiken utifrån den VTS-lägesbild som upprätthålls vid VTS-centralen. Enligt 2 § 20 punkten i den föreslagna lagen avses med VTS-lägesbild den lägesbild som VTS-centralen upprätthåller över fartygen inom VTS-området och deras rörelser samt över övriga faktorer som inverkar på trafiken.

Vidare föreskrivs det i momentet om motsvarande skyldighet som i nuläget, enligt vilken VTS-tjänsteleverantören ska försäkra sig om att servicenivån på dess VTS-område är tillräcklig i förhållande till trafiken. Därmed avses att de resurser som används för VTS-tjänster dimensioneras så att resurserna ger möjlighet att betjäna den aktuella trafikvolymen samt så att servicenivån är tillräckligt hög för att kunna betjäna trafiken i området med beaktande av dess särdrag. Utöver trafikvolymen ska också trafikens komplexitet beaktas, samt andra motsvarande omständigheter som kan inverka på vilken servicenivå som behövs.

Enligt 2 mom. ska VTS-tjänsteleverantören leda och reglera fartygstrafiken i enlighet med Transport- och kommunikationsverkets föreskrift som avses i 7 § samt övervaka att föreskriften iakttas. I sin verksamhet iakttar VTS-tjänsteleverantören föreskrifterna enligt den föreslagna 7 § när den i sin dagliga verksamhet operativt leder och dirigerar trafiken. VTS-tjänsteleverantörens verksamhet baserar sig på en myndighets föreskrift, och förfarings sättet beskrivs i drifhandboken i enlighet med den föreslagna 15 §. VTS-tjänsteleverantören är en operativ aktör som verkställer en myndighets vilja i fråga om ledning av trafiken inom VTS-området. Momentet motsvarar punkt 3.1.2 i bilagan till IMO:s resolution A.1158(32).

Enligt 3 mom. kan VTS-tjänsteleverantören med stöd av ett samarbetsavtal upprätthålla fartygstrafikservicen i samarbete med myndigheter eller hamninnehavare I momentet betonas det att VTS-tjänsteleverantören även i detta fall ansvarar för upprätthållandet av fartygstrafikservicen. Momentet motsvarar det gällande 16 § 2 mom.

I 4 mom. föreslås en bestämmelse som överensstämmer med 16 § 4 mom. i den gällande lagen, enligt vilken VTS-tjänsteleverantören ska registrera lägesbilden av VTS-området och den därtill hörande VHF-radiotrafiken. Dessa upptagningar ska förvaras i 30 dygn. I fråga om upptagningarnas offentlighet gäller lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999).

VTS-lägesbilden bildas gemensamt av uppgifter från VTS-tjänsteleverantörens, Försvarmaktens och Gränsbevakningsväsendets radarsensorer och VTS-tjänsteleverantörens AIS-sensorer, som sammanförs till en VTS-lägesbild för fartygstrafikservicens bruk. VTS-lägesbilden innefattar uppgifter i ett sensorskikt och ett informationsskikt samt andra uppgifter som behövs för fartygstrafikservicen, såsom uppgifter om omständigheter, radiomeddelanden, lägesuppgifter från säkerhetsanordningar i farleder och tidtabellsuppgifter om fartygens hamnanlöp. Såväl Försvarmaktens som Gränsbevakningens radarsensorers placering och resolution är sekretessbelagda med stöd av 24 § 10 punkten i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. I upptagningen kan de uppgifterna inte särskiljas från uppgifter från Transport- och kommunikationsverkets sensorer. Med hjälp av VTS-lägesbildsupptagningar kan vid behov enskilda trafiksituationer gås igenom i efterhand, och till exempel skälen till nära ögat-situationer och olyckor kan utredas. I VTS-lägesbilden ingår inga personuppgifter.

Den föreslagna bestämmelsen om VTS-tjänsteleverantörens kommunikation är ny i förhållande till nuläget. Enligt det föreslagna 4 mom. ska VTS-tjänsteleverantörens kommunikation med fartygstrafiken vara punktlig, tydlig och entydig. Informationsutbyte och anmälningar kan också ske elektroniskt. Genom bestämmelsen säkerställs det att den service VTS-tjänsteleverantören tillhandahåller håller en hög kvalitet även i fråga om kommunikation och stärks möjligheterna till digital kommunikation, vilket är väsentligt när världen digitaliseras.

**14 §. Marin lägesbild.** I 14 § i lagen föreslås ingå en bestämmelse enligt vilken VTS-tjänsteleverantören ska producera en uppdaterad marin lägesbild på beställning av Trafikledsverket. VTS-lägesbilden ska särskiljas från den marina lägesbilden. Med marin lägesbild avses information om fartygens identifieringsuppgifter och rörelser som sammanställts och kombinerats av sensor- och AIS-uppgifter. Liksom i nuläget ska Transport- och kommunikationsverket, Försvarsmakten, Gränsbevakningsväsendet, Räddningsväsendet, Tullen och Nödcentralsverket få lägesbilden till sitt förfogande utan ersättning.

Enligt sjöräddningslagen ska Trafikledsverket tillstålla Gränsbevakningsväsendet en uppdaterad marin lägesbild över fartygstrafiken. Dessutom har Gränsbevakningsväsendet rätt att Transport- och kommunikationsverket få uppgifter om båtar och fartyg samt deras ägare och innehavare. För lägesbilden har försvarsmakten och Gränsbevakningsväsendet dessutom enligt territorialövervakningslagen rätt att av leverantören av fartygstrafikservice utan ersättning få uppgifter om sjötrafiken samt andra uppgifter som är av betydelse för territorialövervakningen.

I samarbetet Marina aktörer (METO) deltar Transport- och kommunikationsverket, Försvarsmakten (Huvudstaben och Marinen), Gränsbevakningsväsendet och Trafikledsverket. I nuläget upprätthåller alla METO-parter som genomför marin övervakning i sina egna övervakningssystem en lägesbild som är anpassad till respektive organisations behov. Parternas övervakningssystem och sensornät är inte vart för sig tillräckliga för att omfatta en självständig övervakning av hela havsområdet. Mellan övervakningssystemen utbyts såväl sensoruppgifter som den lägesbild respektive aktörs övervakningssystem producerar. Olika parters uppgifter kompletterar varandra och på så vis säkerställs allas tillgång till tillräckliga uppgifter. Via samarbetet i fråga om teknisk övervakning av sjötrafiken och datasystem har också betydande inbesparingar kunnat uppnås för alla aktörer som deltar i METO-samarbetet, främst i form av gemensamma sensorer.

I egenskap av anordnare av fartygstrafikservicen beställer Trafikledsverket produktionen av den marina lägesbilden inom ramen för upphandlingen av trafikledningstjänster. Trafikledsverket samarbetar direkt med METO-myndigheterna, så att det kan beakta de andra myndigheternas behov i sina beställningar. För de andra myndigheterna uppkommer kostnader endast för gemensamma anskaffningar. Kostnadsnivån för de tjänster som produceras för andra myndigheter har fastställts vid bolagiseringen, och METO-avtalet har uppdaterats utifrån den. VTS-tjänsteleverantören har getts möjlighet att hantera och producera sekretessbelagda uppgifter genom säkerhetsarrangemang hos tjänsteleverantören när ett ledningssystem för säkerhet och en säkerhetsutredning för företag har genomförts för bolaget. Bolaget ska ha en beredskapsskyldighet som säkerställer kontinuiteten i VTS-tjänsteleverantörens verksamhet också vid störningar under normala förhållanden och vid undantagsförhållanden. Beredskapsskyldigheten innebär att kontinuiteten i den egna verksamheten ska tryggas under alla förhållanden, och dessutom deltagande i allmän beredskapsplanering och förberedelser för verksamhet vid undantagsförhållanden.

**15 §. VTS-tjänsteleverantörens drifthandbok.** I paragrafen föreslås ingå motsvarande bestämmelse som i 19 § i den gällande lagen om VTS-tjänsteleverantörens drifthandbok. I det föreslagna 1 mom. förskrivs det om drifthandbokens innehåll i form av en förteckning med fyra

punkter. I drifthandboken ska för det första anges de uppgifter och åtgärder som anknyter till upprätthållandet av VTS-centralens verksamhet och tekniska system. Av drifthandboken ska framgå de interna förfaringssätten för att säkerställa insamling och behandling av information samt beslutsfattande. Till externa förfaringssätt hör åtgärder för anvisningar, korrigerande och betjäning. De externa förfaringssätten påverkar lägesbilden för området, och till dem hör den fartygstrafikservice som tillhandahålls och de åtgärder som behövs för att ordna fartygstrafikserviceuppgifterna.

I drifthandboken ska också anges beredskapen för upprätthållandet av fartygstrafikservicen även i undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden. Sådana exceptionella situationer kan vara tekniska störningar samt specialåtgärder till följd av undantagsförhållanden. Syftet är att VTS-tjänsteleverantören ska ha beredskap också för undantagsförhållanden genom att bygga upp och testa reservsystem samt genom att öva med reservsystem eller alternativa verksamhetsmodeller.

Enligt 3 punkten ska i fråga om skyldigheterna enligt lotsningslagen förfaringssätt anges meddelandepraxis och former för samarbetet med Transport- och kommunikationsverket och det i lotsningslagen avsedda lotsningsbolaget. På så sätt säkerställs ett fungerande samarbete med alla parter. I sina utredningsrapporter (C1/2011 M M/V Stadiongract, M2012-01 M/S Barentszdiep, M2012-02 M/S Phoenix J (ATG)) har Olycksutredningscentralen fäst vikt vid informationsutbytet, samarbetet och behovet att utveckla gemensamma förfaringssätt mellan lotsningspersonalen och VTS-centralen. VTS-tjänsteleverantören och lotsningsbolaget har redan utvecklat sitt samarbete och informationsutbytet i enlighet med Olycksutredningscentralens rekommendationer. Det samarbetet är dock inte obligatoriskt, trots att det konstaterats ha stor betydelse för säkerheten i fartygstrafiken. Genom ett krav som tas in i lagstiftningen på att samarbetet och förfaringssättet ska anges i bägge organisationernas drifthandböcker säkerställs ett regelbundet och fungerande samarbete och informationsutbyte.

Som fjärde punkt föreslås en skyldighet som inte ingår den gällande bestämmelsen, enligt vilken i drifthandboken också ska anges förfaringssätt för samarbete med andra myndigheter. Den skyldigheten främjar ett smidigt myndighetssamarbete genom att förfaringssätten planeras i förväg.

Enligt 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket godkänna VTS-tjänsteleverantörens driftshandbok och ändringar i den. Bestämmelsen motsvarar i sak nuläget, men ordalydelsen preciseras. Transport- och kommunikationsverket är den myndighet som övervakar fartygstrafikservicen, och den övervakar också upprätthållandet av drifthandböcker. Transport- och kommunikationsverkets godkännande ska sökas för alla ändringar i drifthandboken, oberoende av deras betydelse.

**16 §. Anmälnings- och rapporteringsskyldigheter.** I den föreslagna paragrafen föreskrivs det i fråga om VTS-tjänsteleverantörens anmälnings- och rapporteringsskyldigheter liksom i 18 § i den gällande lagen, dock så att bemyndigandet för statsrådet att utfärda förordning avskaffas och innehållet i 10 § i förordningen om fartygstrafikservice inkluderas i lagtexten. I paragrafen föreskrivs det om förmedling av uppgifter om vissa fartyg i enlighet med artikel 16 i övervakningsdirektivet.

I 1 mom. föreskrivs det om VTS-tjänsteleverantörens skyldighet att rapportera om alla sådana väsentliga omständigheter som har samband med ett visst fartygs eller de på fartyget ombordvarandes säkerhet, sjöräddningen, miljöskyddet eller territorialövervakningen eller tullkontrollen och som myndigheten har observerat eller som har anmälts till den. Rapporteringen ska ske till vederbörande sjöfarts-, sjöräddnings-, miljö-,

territorialövervaknings-, polis- eller tullmyndighet samt vederbörande hamninnehavare om fartyget har varit delaktigt i ett kritiskt läge eller en olycka som avses i 27 § i denna lag och som har inträffat till sjöss eller om anmälnings- eller rapporteringsskyldigheten avseende fartyget enligt denna lag har försummats. Rapportering ska också ske om fartyget har använts i fartygstrafik på ett sätt som bryter mot regler som ska tillämpas i ett ruttsystem eller en fartygstrafikservice för vilken en medlemsstat i Europeiska unionen ansvarar, om fartyget inte har kunnat förete ett försäkringsintyg eller en penningssäkerhet enligt Europeiska unionens lagstiftning och internationella regler eller om en lots eller hamninnehavare har meddelat om sådana avvikelser avseende fartyget som kan medföra fara för säkerheten i sjöfarten eller för miljön. Rapporteringsskyldigheten gäller också situationer när det finns bevis för eller grundat skäl att anta att fartyget uppsåtligt har släppt ut olja i havet eller på något annat sätt brutit mot 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) på vatten som hör till jurisdiktionen för någon medlemsstat i Europeiska unionen eller när fartyget har vägrats tillträde till hamnar i Europeiska unionens medlemsstater eller någon medlemsstat har inspekterat fartyget i enlighet med bilaga I till Europaparlamentets och rådet direktiv 2009/2016/EG om hamnstatskontroll.

Enligt 2 *mom.* ska VTS-tjänsteleverantören till de behöriga VTS-myndigheterna i de medlemsstater i Europeiska unionen som ligger intill fartygets planerade rutt i Europeiska unionens system för hantering av information inom sjöfarten, som är känt som centralsystemet SafeSeaNet, lämna de uppgifter som avses i 1 *mom.* om sådana fartyg som anses medföra fara för sjöfarten eller utgöra hot mot sjöfartens eller människors säkerhet eller miljön.

I 3 *mom.* föreslås ingå en informativ bestämmelse, enligt vilken bestämmelser om VTS-tjänsteleverantörens skyldighet att ta emot meddelanden om anlitande av lots ombord på fartygen och att meddela Transport- och kommunikationsverket sina iakttagelser av hur lotsningslagen (940/2003) följs ingår i den lagen. Bestämmelsen behövs för att säkerställa samarbete och ett tillräckligt informationsutbyte mellan fartygstrafikservicen och lotsningsverksamheten.

**17 §. Hantering av informationssäkerhetsrisker.** I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om VTS-tjänsteleverantörens hantering av informationssäkerhetsrisker. Den föreslagna paragrafen motsvarar 16 § 5 *mom.* och 18 § i den gällande lagen, genom vilka i kombination med vissa bestämmelser som föreslås ingå i lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet vissa bestämmelser i NIS-direktivet genomförts (se närmare regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av lagar som har samband med genomförandet Europeiska unionens av direktiv om nät- och informationssäkerhet, RP 192/2017).

Enligt 1 *mom.* ska VTS-tjänsteleverantören sörja för riskhanteringen i fråga om de kommunikationsnät och informationssystem som denne använder. Med kommunikationsnät avses kommunikationsnät enligt 3 § 39 punkten i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation. Informationssystemen kan till exempel bestå av teleterminalutrustning som avses i 3 § 25 punkten i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation eller av uppgifter som lagras, behandlas, hämtas eller överförs i sådana system. De kommunikationsnät och informationssystem som avses i paragrafen är i först hand privata kommunikationsnät och informationssystem som hanteras av tjänsteleverantörens egen informationstekniska personal eller för vilka informationssäkerhetshanteringen har lagts ut.

med riskhantering avses nätverks- och informationssystemets förmåga att vid en viss tillförlitlighetsnivå motstå åtgärder som undergräver tillgängligheten, riktigheten, integriteten eller konfidentialiteten hos lagrade eller överförda eller behandlade uppgifter eller hos de besläktade

tjänster som erbjuds genom eller är tillgängliga via dessa nätverks- och informationssystem. Åtgärdernas syfte är att förhindra och minimera effekten av störningar i systemens informationssäkerhet på kontinuiteten i tjänsterna. Åtgärder som ingår i riskhanteringen kan till exempel vara utarbetandet av säkerhetsplaner, praktisk testning eller auditering, användning av produkter för att skydda eller chiffrera informations samt iakttagandet av vissa kända standarder för informationssäkerhet. Med risk avses vilken som helst rimligen identifierbar omständighet eller händelse med en potentiell negativ inverkan på säkerheten i nätverks- och informationssystem. Riskhanteringen ska ske i verifierbar form för att främja en konsekvent riskhantering samt för att göra det möjligt för myndigheterna att vid behov i efterhand bedöma hur skyldigheterna enligt paragrafen iakttagits.

I 2 *mom.* föreskrivs det om VTS-tjänsteleverantörens anmälningsskyldighet om betydande informationssäkerhetsrelaterade störningar som är riktade mot kommunikationsnät eller informationssystem som denne använder. Anmälan om betydande informationssäkerhetsrelaterade störningar ska utan dröjsmål lämnas till Transport- och kommunikationsverket. I 5 *mom.* föreskrivs det om bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter om bedömningen av betydelsen.

Med informationssäkerhetsrelaterad störning avses en händelse med en faktisk negativ inverkan på säkerheten i de aktuella systemen och som kan få betydande konsekvenser för säkerheten i sjöfarten. Vid bedömningen av om en störning är betydande ska särskilt beaktas störningens varaktighet och geografiska utbredning samt det antal användare störningen påverkar.

I det föreslagna 3 *mom.* föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets rätt att ålägga VTS-tjänsteleverantören att informera om en informationsrelaterad störning, om det ligger i allmänt intresse. Transport- och kommunikationsverket kan också själv informera om saken efter att ha hört den anmälningsskyldiga.

I det föreslagna 4 *mom.* föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att bedöma om en informationssäkerhetsrelaterad störning berör de övriga medlemsstaterna i Europeiska unionen. Vid behov ska Transport- och kommunikationsverket underrätta de berörda medlemsstaterna om saken. Syftet är att säkerställa att störningar som får gränsöverskridande konsekvenser inom Europeiska unionen blir kända i de medlemsstater som berörs av störningen. En sådan situation kan till exempel föreligga om en störning kan få betydande konsekvenser för säkerheten i sjöfarten i en annan medlemsstat.

I det föreslagna 5 *mom.* föreskrivs det om bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om när en informationssäkerhetsrelaterad störning ska anses vara betydande. Transport- och kommunikationsverket kan också meddela föreskrifter om innehållet i och utformningen av anmälan och hur den ska lämnas in.

**18 §. Beredskap för störningar under normala förhållanden och för undantagsförhållanden.** I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om VTS-tjänsteleverantörens skyldighet att förbereda sig för undantagsförhållanden och för störningar under normala förhållanden.

I det föreslagna 1 *mom.* föreskrivs det om VTS-tjänsteleverantörens skyldighet att förbereda sig för undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) genom att delta i beredskapsplanering och genom förberedelser för verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden.

Enligt 2 mom. ska VTS-tjänsteleverantören utöver vad som föreskrivs i 1 mom. förbereda sig på att sörja för att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt även under undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden.

I 3 mom. föreskrivs det om bestämmelser om beredskap på lägre nivå. Närmare bestämmelser om beredskap för störningar under normala förhållanden och för undantagsförhållanden får utfärdas genom förordning av statsrådet. Det föreslås att allmänna bestämmelser om beredskap för störningar under normala förhållanden och för undantagsförhållanden får utfärdas genom förordning av statsrådet, medan Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i och utarbetandet av en beredskapsplan. Bestämmelsen motsvarar till exempel 18 § i lagen om transportservice, där det föreskrivs om beredskapsskyldighet för innehavare av person- eller godstrafiktillstånd.

### **3 kap. Anmälningar som berör fartyget och dess last**

**19 §. Fartygsbefälhavarens ansvar och anmälningsskyldighet.** I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om fartygsbefälhavarens ansvar och anmälningsskyldighet. Den föreslagna paragrafens innehåll motsvarar 22 § i den gällande lagen.

Enligt 1 mom. ansvarar befälhavaren för manövreringen av fartyget då det deltar i fartygstrafikservicen. Fartygstrafikservicen ska inte ingripa i manövreringen av fartyget eller i arbetsfördelningen mellan befälhavaren och lotsen, utan ska endast lämna information till stöd för navigationsbesluten. Befälhavaren ansvarar också för att fartyget manövreras enligt de bestämmelser och beslut som ska iakttas i trafiken inom VTS-området.

Enligt 2 mom. ska fartygsbefälhavaren omedelbart underrätta VTS-tjänsteleverantören samt lämna in en separat skriftlig utredning i ärendet till Transport- och kommunikationsverket om fartygsbefälhavaren av något tvingande skäl som anknyter till fartygets säkerhet inte kan delta i fartygstrafikservicen på det sätt som avses i 4 och 7 § eller iakttä de beslut för tillfällig ledning av fartygstrafiken som avses i 11 §.

Innehållet i 3 mom. motsvarar artikel 18.2 i övervakningsdirektivet, som gäller fartygsbefälhavarens skyldighet att informera redaren om alla sådana väsentliga åtgärder som Transport- och kommunikationsverket vidtar till följd av exceptionella väder- eller sjöförhållanden enligt 11 § och åtgärder enligt 45 § som gäller fartyget. Genom det föreslagna 3 mom. främjas också en effektiv myndighetsverksamhet bland annat i speciellsituationer och vid olyckor.

Enligt 4 mom. ska VTS-tjänsteleverantören omedelbart underrätta Transport- och kommunikationsverket om en anmälan enligt 2 mom. som den fått.

**20 §. Fartygens ankomstmeddelande.** I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om fartygens ankomstmeddelande. Den föreslagna paragrafens innehåll motsvarar 22 a § i den gällande lagen.

Enligt 1 mom. ska ett fartyg som anlöper en finsk hamn eller ankarplats lämna ett ankomstmeddelande till Tullen med hjälp av det elektroniska systemet för hantering av information inom sjöfarten. Meddelandet ska lämnas minst 24 timmar före ankomsten eller senast då fartyget avgår från en hamn med den finska hamnen som destination om färden räcker mindre än 24 timmar. Om destinationen bestäms först under resans gång, ska meddelandet lämnas senast då destinationen har bestämts. Dessutom ska fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för fartyget meddela den slutgiltiga ankomsttiden då fartyget nått destinationen.



Enligt 2 *mom.* ska ankomstmeddelandet innehålla de uppgifter som anges i punkt A i bilagan till direktivet om rapporteringsformalitet samt de uppgifter som anges i Tullens föreskrift. Tullen kan kräva att ankomstmeddelandet innehåller de uppgifter i FAL-formulären enligt IMO:s omarbetade konvention om förenkling av formaliteterna i internationell sjöfart som avses i punkterna 1–8 i punkt B i bilagan till direktivet om rapporteringsformaliteter (2010/65/EU), om de behövs för att säkerställa nationell intern ordning och säkerhet eller för att verkställa lagar på tull-, skatte-, invandrings-, miljö- eller folkhälsoområdet.

I 3 *mom.* föreskrivs det om Tullens tillsynsansvar. Tullen ska kontrollera att uppgifterna om fartygets ankomst uppfyller gällande krav.

**21 §. Fartygens avgångsmeddelande.** Den föreslagna paragrafens innehåll motsvarar innehållet i den gällande 22 b § om fartygens avgångsmeddelande.

*1 mom.* gäller såväl förhandsmeddelandet om avgång som det slutliga meddelandet. I enlighet med skyldigheten att lämna avgångsmeddelande ska Fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg som ska avgå från en finsk hamn eller ankarplats före fartygets avgång lämna ett avgångsmeddelande till Tullen, som kontrollerar att uppgifterna stämmer.

Enligt 2 *mom.* kan Tullen kräva att ankomstmeddelandet innehåller de uppgifter i FAL-formulären som avses i punkterna 1–8 i punkt B i bilagan till det direktiv som nämns i ankomstansökan, om de behövs för att säkerställa nationell intern ordning och säkerhet. Tullen kan kräva de uppgifterna också för att verkställa lagar på tull-, skatte-, invandrings-, miljö- eller folkhälsoområdet.

I 3 *mom.* föreskrivs det om Tullens ansvar för att kontrollera att uppgifterna stämmer.

**22 §. Närmare föreskrifter om anmälningarnas innehåll samt om insamling, registrering och sändning av dem.** I paragrafen föreskrivs det om närmare föreskrifter om vissa anmälningars innehåll samt om informationshanteringsförfaranden. Den föreslagna paragrafens innehåll motsvarar den gällande 22 g §, men rubriken ändras så att den bättre beskriver innehållet. Det föreslås att Tullen ska meddela närmare föreskrifter om innehållet i ankomst- och avgångsmeddelanden samt om registrering av sådana anmälningar i systemet för hantering av information om sjöfarten.

**23 §. Ankomst- och avgångsmeddelanden om last som innehåller farligt eller förorenande gods.** Den föreslagna paragrafens innehåll motsvarar i huvudsak innehållet i den gällande 22 c §. Fartygsoperatörens, ombudets och befälhavarens anmälningsplikt i fråga om last som innehåller farligt eller förorenande gods. Paragrafen grundar sig på artikel 13 i övervakningsdirektivet och artikel 15 i direktivet om ändring av övervakningsdirektivet.

Enligt 1 *mom.* ska fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg med farligt eller förorenande gods ombord som anlöper en finsk hamn eller ankarplats som sin första destination från en hamn utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet före avgången från lastningshamnen lämna en anmälan till VTS-tjänsteleverantören. Denna anmälan om lasten ska också elektroniskt lämnas till Tullen med hjälp av systemet för hantering av information inom sjöfarten. I bestämmelsen påpekas det att meddelandet ska lämnas senast då destinationen har bestämts om destinationen bestäms först under resans gång.

Enligt 2 *mom.* ska fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg som ska lämna en finsk hamn med farligt eller förorenande gods ombord före avgången lämna en anmälan om lasten till VTS-tjänsteleverantören. Anmälan ska också lämnas till VTS-tjänsteleverantören

med hjälp av systemet för hantering av information inom sjöfarten. Anmälan ska lämnas oberoende av fartygets storlek, med undantag för fartyg som lämnas utanför tillämpningsområdet i 3 § 4 mom.

I 3 mom. hänvisas det till de anmälningsskyldigheter som avses ovan och konstateras att de gäller alla fartyg oberoende av storlek. I anmälan ska det lämnas de uppgifter som avses i övervakningsdirektivet. Tullen ska kontrollera att de uppgifter som lämnats uppfyller gällande krav.

Enligt 4 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om innehållet i de anmälningar som ska lämnas VTS-tjänsteleverantören samt om anmälningsskyldigheten och befrielser som beviljas från den samt om registrering av anmälningarna i systemet för hantering av information inom sjöfarten. I den gällande bestämmelsen bemyndigas statsrådet att utfärda bestämmelser på lägre nivå, men till följd av sakens tekniska karaktär anses det motiverat att Transport- och kommunikationsverket får utfärda närmare föreskrifter.

**24 §. Lämnande av uppgifter för statistik.** Den föreslagna paragrafens innehåll motsvarar i huvudsak 22 d § i den gällande lagen. Det föreslås att i paragrafen tas in bestämmelser om lämnande av uppgifter för statistik.

Enligt 1 mom. ska Transport- och kommunikationsverket sammanställa statistik över fartygstrafiken i de finska hamnarna samt över mängden passagerare och gods som fartygen transporterar.

Enligt 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket för sina planerings- och tillsynsuppgifter samt för sammanställandet av sjöfartsstatistik samla information om fartygstrafiken i de finska hamnarna och om mängden passagerare och gods som fartygen transporterar. Transport- och kommunikationsverket kan också ge en VTS-tjänsteleverantör i uppdrag att samla in den information som anges i momentet. Detta gör det möjligt för VTS-tjänsteleverantören att på beställning från Transport- och kommunikationsverket samla in de uppgifter som anges i paragrafen i systemet för hantering av information inom sjöfarten.

I 3 mom. föreslås en hänvisning till Europaparlamentets och Rådets direktiv 2009/42/EG om förande av statistik över gods- och passagerarbefordran till sjöss, det så kallade statistikdirektivet om transporter till sjöss. Enligt det föreslagna momentet ska Transport- och kommunikationsverket sända resultaten av informationsinsamlingen till Europeiska kommissionen.

I 4 mom. föreskrivs det närmare om innehållet i de anmälningar fartygens ägare eller deras representanter och hamnarna lämnar Transport- och kommunikationsverket. Enligt det momentet ska anmälningarna innehålla uppgifter om mängden passagerare och gods för varje fartyg och enligt varugrupp samt om antalet tomma och fulla transportenheter.

Enligt det föreslagna 5 mom. ska ägarna till fartyg i sjöfart eller deras representanter lämna uppgifterna till VTS-tjänsteleverantören om Transport- och kommunikationsverket gett VTS-tjänsteleverantören i uppdrag att samla in informationen. VTS-tjänsteleverantören ska sända uppgifterna vidare till Transport- och kommunikationsverket.

I 6 mom. föreskrivs det om ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter om de förfaranden som ska iaktas vid insamling och sändning av uppgifter.

**25 §. Avlastarens anmälningsskyldighet.** I paragrafen föreskrivs det om avlastarens anmälningsskyldighet. Den föreslagna paragrafens innehåll motsvarar i huvudsak 22 e § i den gällande lagen, med undantag för bemyndigandet för statsrådet att utfärda förordning i 4 mom. som till följd av sakens tekniska karaktär ersätts med ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att utfärda föreskrifter. Genom avlastarens anmälningsskyldighet säkerställs det att fartyget har tillgång till tillförlitliga uppgifter om lasten och dess egenskaper. Det har särskild betydelse vid olyckor.

Enligt *1 mom.* ska avlastaren innan fartyget lastas lämna en anmälan till fartygets befälhavare, fartygsoperatören eller dennes ombud om sådant farligt eller förorenande gods som kommer att transporteras med fartyget. Avlastarens anmälningsskyldighet gäller alla fartyg, oberoende av storlek, som lastas med sådant gods som avses ovan.

Enligt *2 mom.* ska avlastaren försäkra sig om att det gods som ska lastas stämmer överens med anmälan. Om ingen anmälan lämnats, får farligt eller förorenande gods inte bjudas ut för transport eller lastas ombord. I anmälan ska det lämnas de uppgifter som avses i övervakningsdirektivet.

Enligt *3 mom.* ska fartyg som anländer till Finland med farligt eller förorenande gods ombord ha en anmälan som innehåller de uppgifter som avses ovan, om fartyget ankommer till Finland från en hamn utanför EU.

Enligt *4 mom.* får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om avlastarens anmälningsskyldighet. Syftet är att i föreskriften närmare ange bland annat vilka uppgifter som ska ges i anmälan och hur de elektroniskt ska lämnas till systemet för hantering av information inom sjöfarten.

**26 §. Eftergifter från anmälningsskyldighet.** I paragrafen föreslås ingå en bestämmelse om eftergifter från anmälningsskyldighet. Den föreslagna paragrafens innehåll motsvarar 22 f § i den gällande lagen.

Enligt *1 mom.* får VTS-tjänsteleverantören när det gäller resor på högst 12 timmar i regelbunden trafik mellan hamnar i Finland eller mellan finska och utländska hamnar på ansökan befria fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren från skyldigheten att lämna sett ankomstmeddelande, skyldigheten att lämna ett avgångsmeddelande och anmälningsskyldigheterna. För att befrielse ska kunna beviljas krävs det att befrielsen inte äventyrar sjösäkerheten, att befrielsen kan godtas av alla berörda kuststater och att de övriga villkoren för befrielse enligt övervakningsdirektivet uppfylls.

Enligt *2 mom.* ska Transport- och kommunikationsverket regelbundet kontrollera att villkoren för befrielse uppfylls. Befrielsen ska återkallas, om den som har fått befrielsen inte uppfyller villkoren.

I *3 mom.* föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att föra en förteckning över de bolag och fartyg som har beviljats befrielse och att sända förteckningen samt ändringar i den till Europeiska kommissionen.

**27 §. Anmälan om kritiska lägen och olyckor till sjöss.** Den föreslagna paragrafens innehåll motsvarar 23 § i den gällande lagen.

Enligt *1 mom.* ska fartygets befälhavare underrätta VTS-tjänsteleverantören om vissa händelser som inträffar på eller i närheten av finskt vattenområde. Anmälan ska göras om fyra olika slags

händelser. Anmälan ska göras om varje kritiskt läge eller olycka som påverkar fartygets säkerhet. Det kan till exempel handla om olyckor eller kritiska lägen till följd av kollision, grundstötning, skada, driftsstörning eller maskinfel, läckage eller förskjutning av lasten samt alla typer av skrovsador eller svagheter i strukturen. Enligt 2 punkten ska anmälan också göras om varje kritiskt läge eller olycka som äventyrar sjösäkerheten. Det kan till exempel handla om störningar som kan påverka fartygets manöverförmåga eller sjövärdighet eller fel som påverkar framdrivningsmaskinerier, styrinrättningen, generatorer eller navigations- eller kommunikationsutrustning. Enligt 3 punkten ska anmälan också göras om varje situation som kan leda till förorening av farvatten eller stränder, såsom utsläpp eller risk för utsläpp av förorenande ämnen i vattnet. Enligt 4 punkten ska anmälan göras om alla till sjöss kringdrivande föroreningsbälten, containrar eller förpackningar.

Den föreslagna bestämmelsen motsvarar artikel 17.1 i övervakningsdirektivet. Bestämmelser om befälhavarens anmälningsskyldighet vid kritiska lägen finns också i 6 kap. 11 a och 12 a § i sjölagen. Anmälningsskyldigheten syftar till att förhindra kritiska lägen såväl för människor som för fartyget och miljön samt att möjliggöra praktiska åtgärder för att undanröja orsaken till faran. Med närhet till VTS-området avses i detta sammanhang de havsområden som är i omedelbar anslutning till VTS-området, vilket vanligen är de områden som ligger i fartygets ankomstriktning men som ändå inte alltid är VTS-områden. Också trafiksepareringssystemen på Ålands hav betraktas som havsområden omedelbar anslutning till VTS-området.

Enligt förteckningen med sex punkter i 2 *mom.* ska befälhavarens meddelande innehålla fartygets identifieringsuppgifter uppgifter om fartygets position samt avgångs- och destinationshamn samt den adress där uppgifter om farligt eller förorenande gods som transporteras i fartyget är tillgängliga. Anmälan ska också innehålla uppgifter om antalet personer som vistas ombord, detaljerade uppgifter om det kritiska läget samt de väsentliga uppgifter som avses i IMO:s resolution A.851(20). Momentet grundar sig på artikel 17 i övervakningsdirektivet.

Enligt 3 *mom.* ska befälhavaren på ett finskt fartyg utanför finskt vattenområde lämna en sådan anmälan som avses ovan till den behöriga myndigheten i den närmaste kuststaten. På så sätt säkerställs att informationen också når kuststaterna.

Enligt 4 *mom.* ska VTS-tjänsteleverantören underrätta Transport- och kommunikationsverket och Gränsbevakningsväsendet om en anmälan som den fått. Anmälan ska göras omedelbart.

#### **4 kap. Behörighet och utbildning för VTS-operatörer**

**28 §. Behörighet för VTS-operatörer.** I paragrafen föreslås ingå en bestämmelse om allmänna krav på VTS-operatörer.

Enligt 1 *mom.* ska VTS-operatörer i fråga om yrkesbehörighet och funktionsförmåga förmå sköta fartygstrafikservice på ett säkert och effektivt sätt. Fartygstrafikledning är en säkerhetskritisk funktion, och VTS-operatörerna ska i sitt arbete presterar punktliga och rätt dimensionerade rekommendationer, anvisningar och beslut. Med kravet på behörighet och funktionsförmåga avses därför såväl en tillräcklig kunskapsnivå som personliga egenskaper. Utöver tillräcklig behörighet ska VTS-operatörens funktionsförmåga vara tillräcklig för att säkerställa en säker och effektiv fartygstrafikservice.

I 2 *mom.* föreslås det ingå en bestämmelse som i sak motsvarar gällande lag, enligt vilken den som har ett giltigt, av Transport- och kommunikationsverket beviljat behörighetsintyg för VTS-operatörer får vara VTS-operatör. Utöver ett giltigt behörighetsintyg krävs också genomgången

arbetsplatsutbildning och en giltig anteckning om godkännande. Kravens syfte är att säkerställa att VTS-operatörerna har en tillräcklig och internationellt kompatibel kompetens.

Behörighetskraven utgör fartygstrafikserviceens ryggrad, av vilka minimikompetenskraven för VTS-operatörer samt reglerna om upprätthållande av kompetensen och påvisandet av upprätthållandet följer. Kravet på ett behörighetsintyg som en myndighet beviljar, genomgången arbetsplatsutbildning och anteckning om godkännande ingår också i IALA:s anvisningar.<sup>2</sup> Syftet med en internationellt harmoniserad utbildning och introduktion är att säkerställa en enhetlig tjänsteproduktion för fartyg i hela världen.

**29 §. Beviljande av behörighetsintyg för VTS-operatörer.** I paragrafen föreslås ingå en bestämmelse om förutsättningarna för att Transport- och kommunikationsverket på ansökan ska bevilja ett behörighetsintyg för VTS-operatörer. Enligt *1 punkten* krävs det att sökanden har genomgått grundutbildningen för VTS-operatörer. Kravet på genomgången grundutbildning för VTS-operatörer stämmer överens med IALA:s anvisningar.<sup>3</sup>

Enligt *2 punkten* är en förutsättning att sökanden minst har ett giltigt överstyrmansbrev eller uppfyller villkoren för beviljande av överstyrmansbrev med undantag för kraven på hälsotillstånd. Överstyrmansbrev är ett minimikrav, vilket innebär att också behörighetsbrev som kräver högre kompetens uppfyller kravet enligt *2 punkten*. Ett giltigt behörighetsbrev krävs dock inte av en sökande som med undantag för kraven på hälsotillstånd uppfyller villkoren för beviljande av överstyrmansbrev. Bestämmelser på allmän nivå om kraven för överstyrmansbrev finns i 107 § i lagen om transportservice (320/2017), och närmare bestämmelser finns i 27 § i statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (508/2019).

Förslaget avviker från gällande lag, eftersom kravet på överstyrmansbrev avskaffas och det delvis föreskrivs om striktare krav än så. Syftet med kravet på överstyrmansbrev är att säkerställa att sökanden har tillräcklig kännedom om sjöfart och erfarenhet av arbete på kommandobryggan. En fartygstrafikledning av hög kvalitet förutsätter stor förståelse för förhållandena och arbetssätten i sjöfarten. Sökande som innehar överstyrmansbrev har i regel ett brett sjöfartskunnande, som inte kan ersättas till exempel med grundutbildning och arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer. De behörigheter för VTS-operatörer som beviljats under den gällande lagens giltighetstid har i regel beviljats sökande som har sjökaptensbehörighet. I praktiken får ändringen därför inga betydande konsekvenser.

Liksom i gällande lag förutsätts det inte i bestämmelsen att sökanden uppfyller kraven på hälsotillstånd för överstyrmansbrev. Också de internationellt föreskrivna kraven på hälsotillstånd för fartygspersonal är strikta, och det är inte motiverat att ställa lika höga krav för fartygstrafikservice på en arbetsplats på land som för arbete ombord. Inga internationellt föreskrivna krav gäller heller för VTS-operatörers hälsotillstånd. På VTS-operatörer tillämpas arbetarskyddslagen (738/2002) och lagen om företagshälsovård (1383/2001). Enligt de lagarna ska arbetsgivaren säkerställa VTS-operatörernas arbetsförmåga.

Enligt *3 punkten* ska sökanden ha goda muntliga och skriftliga kunskaper i finska eller svenska samt tillfredsställande muntliga kunskaper i det andra språket. Bestämmelsen motsvarar i sak innehållet i statsrådets förordning om fartygstrafikservice. Tillräckliga kunskaper i bägge

---

<sup>2</sup> IALA Guideline 1156 – Recruitment, Training and Assessment of VTS Personnel.

<sup>33</sup> IALA Guideline 1156 – Recruitment, Training and Assessment of VTS Personnel.

inhemska språken behövs, eftersom det på finskt territorialvatten kan trafikera fartyg där befälhavaren inte kan bägge språken eller engelska.

I 4 punkten ingår i sak motsvarande bestämmelse om kunskaper i engelska som den gällande statsrådsförordningen om fartygstrafikservice. Enligt förslaget ska sökandens färdighetsnivå i engelska vara minst fyra i den allmänna språkexamen som avses i lagen om allmänna språkexamina (964/2004). Engelska är den internationella sjöfartens språk och ett språk som allmänt används i fartygstrafikservice, och tillräckliga kunskaper i det är viktiga i fartygstrafiken för att kommunicera också med fartyg där besättningen inte kan finska eller svenska.

Kravet på VTS-operatörers engelskkunskaper grundar sig på IALA:s rekommendation V-103. Enligt den ska VTS-operatörer minst ha engelskkunskaper som motsvarar nivå 5 i International English Language Testing System (IELTS-testet). När den nivå jämförs med de färdighetsnivåer som beskrivs i Utbildningsstyrelsens beslut om grunderna för allmänna språkexamina (Föreskrift 24/011/2011) kan man konstatera att IELTS-nivå 5 ingår i kunskap 4 i de allmänna språkexamina. Den nivån i de allmänna språkexamina omfattar IELTS-nivåerna 5–6. Skillnaderna i färdighetsnivåer beror på att färdighetsskalan för allmänna språkexamina har sex steg medan skalan för IELTS-testet har nio steg.

Kravet på språkkunskaper för beviljande av behörighetsintyg för VTS-operatörer grundar sig på den föreslagna 8 §, där det föreskrivs om fartygstrafikserviceens språk. Engelska språkets betydelse i fartygstrafikservice beror allmänt taget på behovet av att säkerställa möjligheten för utländska fartyg att iakttä bestämmelser och föreskrifter för VTS-området eller att rapportera sina iakttagelser som inverkar på säkerheten också när fartyget inte har lots till exempel när det närmar sig en lotsplats från havet eller ligger på ankarplats eller i hamn. Å andra sidan trafikerar också i farleder med skyldighet att anlita lots sådana fartyg där befälhavaren beviljats befrielse från skyldigheten att anlita lots, men som kanske inte behärskar finska eller svenska. Också på fartyg med lots ombord förbättras befälhavarens möjlighet att följa med lotsens kommunikation med VTS-tjänsteleverantören om kommunikationen sker på engelska. Alla fartyg som befinner sig inom området ska ha en likadan och samtidig lägesbild och samma uppgifter om vad som försiggår inom området.

**30 §. Grundutbildning för VTS-operatörer.** I paragrafen föreslås ingå en bestämmelse om grundutbildning för VTS-operatörer. Med grundutbildning för VTS-operatörer avses kursbunden utbildning som består av teori och simulatorträning. Utbildningens syfte är att ge personen grundläggande kunskaper i fartygstrafikservice till stöd för den praktiska arbetsplatsutbildningen. Utbildningen ordnas vid en läroinrättning eller yrkeshögskola som ordnar sjöfartsutbildning. I Finland har åtminstone Aboa Mare, som ordnar såväl grundexamen inom sjöfart som yrkeshögskoleexamina, ordnat utbildning för fartygstrafikserviceuppgifter.

I 1 mom. föreslås ingå motsvarande bestämmelse som i den gällande statsrådsförordningen om fartygstrafikservice, enligt vilken grundutbildningen för VTS-operatörer ska anordnas enligt ett utbildningsprogram för denna utbildning. Dessutom föreskrivs det att VTS-tjänsteleverantören ska beakta utbildningsprogrammet i sitt kvalitetssystem. Det innebär att det åtminstone ska säkerställas att VTS-tjänsteleverantören beställer grundutbildningen av en ackrediterad utbildningsanordnare med ett godkänt utbildningsprogram. En bestämmelse om godkännande av utbildningsprogram föreslås ingå i 37 §.

I 2 mom. föreskrivs det vilka ämnesområden utbildningen ska innehålla. De är 1) grundläggande kunskaper om fartygstrafikuppgifter, 2) den kommunikation fartygstrafikuppgifter förutsätter, 3) de bestämmelser och föreskrifter som ska tillämpas i uppgifterna, och 4) hantering av

undantagssituationer. I de ämnesområdena ingår de viktigaste frågor som en VTS-operatör bör behärska i sitt arbete, och de ingår också i IALA:s modellkurs V-103/1. I IALA:s rekommendation RO103 (V-103) om utbildning och behörigheter för fartygstrafikservicepersonal rekommenderas det att de behöriga myndigheter och VTS-myndigheterna ordnar VTS-utbildning och att VTS-behörigheter beviljas i enlighet med IALA:s rekommendationer och modellkurser.

Att det på lagnivå krävs att de kommunikationsfärdigheter fartygstrafikuppgifter förutsätter inkluderas i utbildningen är nytt i förhållande till gällande bestämmelser. Undervisning i den kommunikation fartygstrafikserviceuppgifter förutsätter har dock redan länge ingått i modellkurserna enligt IALA:s rekommendationer. Olika brister som förekommit i kommunikationen är en av de viktigaste olycksorsakerna. Med den kommunikation fartygstrafikserviceuppgifter förutsätter avses VTS-operatörens kontakter till exempel med fartyg och intressegrupper.

Med de bestämmelser och föreskrifter som ska tillämpas i uppgifterna avses såväl nationella som internationella bestämmelser som berör VTS-operatörens arbete.

*I 3 mom.* föreskrivs det liksom i den gällande statsrådsförordningen om fartygstrafikservice att grundutbildningen ska omfatta fartygstrafikservicens teori och simulatorträning. Utöver övriga omständigheter i samband med grundutbildningen ska simulatorträningen omfatta hantering av undantagssituationer som identifieras utifrån en riskbedömning. Träningen ska baseras på problemsituationer som kan uppkomma i verkligheten. Till hur stor del utbildningen ordnas som teoriundervisning respektive simulatorträning ska framgå av utbildningsprogrammet. Bestämmelsernas syfte är att säkerställa att olika exceptionella situationer som kan förekomma i arbetet beaktas i utbildningen.

*I 4 mom.* föreskrivs det liksom i den gällande statsrådsförordningen om fartygstrafikservice att grundutbildningen ska genomgå innan arbetsplatsutbildningen enligt 31 § slutförs. Bestämmelsen motsvarar IALA:s rekommendationer. Att grundutbildningen ska genomföras innan arbetsplatsutbildningen slutförs innebär en modell där praktisk tillämpning övas efter att de grundläggande kunskaperna lärts in.

*I 5 mom.* föreslås en ny bestämmelse, enligt vilken den läroinrättning som ordnar grundutbildningen ska utfärda ett betyg eller ett beslut om underkänd prestation. Beslutsfattandet om att godkänna eller förkasta studieprestationen utgör utövning av offentlig makt, eftersom beslutet har betydelse för de grundläggande fri- och rättigheterna för den som deltar i utbildningen. För att man ska få ett behörighetsintyg för VTS-operatörer krävs det att grundutbildningen genomförts med godkänt resultat. Deltagaren ska därför ges ett beslut i vilket ändring kan sökas. I beslutet får ändring sökas med stöd av 57 §.

I förhållande till gällande bestämmelser har möjligheten att bevilja befrielse från något ämnesområde i grundutbildningen strukits i paragrafen. Den möjligheten har grundat sig på IALA:s anvisning G1156 (Recruitment, training and assessment of VTS personnel). Inga sådana befrielser har behövt beviljas, utan i praktiken har alla VTS-operatörer som rekryterats i Finland genomfört hela grundutbildningen. När möjligheten till undantag avskaffas, tryggas en likvärdig utbildning för alla VTS-operatörer. Kursen är kort, och att genomföra hela kursen innebär ingen stor tilläggsskyldighet ens om den som deltar i utbildningen har skaffat kompetens någon annanstans.

**31 §. Arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer.** I paragrafen föreslås det ingå en bestämmelse om arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer, som delvis motsvarar den gällande

statsrådsförordningen om fartygstrafikservice. Med arbetsplatsutbildning avses en utbildning som genomförs efter grundutbildningen, som innehåller närmare utbildning bland annat i fråga om de olika system som används i arbetet samt i fråga om området. Arbetsplatsutbildningens syfte är att förbereda personen för den egentliga uppgiften som VTS-operatör genom att kombinera den teori- och simulatorutbildning grundutbildningen ger med praktik. Utbildningsperiodens syfte är att säkerställa att personen är tillräckligt förtrogen med det aktuella VTS-området samt med VTS-centralens utrustning, system och förfaringssätt. Arbetsplatsutbildningen sker under övervakning i form av lärande i arbetet.

I 1 mom. föreskrivs det om VTS-tjänsteleverantörens skyldighet att ordna arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer vid VTS-centralen. Dessutom finns i momentet motsvarande bestämmelse som till exempel i fråga om grundutbildning för VTS-operatörer, att grundutbildningen för VTS-operatörer ska anordnas enligt ett utbildningsprogram för denna utbildning. Av utbildningsprogrammet för arbetsplatsutbildning ska framgå den metod med vilken man bedömer om en utbildningsperiod genomgått med godkänt resultat och om en arbetstagare har förmåga att självständigt börja arbeta som VTS-operatör. Utbildningsprogrammet för arbetsplatsutbildning ska vidare innehålla anvisningar om tillvägagångssättet när en föräldrad anteckning om godkännande förnyas.

I 2 mom. föreslås en bestämmelse om de ämnesområden utbildningen åtminstone ska omfatta. De är 1) kunskap om VTS-området, dess farleder och fartygstrafik, 2) den kommunikation fartygstrafikuppgifter förutsätter, 3) användning av VTS-centralens tekniska system och anordningar, 4) VTS-centralens verksamhetsmetoder, anvisningar och föreskrifter, samt 5) VTS-centralens anvisningar för nöd- och undantagssituationer. Jämfört med gällande bestämmelser är 2 punkten (den kommunikation fartygstrafikuppgifter förutsätter) ny. Tillägget syftar på att säkerställa att arbetsplatsutbildningen garanterar ändamålsenliga färdigheter för kommunikation mellan olika aktörer, såsom radiotrafik mellan fartyg och VTS-operatörer, vilket också anges i IALA:s modellkurs (V-103/3). Det är viktigt att kommunikationsfärdigheter nämns på lagnivå, eftersom bristfällig kommunikation är en av de viktigaste olycksorsakerna. Det föreslagna momentet motsvarar det centrala innehållet i IALA:s modellkurs V-103/3 för utbildning och certifiering av VTS-operatörer. Syftet med en arbetsplatsutbildning som stämmer överens med de internationella rekommendationerna är att säkerställa en internationellt enhetlig servicenivå.

Enligt IALA:s modellkurs V-103/3 ska personen få praktisk utbildning för sin uppgift på arbetsplatsen innan han eller hon kan arbeta som VTS-operatör. Under arbetsplatsutbildningen undervisas den studerande enligt lokala förhållanden och lämpliga redskap och anvisningar för dem. Detta betonas i synnerhet i 1 punkten, eftersom VTS-området, dess farleder och fartygstrafik är olika på olika områden. Också de kommunikationsfärdigheter som förutsätts enligt 2 punkten är specifika till exempel till följd av skillnader mellan hamnar och deras tjänster. Också användningen av VTS-centralens tekniska system och anordningar (3 punkten), VTS-centralens verksamhetsmodeller (4 punkten) och anvisningarna för nödlägen och exceptionella situationer kan variera med områdenas särdrag.

Det är väsentligt att dessa ämnesområden inkluderas i arbetsplatsutbildningen, eftersom deras innehåll är av sådan art att det inte kan undervisas i en generisk miljö i en utbildningsinriktning utan alla punkter har samband med regionala särdrag. Dessa ämnesområden utgör arbetsplatsutbildningens miniminivå, och det är också tillåtet att ordna en mer omfattande arbetsplatsutbildning.

I 3 mom. ingår närmare bestämmelser om genomförande av arbetsplatsutbildning. Arbetsplatsutbildningen genomförs som praktisk arbetspraktik under ledning av en



arbetsplatsutbildare. Arbetsplatsutbildaren ska övervaka, handleda och bedöma på vilket sätt den som utbildas agerar under utbildningen genom att följa radiotrafiken samt VTS-lägesbilden och vid behov ingripa i agerandet.

På arbetsplatsutbildarens ansvar får vara endast en person i utbildning då det gäller praktik i operativ vakttjänstgöring. På så sätt säkerställs det att utbildaren har möjlighet att tillräckligt noggrant följa med den studerandes arbete och därmed säkerställa att fartygstrafikserviceuppgiften sköts på kravenlig nivå trots utbildningsinsatsen.

Vidare förskrivs det att bok ska föras över arbetsplatsutbildningen och av den ska framgå på vilket sätt utbildningen framskrider, utbildningens omfattning och tidpunkterna för utbildningen. Bokföringen kan genomföras med hjälp av en studiebok i vilken såväl utbildaren som studeranden kan göra anteckningar. I studieboken kan VTS-tjänsteleverantören kontrollera att den arbetsplatsutbildning som krävs har genomförts innan anteckning om godkännande beviljas. Kravet på dokumentering av arbetsplatsutbildningen utgör också en nödvändig del av kvalitetssäkringen för utbildningen. Dessutom kan dokumentationen utgöra bevis över att servicen auditerats.

Det föreslås att till *4 mom.* fogas en ny bestämmelse om att VTS-tjänsteleverantören ska utfärda ett betyg eller ett beslut om underkänd prestation. Beslutsfattandet om att godkänna eller förkasta studieprestationen utgör utövning av offentlig makt, eftersom beslutet har betydelse för de grundläggande fri- och rättigheterna för den som deltar i utbildningen. För att få utöva sitt yrke ska VTS-operatören genomföra arbetsplatsutbildningen med godkänt resultat. Deltagaren ska därför ges ett beslut i vilket ändring kan sökas. I beslutet får ändring sökas med stöd av 57 §.

Till skillnad från gällande bestämmelser föreskrivs det inte särskilt i paragrafen om arbetsplatsutbildningens maximala längd. Det bedöms inte finnas något behov av att föreskriva om den maximala längden. Arbetsplatsutbildningens längd påverkas av flera omständigheter, såsom till exempel personens tidigare erfarenhet av fartygstrafikservice, VTS-centralens uppgifter på VTS-området samt VTS-områdets trafikförhållanden och geografiska förhållanden. Såväl den som deltar i utbildningen som VTS-tjänsteleverantören strävar efter att förse centralen med kompetent personal så snart kunskapsnivån är tillräcklig. Utbildningen ska åtminstone vara så länge att personen i praktiken kan konstateras inneha den kunskap och de färdigheter som anges i planen för arbetsplatsutbildningen.

**32 §. Giltighet för och förnyande av behörighetsintyg för VTS-operatörer.** I paragrafen föreslås ingå en bestämmelse om giltighet för och förnyande av behörighetsintyg för VTS-operatörer. I *1 mom.* föreskrivs det liksom i den gällande bestämmelsen, att Behörighetsintyg för VTS-operatörer beviljas för fem år åt gången och kan förnyas på ansökan. För tydlighetens skull föreslås det att till bestämmelsen fogas en hänvisning till att Transport- och kommunikationsverket är den instans som beslutar om förnyande.

Det föreslås att behörighetsintyg ska vara i kraft för viss tid, eftersom det ger möjlighet att regelbundet ompröva behörigheten. Omprövningens syfte är att säkerställa fartygstrafikservicens kvalitet och tillräcklig kompetens hos VTS-operatörerna. Enligt IALA:s anvisningar<sup>4</sup> säkerställer förnyelseprocessen att innehavarna av behörighetsbrev upprätthåller en tillfredsställande operativ prestationsförmåga för att kunna bevara, utveckla och utöka sin

---

<sup>4</sup> IALA Guideline 1156 – Recruitment, Training and Assessment of VTS Personnel, stycke 9.1.

kompetens. Den föreslagna giltighetstiden på fem år stämmer överens om giltighetstiden för andra yrkesbehörigheter inom sjöfarten.

I 2 mom. föreslås ingå en bestämmelse om allmänna förutsättningar för förnyelse av behörighetsintyg. När ett behörighetsintyg förnyas är det väsentligt att sökanden kan visa att han eller hon fortfarande innehar de grundkunskaper om fartygstrafikservice som krävs för beviljande av behörighetsintyg. Därför föreslås det att sökanden ska visa att han eller hon har bibehållit sin yrkesskicklighet och genomgått kompletterande yrkesutbildning för VTS-operatörer med godkänt resultat. Bestämmelsen motsvarar den gällande statsrådsförordningen om fartygstrafikservice.

I 3 mom. föreskrivs det närmare om alternativa sätt för en sökande att påvisa bibehållen yrkesskicklighet. Yrkesskickligheten anses ha bibehållits av en sökande som 1) har en giltig anteckning om godkännande för tillhandahållande av fartygstrafikservice inom minst ett VTS-område eller en VTS-sektor eller 2) under de senaste fem åren sammanlagt har minst ett års eller 1 600 timmars arbetserfarenhet av operativt arbete som VTS-operatör eller av arbete som VTS-chef. Till operativ arbetstid kan också räknas den arbetsplatsutbildning en arbetsplatsutbildare ger samt utbildningstiden för den som genomgår arbetsplatsutbildning. Bestämmelsen motsvarar den gällande förordningen om fartygstrafikservice. Kravet på arbetserfarenhet stämmer överens med den sjötjänstgöring som krävs för förnyande av behörighetsbrev för däcksbefäl på fartyg. Med ett års arbetserfarenhet avses arbete på heltid som varat i ett år.

I 4 mom. föreslås ingå en bestämmelse om förfarandet när en sökande som ska förnya sitt behörighetsintyg inte har tillräcklig arbetserfarenhet eller ett giltigt godkännande. Sökanden ska då före deltagandet i kompletterande utbildning enligt 33 § genomgå ett prov som VTS-tjänsteleverantören ordnar och som Transport- och kommunikationsverket godkännt, som visar att sökanden innehar de grundläggande kunskaper som ingår i grundutbildningen för VTS-operatörer. På ansökan av VTS-tjänsteleverantören ska Transport- och kommunikationsverket godkänna provet om det i fråga om de krav som gäller utformning, innehåll, bedömningsmetod och mottagaren av provet är sådant att ett godkänt resultat i provet är tillräckligt för att påvisa att sökanden innehar de grundläggande kunskaper som ingår i ämnesområdena enligt 30 § 2 mom.

Behovet av ett prov och dess innehåll avgörs alltid i det enskilda fallet utifrån hur länge och av vilket skäl sökanden varit frånvarande. Provets slutliga innehåll och form är därför alltid specifika för varje sökande, men för att minska den administrativa bördan kan också en mer allmän och modifierbar version för ansökan och beslut om godkännande av provet användas, utifrån vilken VTS-tjänsteleverantören kan modifiera provet utifrån de sökandens individuella behov. För provet bedöms kunskaperna i det enskilda fallet, och vid bedömningen av om provets form ska godkännas bör det finnas tillräckligt rörelseutrymme för beaktande av specifika behov. Exempelvis i verksamhetsmiljön eller i de bestämmelser som berör verksamheten kan det ske förändringar som är svåra att förutse, och också sökandena har olika erfarenhet och bakgrund.

Enligt 30 § 3 mom. ska grundutbildningen för VTS-operatörer omfatta fartygstrafikservicens teori och simulatorträning. Likaså kan det prov som avses i detta moment till sin form antingen vara ett teori- eller simulatorprov, eller en kombination av dem. Det bör bedömas i det specifika fallet vilken form som är ändamålsenlig. Provets innehåll bör beroende på det specifika fallet i tillämpliga delar bestå av de ämnesområden som anges i 30 § 2 mom., eftersom provets syfte är att mäta om den som ansöker om förnyelse har tillräckliga grundkunskaper för en VTS-operatör.

Syftet med kravet på bedömningsförfarandet är att göra det möjligt för myndigheten att i beslutsfattandet om godkännande av provet bedöma om VTS-tjänsteleverantören på ett tillräckligt sätt har planerat bedömningen av provet enligt momentet så att den kan ske på ett oberoende sätt.

Syftet med kraven på mottagare är att bedöma om mottagaren av provet har tillräcklig kompetens för att bedöma hur sökanden lyckas i provet. I IALA:s modellkurs för grundutbildning för VTS-operatörer förutsätts det att den som bedömer kompetensen har minst motsvarande behörighet för den uppgift bedömningen gäller. Dessutom ska den som bedömer kursen bland annat ha relevanta insikter och en uppfattning om den behörighet som ska bedömas samt lämpliga insikter i och erfarenheter av bedömningsmetoder och bedömningspraxis. I praktiken är rollen som bedömare av provet likadan som rollen som provmottagare, och det är ändamålsenligt att motsvarande krav i gäller dem i tillämpliga delar. I fråga om sjöfartsutbildningen ingår motsvarande krav också i Internationella konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW-konventionen). I fråga om sjöfartsutbildning tolkas behörighetskravet för bedömare i Finland så att behörighetsbrevet inte behöver vara giltigt om ett sådant tidigare funnits.

Det provet ersätter inte den kompletterande utbildning som krävs för förnyelse av behörighetsintyget, utan i det bedöms endast sökandens grundläggande yrkesskicklighet i fråga om fartygstrafikservice. Efter att provet avlagts med godkänt resultat kan sökanden delta i den kompletterande utbildning som krävs, och är därefter berättigad att förnya sitt behörighetsintyg.

Under den gällande lagens giltighetstid har ett förfarande för förnyande av VTS-operatörers behörighet som avviker från det normala inte behövt tillgripas en enda gång. Förfarandet enligt momentet bedöms förbli ovanligt.

**33 §. Kompletterande yrkesutbildning.** I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om kompletterande yrkesutbildning som i huvudsak motsvarar den gällande förordningen om fartygstrafikservice. Med kompletterande yrkesutbildning avses en fördjupande kurs som utgör den ena förutsättningen för förnyelse av behörighetsintyg för VTS-operatörer.

Enligt *1 mom.* ska VTS-tjänsteleverantören ordna kompletterande yrkesutbildning för VTS-operatörer. VTS-centralen ska ha ett utbildningsprogram för detta, som ska grunda sig på IALA:s gällande rekommendationer. Syftet är att VTS-tjänsteleverantören ska kunna ordna den kompletterande utbildningen flexibelt så att utbildningen svarar mot respektive centrals faktiska behov av tilläggsutbildning. Behovet av tilläggsutbildning varierar från fall till fall och beroende på tidpunkt till exempel till följd av förändringar i verksamhetsmiljön eller andra behov som framkommer i praktiken. Behovet av tilläggsutbildning kan till exempel gälla repetition av grundläggande frågor i fartygstrafikservicen eller nya och aktuella frågor. Det är därför svårt att i förväg bedöma det exakta utbildningsbehovet. VTS-tjänsteleverantören ska dock beakta IALA:s rekommendationer så att den kompletterande utbildningen till sina huvuddrag håller internationell nivå. Bland IALA:s rekommendationer innehåller i synnerhet IALA:s modellkurser V-103/1 (Vessel Traffic Services operator training) och V-103-5 (The revalidation process for VTS qualification and certification) ämnesområden som ska beaktas i den kompletterande utbildningen.

I *2 mom.* föreslås en bestämmelse enligt vilken Den kompletterande yrkesutbildningen för VTS-operatörer ska bestå av teoretisk utbildning. Den kompletterande utbildningens syfte är att fördjupa VTS-operatörernas yrkesskicklighet, vilket är mest ändamålsenligt att göra i form av teoretisk utbildning.

I 3 mom. föreslås en bestämmelse enligt vilken Den kompletterande yrkesutbildningen ska genomgå under de 12 månader som föregår den sista giltighetsdagen för behörighetsintyget. Tidsregelns syfte är att säkerställa att den som ansöker om förnyande av behörigheten i regel har tillräckligt färsk kunskaper och färdigheter för att sköta fartygstrafikserviceuppgiften på ett säkert sätt.

I 4 mom. föreskrivs det om förfarandet om behörighetsintyget redan hunnit föråldras. Den kompletterande utbildningen ska då genomgå innan ett nytt behörighetsintyg söks. Förslaget avviker från den gällande bestämmelsen. Enligt den gällande bestämmelsen ska den kompletterande utbildningen genomgå innan ett nytt behörighetsintyg beviljas. Ändringen behövs för att Transport- och kommunikationsverket inte ska bli tvunget att särskilt utreda om den som ansöker om förnyelse av behörighetsintyget har genomgått den kompletterande utbildningen. Ändringen syftar till tydligare myndighetsförfaranden.

**34 §. Anteckning om godkännande.** I paragrafen föreslås ingå en bestämmelse om anteckning om godkännande. Enligt 1 mom. ska VTS-tjänsteleverantören varje år bedöma hurudan behörighet och kompetens en VTS-operatör har och göra en anteckning om godkännande. Av anteckningen om godkännande ska framgå det VTS-område eller den VTS-sektor där VTS-operatören är berättigad att arbeta.

Bestämmelsens syfte är att säkerställa att fartygstrafikledningspersonalens yrkesskicklighet hålls uppdaterad och att det finns möjlighet att reagera i tid på eventuella brister i kompetensen. Fartygstrafikledningen är en säkerhetskritisk verksamhet och personalens kompetens är av central betydelse för undvikande av kritiska lägen och för upprätthållandet av säkerheten i den övriga sjöfarten.

I 2 mom. föreskrivs det att En anteckning om godkännande är i kraft ett år. Giltighetstiden för anteckningen kan förlängas för en innehavare av ett behörighetsintyg som godkänns i den årliga bedömningen.

I 3 mom. föreslås det ingå en bestämmelse om de helheter som ska beaktas vid bedömningen. Enligt bestämmelsen ska den bedöms i för arbetsuppgifterna tillräcklig utsträckning behärska åtminstone 1) ledning av fartygstrafiken i enlighet med föreskrifter och anvisningar, 2) kommunikation, samt 3) hantering av tekniska anordningar och system. Syftet med bedömningen av de helheterna är att säkra fartygstrafikledningens kvalitet genom att säkerställa att VTS-operatören i tillräcklig utsträckning behärskar de färdigheter som behövs i arbetet och kan sköta sina arbetsuppgifter på behörigt sätt.

Enligt 4 mom. kan arbetsprestationen bedömas som ett praktiskt arbetsprov vid en VTS-central eller i en simulator.

I 5 mom. föreskrivs det om tidpunkten när anteckningen om godkännande träder i kraft. Om bedömningen utförs under de tre månader som föregår den sista giltighetsdagen för anteckningen om godkännande, anses giltighetstiden för den nya anteckningen om godkännande börja den dag då giltighetstiden för den föregående anteckningen om godkännande går ut. Om bedömningen av arbetsprestationen utförs tidigare än tre månader innan giltighetstiden för anteckningen om godkännande går ut, anses giltighetstiden för den nya anteckningen om godkännande börja den dag bedömningen görs. Tidsfönstret på tre månader för förnyelsen och att anteckningen om godkännande förlängs med ett år åt gången stämmer överens med IALA:s rekommendation. Tidsfönstret gör det möjligt att upprätthålla behörigheterna på ett flexibelt sätt, vilket är viktigt eftersom fartygstrafikledningen utförs som skiftesarbete och VTS-operatörernas närvaro inte alltid är regelbunden.

I 6 mom. föreslås ingå en bestämmelse om förfarandet om den bedömdes arbetsprestation inte anses tillräcklig för en anteckning om godkännande. Om den bedömdes kunskaper inom något av de delar som avses i 3 mom. inte är tillräckliga, ska den bedömde för att uppnå tillräcklig behörighet och kompetens genomgå den arbetsplatsutbildningsperioden. Om en person oavbrutet är borta mer än 12 månader från sitt arbete, för vilket han eller hon har erhållit en anteckning om godkännande, ska personen i fråga innan han eller hon börjar arbeta på nytt genomgå en arbetsplatsutbildningsperiod med godkänt resultat.

I 7 mom. föreslås ingå en ny bestämmelse om beslut om underkänd prestation i situationer när den bedömdes prestation inte kan godkännas. Om VTS-tjänsteleverantören till följd av brister som framkommit vid bedömningen inte kan göra en anteckning om godkännande som tecken på godkänd prestation, ska VTS-tjänsteleverantören fatta ett beslut om underkänd prestation. En giltig anteckning om godkännande är ett villkor för förnyande av behörighetsintyget, och beslutsfattandet om anteckningen om godkännande har därför betydelse för VTS-operatörens yrkesutövning. Deltagaren ska därför ges ett beslut i vilket ändring kan sökas. I beslutet får ändring sökas med stöd av 57 §.

**35 §. Behörighet för VTS-chefer.** I paragrafen föreslås en bestämmelse om vilken behörighet som krävs av VTS-chefer, som i sak motsvarar den gällande bestämmelsen. [I den finska språkversionen föreslås en ändring som innebär att en könsneutral yrkesbeteckning införs för VTS-chefer. Ändringen inverkar inte på den svenskspråkiga lagtexten.]

Enligt 1 mom. ska VTS-chefer i fråga om yrkesbehörighet och funktionsförmåga förmå leda fartygstrafikservice på ett säkert och effektivt sätt. Med kravet på behörighet och funktionsförmåga avses såväl en tillräcklig kunskapsnivå som personliga egenskaper. Utöver tillräcklig behörighet ska VTS-chefens funktionsförmåga vara tillräcklig för att säkerställa en säker och effektiv fartygstrafikservice.

I 2 mom. föreslås det ingå en bestämmelse enligt vilken en VTS-chef ska ha ett giltigt, av Transport- och kommunikationsverket beviljat behörighetsintyg för VTS-operatörer. Av VTS-chefer förutsätts inte längre något annat särskilt behörighetsintyg. Utöver behörighetsintyg för VTS-operatörer förutsätts det att chefen har genomfört grundutbildningen för VTS-chefer enligt 36 §.

Enligt 3 mom. ska VTS-tjänsteleverantören på begäran lämna Transport- och kommunikationsverket uppgifter om genomgången grundutbildning för VTS-chefer. Bestämmelsens syfte är att tydligt ange att myndigheten har rätt att få uppgifter, vilket är viktigt för ett behörigt fullgörande av tillsynsuppgiften och för tryggheten av säkerheten i sjöfarten.

**36 §. Grundutbildning för VTS-chefer.** I 1 mom. föreslås det ingå en bestämmelse om den grundutbildning som förutsätts av VTS-chefer och om vilka ämnesområden den ska omfatta. Grundutbildningen ska ordnas enligt ett utbildningsprogram för denna utbildning. Utbildningsprogrammet ska omfatta åtminstone de ämnesområden som förutsätts i paragrafen. Ämnesområdena baserar sig på IALA:s modellkurs V-103/2 för grundutbildning för VTS-chefer. De ämnesområden som ska behandlas enligt IALA:s rekommendation är fördjupad trafikledning, VTS-anordningar och VTS-system, arbetssätt och ledarskap, verksamhet och ledning i nödsituationer samt administrativa uppgifter.

I förhållande till gällande bestämmelser är det nytt att det föreskrivs på lagnivå om vilka ämnesområden grundutbildningen ska omfatta. Ämnesområdena motsvarar dock IALA:s rekommendation, enligt vilken grundutbildningen också i nuläget ska ordnas på det sätt som

anges i statsrådets förordning om fartygstrafikservice. Förslaget innebär därför ingen ändring i rådande praxis.

Det föreslås att möjligheten enligt gällande bestämmelser att bevilja befrielse från något ämnesområde i grundutbildningen stryks. Den möjligheten har grundat sig på IALA:s anvisning G1156 (*Recruitment, training and assessment of VTS personnel*). När möjligheten till undantag avskaffas, tryggas en likvärdig utbildning för alla VTS-chefer. Kursen är kort, och att genomföra hela kursen innebär ingen oöverstiglig belastning ens om den som deltar i utbildningen har skaffat kompetens någon annanstans.

**37 §. Ordnanande av utbildning för fartygstrafikserviceuppgifter.** I paragrafen föreslås ingå ett krav som ska tillämpas på de läroinrättningar eller yrkeshögskolor som tillhandahåller utbildning för fartygstrafikserviceuppgifter samt på deras utbildningsprogram för fartygstrafikserviceuppgifter.

I 1 mom. föreslås det ingå en bestämmelse om ackreditering av den läroinrättning eller yrkeshögskola som ordnar utbildning i fartygstrafikservice samt om förutsättningarna för beviljande av ackreditering. Med ackreditering av utbildningen avses att den behöriga myndigheten officiellt bekräftar att läroinrättningen eller yrkeshögskolan följer kvalitetsledningssystemet för ett effektivt anordnande av utbildningen. För ackreditering förutsätts att läroinrättningen eller yrkeshögskolan har ett kvalitetssystem, som dock inte behöver grunda sig på någon viss kvalitetsstandard. Den externa auditeringen av kvalitetssystemet omfattar de ämnesområden som anges i momentet, vilka baserar sig på IALA:s rekommendation G1014. Rekommendationen gäller ackreditering för anordnare av VTS-utbildning och godkännande för anordnare av IALA:s VTS-modellkurser. Syftet med att iaktta rekommendationen är att säkerställa att läroinrättningarna och yrkeshögskolorna samt deras utbildningsprogram uppfyller den internationellt accepterade miniminivån. Syftet med att kräva en miniminivå är att säkerställa kvaliteten hos den utbildning som tillhandahålls och att på så vis främja säkerheten inom sjöfarten.

I 2 mom. föreslås ingå en bestämmelse om myndighetsgodkännanden för utbildningsprogram för fartygstrafikserviceuppgifter samt om förutsättningarna för beviljande av dem. Den externa auditering som förutsätts för godkännande ska omfatta de ämnesområden som anges i momentet, vilka baserar sig på IALA:s rekommendation G1014. Ett godkännande krävs åtminstone för grundutbildning för TS-operatörer, grundutbildning för VTS-chefer och grundutbildning för arbetsplatsutbildare, som omfattas av IALA:s rekommendation V-103/4.

I 3 mom. föreslås det ingå en bestämmelse enligt vilken Transport- och kommunikationsverket ska ackreditera inhemska läroinrättningar och yrkeshögskolor samt godkänna deras utbildningsprogram. Dessutom föreslås det att Ackrediteringen och godkännandet ska vara i kraft fem år åt gången. Det innebär att ackrediteringen och godkännandet för utbildningsprogram förnyas genom en ansökning om ny ackreditering och nytt godkännande. Dessutom föreslås en bestämmelse om möjligheten att ge en behörig tredje part i uppdrag att helt eller delvis genomföra den auditering som krävs för myndighetsgodkännandena. Det kan finnas behov av att lägga ut auditeringsuppgifter till exempel om myndighetens arbetssituation inte tillåter att ackrediteringar och godkännanden genomförs tillräckligt snabbt.

I 4 mom. föreslås ingå en bestämmelse om Transport- och kommunikationsverkets övriga uppgifter i fråga om läroinrättningar och yrkeshögskolor. För det första ska Transport- och kommunikationsverket övervaka att en läroinrättning eller yrkeshögskola och den utbildning den ordnar uppfyller de föreskrivna kraven. Genom bestämmelserna om tillsyn säkerställs möjligheten till tillsynsauditeringar och periodiska auditeringar, vid vilka det till exempel kan

säkras att läroinrättningens eller yrkeshögskolans utbildningsprogram uppdateras så att de motsvarar modellkurserna som ändrats i enlighet med IALA:s rekommendationer.

Vidare föreskrivs det i momentet att Transport- och kommunikationsverket har rätt att få de uppgifter som behövs för tillsynen över verksamheten om i 1 och 2 mom. samt i 30 och 36 § avsedda omständigheter, och att också utan förhandsanmälan genomföra inspektioner i läroinrättningens eller yrkeshögskolans utbildningslokaler samt att närvara vid utbildningar och bedömningar. Rätten att få uppgifter behövs för verkets lagstadgade tillsynsuppdrag. Vid tillsynen ska uppdaterade uppgifter fås om utbildningsanordnarens och utbildningens situation för att bedöma om kraven för ackreditering och godkännande av utbildningen fortfarande uppfylls. Den föreslagna ordalydelsen möjliggör inspektioner utan förhandsanmälan och utan att det avtalas särskilt om dem med utbildningsanordnaren.

Vidare föreskrivs det i 4 mom. att en inspektionsrapport ska upprättas över inspektioner och att vad som föreskrivs om inspektionsberättelse i 39 § i förvaltningslagen (434/2003) ska iaktas vid inspektioner. Inspektören ska utan dröjsmål upprätta en skriftlig inspektionsrapport över inspektionen, av vilken ska framgå inspektionsförloppet och inspektörens viktigaste iakttagelser. Rapporten ska lämnas för kännedom till dem som har rätt att närvara vid inspektionen.

Enligt momentets ordalydelse är tillsynen en uppgift för Transport- och kommunikationsverket. Ordalydelsen hindrar dock inte att en tredje part anlitas för tillsynsuppgiften, utan Transport- och kommunikationsverket kan vid behov fullgöra sin tillsynsuppgift i samarbete med en tredje part. Denna praxis stämmer överens med praxis för utvärdering av utbildning och utbildningsanordnare inom sjöfarten.<sup>5</sup>

I 5 mom. föreslås ingå en bestämmelse enligt vilken läroinrättningen eller yrkeshögskolan ska ha en namngiven ansvarig person för utbildningen för fartygstrafikserviceuppgifter samt undervisningspersonal som är förtrogen med fartygstrafikserviceuppgifter.

**38 §. Utbildning som VTS-tjänsteleverantören ordnar.** I paragrafen, som är ny jämfört med gällande lag, föreskrivs det om förutsättningar för myndighetstillsyn och ansvar i fråga om utbildning som VTS-tjänsteleverantören ordnar.

Enligt 1 mom. ska VTS-tjänsteleverantören ett program för arbetsplatsutbildning och fortbildning för fartygstrafikserviceuppgifter. Utbildningsprogrammet ska underställas Transport- och kommunikationsverket för godkännande. Godkännandet är i kraft i högst fem år. Det innebär att godkännandet förnyas genom en ansökan om nytt godkännande. Bestämmelsens syfte är att bidra till att säkra utbildningens kvalitet genom regelbundna myndighetsutvärderingar. Därför är ett villkor för godkännande att utbildningsprogrammet kan anses överensstämma med 31 och 33 §. En högklassig arbetsplatsutbildning och kompletterande utbildning för VTS-operatörer främjas fartygstrafikledningens effektivitet, och därmed också säkerheten i sjöfarten.

Enligt 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket övervaka att den utbildning VTS-tjänsteleverantören ordnar uppfyller de föreskrivna kraven. Transport- och kommunikationsverket har rätt att få de uppgifter som behövs för tillsynen över utbildningen och ordnandet av den och att genomföra inspektioner i de lokaler som används för utbildningen

---

<sup>5</sup> Bestämmelser om bedömning av utbildning och utbildningsanordnare inom sjöfarten finns i 118 § i lagen om transportservice.

samt att närvara vid utbildningar och bedömningar. Vid inspektioner ska vad som föreskrivs om inspektionsberättelse i 39 § i förvaltningslagen iakttas.

Liksom i fråga om utbildning som läroinrättningar och yrkeshögskolor ordnar, föreslås det också att det föreskrivs att en tredje part kan ges i uppdrag att utöva tillsyn över utbildning som VTS-tjänsteleverantören ordnar. Det fråntar dock inte Transport- och kommunikationsverket ansvaret för att uppgiften fullgörs på behörigt sätt, utan gör det endast möjligt att vid behov fullgöra uppgiften i samarbete med en tredje part.

I 3 mom. föreslås ingå en bestämmelse enligt vilken VTS-tjänsteleverantören ska ha en namngiven ansvarig person för utbildningen för fartygstrafikserviceuppgifter samt undervisningspersonal som är förtrogen med fartygstrafikserviceuppgifter.

**39 §. Registrering och behandling av uppgifter om behörigheter och utbildning.** I 1 mom. föreslås ingå en bestämmelse enligt vilken Transport- och kommunikationsverket registrerar uppgifter om behörigheter i det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice för beviljande av och tillsyn över VTS-operatörers behörigheter samt för uppföljning av servicedata. Registreringen och övrig behandling av uppgifterna är nödvändig för uppfyllandet av Transport- och kommunikationsverkets lagstadgade skyldighet (beviljande, förnyande och återkallande av behörigheter samt allmän tillsyn). Behandlingens rättsgrund motsvarar artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen. Också enligt IALA:s rekommendationer ska den behöriga myndigheten föra ett register av vilket bland annat ska framgå uppgifter om beviljade behörigheter, genomgångna utbildningar och anteckningar om godkännande.<sup>6</sup>

Dessutom föreslås i momentet ingå en bestämmelse enligt vilken 26–28 kap. i lagen om transportservice tillämpas på behandlingen av uppgifter. Bestämmelser om trafik- och transportregistrets innehåll och syfte finns i 216 § i lagen om transportservice. Trafik- och transportregistret är ett elektroniskt register som Transport- och kommunikationsverket för, och som innehåller uppgifter om trafikmedel, det vill säga fordon, luftfartyg, fartyg och farkoster, järnvägsmateriel samt anordningar som har samband med dem, tillstånd för verksamhetsutövare och anmälningspliktig verksamhet samt persontillstånd för trafik. Transport- och kommunikationsverket för registret bland annat i syfte att bevilja och utöva tillsyn över tillstånd och andra rättigheter som gäller transporter, förbättra trafiksäkerheten, identifiera trafikmedel och beskattnings- och inteckningar som gäller dem, minska miljöpåverkan, utveckla mobilitetstjänsterna och utnyttjandet av dem, möjliggöra forsknings-, utvecklings- och innovationsverksamhet, främja tjänster som baserar sig på hantering av en persons egna uppgifter, producera myndighetstjänster inom transportsektorn samt uppfylla internationella förpliktelser. Transport- och kommunikationsverket får utnyttja uppgifterna i registret då det fullgör sina lagstadgade uppgifter. Dataskyddsbestämmelserna i lagen om transportservice uppfyller kraven i dataskyddsförordningen.

I 2 mom. föreskrivs det om personuppgiftsansvar i fråga om ackreditering av utbildningsanordnare och godkännande av utbildningsprogram. I momentet föreslås ingå en bestämmelse enligt vilken Transport- och kommunikationsverket är personuppgiftsansvarig i fråga om behandling av uppgifter om ordnande och ackreditering av utbildning samt godkännande av utbildningsprogram enligt denna lag. Behandlingen av uppgifter är nödvändig för fullgörande av Transport- och kommunikationsverkets lagstadgade skyldigheter (ackreditering av och tillsyn över utbildningsanordnare samt godkännande av och tillsyn över

---

<sup>6</sup> IALA Guideline 1014 - Accreditation of VTS Training Organizations and Approval to Deliver IALA VTS Model Courses.



utbildningsprogram). Behandlingens rättsgrund motsvarar artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen. Det föreslås inga kompletterande bestämmelser om behandlingen av uppgifter, utan det föreslås att dataskyddsförordningen tillämpas.

**40 §. Erkännande av behörighet för VTS-operatörer som en behörig myndighet i en annan stat beviljat.** I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om erkännande av behörighet för VTS-operatörer som en behörig myndighet i en annan stat beviljat. Enligt 1 mom. erkänner Transport- och kommunikationsverket utomlands beviljade behörigheter för VTS-operatörer i enlighet med internationella förpliktelser som binder Finland. Finland binds av Europaparlamentets och rådet direktiv 2005/36/EG om erkännande av yrkeskvalifikationer, som har genomförts nationellt genom lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer (1384/2015, nedan *lagen om yrkeskvalifikationer*). Lagen tillämpas på erkännande av yrkeskvalifikationer som en medborgare i en medlemsstat i Europeiska unionen har förvärvat i en annan medlemsstat och på erkännande av yrkeskvalifikationer som grundar sig på avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller något annat avtal som ingåtts mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater och en annan part samt på unionens lagstiftning om tredjelandsmedborgares ställning.

I 2 mom. föreslås ingå en bestämmelse enligt vilken ett villkor för att utöva yrket är sådana språkkunskaper som behövs för uppgiften i Finland. Fartygstrafikledningen är en säkerhetskritisk verksamhet, där behöriga språkkunskaper har stor betydelse för tryggheten av säkerheten i sjöfarten. Det föreskrivs om kravet på språkkunskaper för beviljande av behörighetsintyg för VTS-operatörer (*beviljande av behörighetsintyg för VTS-operatörer*), och det baserar sig på 8 § (*fartygstrafikservicens språk*). Också enligt artikel 53.1 i direktivet om erkännande av yrkeskvalifikationer ska personer som får sina yrkeskvalifikationer erkända ha nödvändiga språkkunskaper för att utöva yrkesverksamheten i den mottagande medlemsstaten.

**41 §. Tillfällig förlängning av behörigheter.** I paragrafen föreslås ingå ett bemyndigande att utfärda förordning, med stöd av vilket Transport- och kommunikationsverket tillfälligt får förlänga giltighetstiden för behörigheter som löper ut. Närmare bestämmelser, med stöd av vilka Transport- och kommunikationsverket under undantagsförhållanden, störningar under normala förhållanden eller allmänfarliga pandemier får avvika från kraven enligt denna lag vid förnyandet av behörighetsintyg för VTS-operatörer, får utfärdas genom förordning av statsrådet. Giltighetstiden för ett behörighetsintyg får inte genom ett undantagsförfarande förlängas med mer än sex månader åt gången. Giltighetstiden för behörighetsintyg för VTS-operatörer får förlängas genom ett undantagsförfarande om ett normalt förfarande för förnyelse har försvårats betydligt och ett undantagsförfarande är nödvändigt för att trygga kontinuiteten i sjöfarten, och det inte medför fara för människoliv, egendom eller miljön.

Förslagets syfte är att trygga säkerheten i sjöfarten också under exceptionella förhållanden av olika slag. Vid kriser av olika slag kan det bli omöjligt att ordna eller delta i kompletterande yrkesutbildning, vilket är ett av villkoren för förnyande av behörigheten.

Förlängningen av ett behörighetsintygs giltighetstid försätter VTS-operatören i en situation där intervallen mellan de kompletterande utbildningarna blir längre än vad som normalt är möjligt. Det kan i någon mån anses vara en faktor som försvagar säkerheten i sjöfarten. Å andra sidan bör det noteras att säkerheten i sjöfarten främjas av att säkerheten i sjöfarten främjas av att den tillfälliga förlängningen av behörighetsintygets giltighetstid möjliggör att fartygstrafikledningen fortsätter utan avbrott. Vidare bör det noteras att förlängning av giltighetstiden kan beviljas i ett undantagsförfarande en gång för högst sex månader. Som helhet betraktat kan det konstateras att den tillfälliga förlängningen kan anses ha större vikt än den lilla försämringen av säkerheten i sjöfarten.

## 5 kap. Myndighetsuppgifter avseende fartygstrafikservice

**42 §. Tillsyn.** I paragrafen föreslås ingå en bestämmelse om tillsyn över fartygstrafikservice. Enligt det föreslagna *1 mom.* hör den allmänna ledningen och utvecklingen av verksamhet enligt lagen om fartygstrafikservice till kommunikationsministeriet. Momentet motsvarar i huvudsak 28 § 1 mom. i den gällande lagen enligt vilket den högsta tillsynen över verkställigheten och efterlevnaden av lagen hör till kommunikationsministeriet, till vars förvaltningsområde Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket samt Fintraffic Sjötrafikledning Ab som står under kommunikationsministeriets resultatstyrning hör. Transport- och kommunikationsverket ska dock utöva tillsyn över att lagen och de bestämmelser och föreskrifter som har utfärdats med stöd av den iakttas, vilket det föreskrivs om i *2 mom.* Det föreslagna *2 mom.* motsvarar det gällande 28 § 2 mom.

*3 mom.* motsvarar skyldigheten enligt artikel 8 i övervakningsdirektivet att övervaka efterlevnaden av de bestämmelser som utfärdats om fartygstrafikservice samt att rapportera om fartygs överträdelser till det berörda fartygets flaggstat. Skyldigheten att rapportera överträdelser gäller endast uppenbart allvarliga överträdelser, men också andra överträdelser får rapporteras om det anses nödvändigt. Verksamhet i strid med internationella avtal och IMO:s beslut föranleder en rapport till flaggstaten. Sådana system är de trafiksepareringssystem som på Finska viken som godkänts genom IMO:s beslut A.284(VIII) sådana de lyder ändrade genom IMO:s beslut av den 6 januari 2003 och den 1 juni 2010, samt det obligatoriska rapporteringssystem som godkänts genom IMO:s beslut MSC.139(76). På Ålands hav gäller detta det trafiksepareringssystem som IMO fastställt den 10 december 2008.

Enligt *4 mom.* ska Transport- och kommunikationsverket bedöma hur den riskhantering som avses i 17 § 1 mom. påverkar säkerheten inom sjöfarten. Transport- och kommunikationsverket kan ålägga en aktör att vidta korrigerande åtgärder för att eliminera en betydande risk som inverkar på säkerheten inom sjöfarten. Med betydande risk avses motsvarande betydande konsekvenser som i det föreslagna 17 § 2 mom. Skyldigheten kan förenas med vite. Bestämmelser om vite finns i viteslagen (1113/1990). I 17 § 1 mom. föreskrivs det om VTS-tjänsteleverantörens skyldighet att sörja för riskhanteringen i fråga om de kommunikationsnät och informationssystem som denne använder. Det föreslagna momentet motsvarar det gällande 28 § 4 mom., genom vilket vissa skyldigheter enligt direktivet om nät- och informationssäkerhet har genomförts.

**43 §. Ordnandet av trafikledningsservicen.** Det föreslås att det föreskrivs om Trafikledsverkets uppgift att ordna trafikledningsservicen i en särskild paragraf. I 16 § 1 mom. i den gällande lagen finns en bestämmelse motsvarande den som nu föreslås. I *1 mom.* föreskrivs det om Trafikledsverkets skyldighet att svara ordnandet av trafikledningsservicen och för ordnandet av en tillräcklig servicenivå i enlighet med Transport- och kommunikationsverkets beslut om inrättande. I den gällande lagen är skyldigheten geografiskt begränsad till de farleder Trafikledsverket förvaltar. Det föreslås att skyldigheten ska gälla det område Transport- och kommunikationsverkets beslut om inrättande omfattar. Enligt den gällande lagen omfattar skyldigheten inte heller ansvar för en tillräcklig servicenivå. Dock anses det nödvändigt att Trafikledsverket som beställare av servicen också ansvarar för att det beställer en servicenivå som motsvarar trafiken i området.

Med trafikledning avses här uppföljning i realtid av trafiken och trafikförhållandena, information om trafiken samt operativ ledning av trafiken inklusive hantering av störningar. Fartygstrafikledningen består till stor del av hantering av smidigheten och tryggheten av säkerheten i sjötrafiken, där ansvaret för manövreringen av fartyget inte övergår till VTS-operatören utan det främst är fråga om råd och anvisningar till befälhavaren, tillsyn över

efterlevnaden av trafikreglerna samt en funktion som expert på sjötrafik. Transport- och kommunikationsverket övervakar att anordnaren av fartygstrafikservicen och VTS-tjänsteleverantören fullgör de skyldigheter de åläggs i denna lag och i lagstiftningen i övrigt.

I 2 mom. föreskrivs det om att Trafikledsverket ska ordna tillsynen över att ruttsystemen och de obligatoriska fartygsrapporteringsystemen på internationella havsområden i anslutning till VTS-området upprätthålls och iakttas. Enligt 20 § 2 mom. i den gällande lagen ska Transport- och kommunikationsverket övervaka att ruttsystemen och de obligatoriska fartygsrapporteringsystemen på internationella havsområden i anslutning till VTS-området iakttas. Det föreslås att skyldigheten preciseras så att uppgiften att ordna tillsynen över efterlevnaden ges till Trafikledsverket så att det kan beställa tillsynen av VTS-tjänsteleverantören samtidigt som Trafikledsverket beställer fartygstrafikservicen av VTS-tjänsteleverantören Fintraffic Sjötrafikledning Ab. Genom det föreslagna momentet genomförs artikel 5 och 7 i övervakningsdirektivet.

I 3 mom. föreskrivs det om Trafikledverkets rätt att av VTS-tjänsteleverantören få alla de uppgifter som inverkar på innehållet i, kvaliteten på eller framtidsplanerna eller kostnaderna för den beställda VTS-servicen. VTS-tjänsteleverantören ska lämna uppgifterna till Trafikledsverket utan onödigt dröjsmål. Det är viktigt att Trafikledsverket får uppgifterna tillräckligt snabbt så att det kan fullgöra sina lagstadgade uppgifter på ett effektivt sätt.

**44 §. Systemet för långväga identifiering och spårning av fartyg.** I paragrafen föreslås det ingå en bestämmelse om systemet för långväga identifiering och spårning av fartyg (*Long Range Identification and Tracking*, nedan *LRIT-systemet*). LRIT-systemet har inrättats genom regel 19-1 i kapitel V i konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss från 1974 (FördrS 11/1981, nedan SOLAS-konventionen). LRIT-systemets syfte är att utnyttja fartygens platsdata för skyddsåtgärder, säkerhetssyften och marint miljöskydd. LRIT-systemet är ett globalt satellitbaserat system för identifiering och spårning av fartyg. Det meddelar automatiskt fartygets position till EU:s LRIT-informationssystem, och dess syfte är att utnyttja fartygens platsdata för skyddsåtgärder, säkerhetssyften och marint miljöskydd. Systemet upprätthålls av Europeiska sjösäkerhetsbyrån (*European Maritime Safety Agency, EMSA*).

Enligt artikel 6b.1 i 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 ska fartyg för vilka kapitel V regel 19-1 i Solas-konventionen och de prestandanormer och funktionskrav som antagits av IMO är tillämpliga medföra LRIT-utrustning som överensstämmer med den regeln när de anlöper en medlemsstats hamn. Medlemsstaterna och kommissionen ska samarbeta för att fastställa krav när det gäller installation av utrustning ombord för överföring av LRIT-uppgiften på fartyg i vatten som täcks av fasta AIS-stationer i medlemsstaterna samt föreslå IMO lämpliga åtgärder.

Enligt 1 mom. ska Transport- och kommunikationsverket ingå avtal med LRIT Cooperative Data Center (EU LRIT CDC) om långväga identifiering och spårning av fartyg och svarar för det samarbete som avser utbyte av information i anslutning till systemet för långväga identifiering och spårning av fartyg. Verket svarar också för upprätthållandet av fartygsregisteruppgifter i fråga om fartyg som är registrerade under finsk flagg samt för tillsynen över rapportering och utrustning avseende systemet för långväga identifiering och spårning av fartyg. Momentets innehåll motsvarar 20 d § 1 mom. i den gällande lagen.

Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 2 mom., enligt vilket Transport- och kommunikationsverket godkänner de leverantörer av programtjänster som utför testning av kravuppfyllelse för utrustning i anslutning till systemet för långväga identifiering och spårning

av fartyg. Lagstiftningen har innehållit en motsvarande befogenhet när 2 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i kapitel V i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss trädde i kraft. Enligt den är Sjöfartsverket den behöriga myndighet som ingår de avtal som behövs vid utbytet av information i systemet för långväga identifiering av fartyg och beslut om administrativa arrangemang, utlämnande och mottagande av uppgifter och om tekniska föreskrifter för utrustningen. Enligt regeringens proposition till Riksdagen om godkännande av ändringarna i kapitel V i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna har Sjöfartsverket hand om godkännandet av den utrustning som gäller LRIT-systemet (RP 224/2008 rd, s. 4). Vid de lagändringar som skett under årens lopp (bland annat flera ämbetsverksreformer och bolagiseringen av VTS-servicen) har denna befogenhet inte överförs till Transport- och kommunikationsverket, som har saknat formell rätt att godkänna de leverantörer av programtjänster som testat kravöverensstämmelsen hos den utrustning som gäller LRIT-systemet.

I 3 mom. föreslås ingå ett bemyndigande att utfärda föreskrifter, enligt vilken Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om utrustning för långväga identifiering och spårning av fartyg.

**45 §. Skyldighet att bistå VTS-tjänsteleverantören.** I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om VTS-tjänsteleverantörens rätt att få bistånd av Försvarsmakten, Gränsbevakningsväsendet, miljö-, tull- och polismyndigheterna, räddningsväsendet samt befälhavarna på statliga fartyg. Enligt den ska de myndigheter som anges i paragrafen utan vederlag bistå VTS-tjänsteleverantören när den utför de uppgifter som den ålagts i denna lag genom att ge den sådan information eller stöd av annat slag som den behöver, om biståndet behövs med beaktande av hur allvarlig situationen är och dess särskilda karaktär och det inte föreligger något hinder för biståndet som har att göra med myndighetens uppgifter.

Myndigheternas bistånd gäller VTS-tjänsteleverantörens lagstadgade operativa uppgifter. Biståndet kan till exempel bestå av åtgärder för identifiering av fartyg och lägeskontroll, till exempel om ett fartyg inte kan kontaktas med normala metoder. VTS-tjänsteleverantören kan då begära att myndigheterna identifierar fartyget på plats. De myndigheter som är skyldiga att bistå kan också till exempel eftersöka, identifiera och bogsera bort föremål som stör trafiken i farleden, såsom till exempel förtöjningsbojar, stockar, delar av bryggkonstruktioner och båtar som slitit sig. Biståndet kan också vara av annat slag än de exempel som nämns ovan. Biståndsskyldigheten gäller dock endast sådant bistånd som myndigheten har befogenhet att ge. Eftersom alla de myndigheter som nämns i paragrafen också har andra lagstadgade uppgifter, föreslås det att i paragrafen tas in en bestämmelse enligt vilken VTS-tjänsteleverantören får bistå det inte föreligger något hinder för biståndet som har att göra med myndighetens uppgifter. Intresseavvägningen och beslutsfattandet i ärendet ska ställas i proportion till det eventuella kritiska lägets allvarlighet och art samt till andra omständigheter. Bedömningen ska dock till exempel beakta arten hos ett annat pågående tjänsteuppdrag och hur allvarligt ett eventuellt kritiskt läge kan vara.

**46 §. Förbuds rätt.** I paragrafen föreslås ingå en bestämmelse om Transport- och kommunikationsverkets förbuds rätt för verkställande av vissa begränsningar samt till följd av allvarlig fara för människors liv eller hälsa eller en allvarlig störning under normala förhållanden.

Enligt 1 mom. har Transport- och kommunikationsverket för verkställande av internationella förpliktelser som är bindande för Finland, av beslut som antagits med stöd av artikel 29 i

fördraget om Europeiska unionen, av förordningar som antagits med stöd av artikel 215 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, av förordningar som utfärdats med stöd av lagen om uppfyllande av vissa förpliktelser som grundar sig på Finlands medlemskap i Förenta Nationerna och Europeiska unionen (659/1967) eller av frysningsbeslut som meddelats med stöd av lagen om frysning av tillgångar i syfte att bekämpa terrorism (325/2013), för verkställande av restriktioner som en myndighet meddelat i fråga om ett fartygs passage eller till följd av allvarlig fara för människors liv eller hälsa eller en allvarlig störning under normala förhållanden rätt att förbjuda ett fartyg att anlöpa eller lämna VTS-området, att anlöpa hamn eller kasta ankar, att avgå från hamn eller ankarplats eller att stanna inom VTS-området, i hamn eller på ankarplats.

I 17 a § om förbuds rätt i den gällande lagen hänvisas det till såväl till EU:s lagstiftning om sanktioner som till internationella förpliktelser som binder Finland, som till exempel kan vara FN:s säkerhetsråds resolutioner om sanktioner. Bestämmelsen syftar till en så effektiv verkställighet av resolutionen som möjligt i situationer när resolutionen inte ännu hunnit verkställas i EU men finländska myndigheters förutsättningar att agera på det sätt resolutionen förutsätter behöver tryggas. Enligt lagen om uppfyllande av vissa förpliktelser som grundar sig på Finlands medlemskap i Förenta Nationerna och Europeiska unionen (659/1967, nedan *sanktionslagen*), till vilken det hänvisas i bestämmelsen, må för uppfyllande av förpliktelser som grundar sig på säkerhetsrådets bindande beslut för Finlands del i fråga om åtgärder av ekonomisk natur samt åtgärder som gäller datakommunikationer och andra kommunikationer föreskrifter utfärdas genom nationell förordning. Att utfärda en sådan förordning kommer främst i fråga i den situation som beskrivs ovan, när Finland i avsaknad av EU-lagstiftning är skyldigt att agera på det sätt som FN:s säkerhetsråd förutsätter men verkställigheten av en resolution förutsätter mer detaljerade bestämmelser. Därför bör Transport- och kommunikationsverket i sådana situationer ha motsvarande befogenheter som det hade haft om den nödvändiga EU-lagstiftningen hade hunnit antas.

I den gällande paragrafen hänvisas det också till lagen om frysning av tillgångar i syfte att bekämpa terrorism (325/2013), genom vilken sådana skyldigheter avseende sanktioner mot terrorism enligt säkerhetsrådets resolution 1373 (2021) som EU-lagstiftningen inte anses omfatta fullt ut har verkställts nationellt. Enligt den lagen får Centrankriminalpolisen fatta beslut om frysning av tillgångar på ett sätt som i fråga om rättsverkningar mycket påminner om skyldigheten att frysa tillgångar enligt EU:s sanktionsförordningar. Eftersom det i lagen väsentligen är fråga om verkställighet av sanktioner mot internationell terrorism, och eftersom det där föreskrivs om likadana rättsverkningar, är det motiverat att Transport- och kommunikationsverket vid behov också ska verkställa den lagen.

I de grunder för utövande av förbuds rätten som anges i paragrafen och som har samband med den så kallade sanktionslagstiftningen föreslås inga ändringar jämfört med nuläget. Däremot föreslås det att grunderna för förbuds rätten utvidgas till att också omfatta fara för människors liv eller hälsa eller allvarliga störningar under normala förhållanden. Syftet med utvidgningen av grunderna är att till exempel vid allvarliga störningar under normala förhållanden ge myndigheterna möjlighet att använda en mångsidig uppsättning metoder till exempel för att förhindra spridningen av en allvarlig smittsam sjukdom. På så sätt kan begränsningarna riktas på ett så ändamålsenligt sätt som möjligt och så att de får så små negativa konsekvenser som möjligt för nödvändig trafik, såsom frakt- och godstrafik. Genom tillägget utökas Transport- och kommunikationsverkets befogenheter, dock så att de begränsas till tryggandet av människors liv och hälsa samt behörig hantering av allvarliga störningar under normala förhållanden. Utvidgningen av grunderna för förbuds rätten enligt denna paragraf samt utvidgningen av de specialsituationer som avses i 11 § till att också omfatta upprätthållande av

hälsosäkerhet samt hantering av allvarliga störningar under normala förhållanden avser samma slags situationer i bägge paragraferna.

I 2 *mom.* föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att underrätta VTS-tjänsteleverantören om förbud och restriktioner enligt 1 *mom.* Anmälan ska göras omedelbart sedan ett förbud utfärdats. VTS-tjänsteleverantören ska förmedla informationen till fartyget så snart som möjligt sedan VTS-tjänsteleverantören har fått uppgifterna från Transport- och kommunikationsverket. Informationen ska förmedlas till fartyget senast då fartyget meddelar om sin avsikt att anlöpa eller lämna VTS-området, att anlöpa hamn eller kasta ankar eller att avgå från hamn eller ankarplats. Eftersom situationerna ofta är brådskande och VTS-tjänsteleverantören har de effektivaste redskapen för att få informationen om förbudet att nå fartyget, anses det mest ändamålsenligt att den förmedlar informationen i stället för Transport- och kommunikationsverket.

För att förstärka förbud enligt 1 *mom.* har Transport- och kommunikationsverket enligt 3 *mom.* rätt att fatta beslut som riktas till företag som producerar lotsnings- eller isbryartjänster. Syftet är att Transport- och kommunikationsverket, som övervakar anlitaandet av lots enligt lotsningslagen, också ska kunna fatta beslut som riktas till leverantören av lotsningstjänster i en situation när det fartyg där lotsningen ska utföras berörs av de förbud eller föreskrifter som nämns. Jämfört med bestämmelsen i gällande lag föreslås det att bestämmelsen ändras så att förbudet kan förstärkas med ett beslut i stället för med en föreskrift. Eftersom åtgärden riktas till ett enskilt företag, anses det nödvändigt att parten ges rätt att söka ändring enligt bestämmelserna om sökande av ändring i beslut i förvaltningslagen.

I 4 *mom.* föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets rätt att besluta att fartyget ska flyttas, om fartyget inte iakttar förbudet enligt 1 *mom.* 4 punkten eller om det finns någon annan orsak att flytta fartyget som beror på fartyget och som utgör fara för sjötrafiken, miljön eller säkerheten eller på begäran av en annan myndighet. Fartygets ägare eller redaren svarar för kostnaderna för flyttningen. Det kan vara fråga om en situation när fartyget har skadats så att det inte längre är säkert för fartyget självt eller för den övriga trafiken att det rör sig på vattenområdet, eller att det kan orsaka miljörisker. Den behöriga myndigheten enligt lagen om tillsyn över fartygssäkerheten kan, beroende på fartygets skick, ställa upp begränsningar i fråga om fartygets färd och begära handräckning av Transport- och kommunikationsverket för verkställigheten av dem. Det anses motiverat att Transport- och kommunikationsverket har rätt att besluta att ett fartyg ska flyttas, om fartyget genom att bli kvar inom VTS-området, i hamn eller på ankarplats i strid med myndigheternas föreskrifter orsakar störningar och fara för den övriga trafiken eller stör sjöräddnings- eller eftersökningsuppdrag. Kostnaderna för flyttning av fartyget belastar fartygets ägare eller redare, vilket kan bidra till att fartygen på eget initiativ förbereder sig på olika slags tekniska problem och på att reparera dem så snabbt som möjligt.

I det sista momentet i paragrafen, 5 *mom.*, föreskrivs det om att utrikesministeriet och de handräckningsmyndigheter som nämns i 42 § ska underrättas om åtgärder i samband med förbudsrätten. Vid behov ska de underrättas omedelbart. Det kan anses nödvändigt att underrätta utrikesministeriet till exempel om förbudsbeslut som har samband med sanktionslagstiftningen, medan meddelande om förbud av andra skäl kan sändas enligt prövning. I varje fall ska underrättelsen ske omedelbart efter att förbudsbeslutet fattat.

Vid kommunikationsministeriet har våren 2022 beretts en regeringsproposition till riksdagen om ändring av lagen om transportservice (320/2017) i fråga om sanktionslagstiftningen.<sup>7</sup> Enligt

---

<sup>7</sup> Projektportal för författningsprojektet: <https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM012:00/2022>

lagförslaget kan Transport- och kommunikationsverket återkalla eller begränsa ett giltigt tillstånd eller fatta beslut om att avbryta eller begränsa trafiken eller en transport. Verket kan också bevilja undantagstillstånd enligt sanktionslagstiftningen eller som avses i den samt vidta andra motsvarande verkställighetsåtgärder. Europeiska rådets beslut om sanktioner mot Ryssland och Belarus i februari och mars 2022 hade betydelse för att beredningen av regeringens proposition inleddes. Propositionens syfte är att effektivera genomförandet av FN:s säkerhetsråds och Europeiska rådets beslut om sanktioner i fråga om transporter och att ge Transport- och kommunikationsverket befogenheter att verkställa sanktioner som berör transporter så att verket omedelbart kan vidta åtgärder med stöd av sanktionerna. Lagen avses träda i kraft senast den 1 juli 2022.

**47 §. Plan för mottagande av fartyg i behov av assistans.** I paragrafen föreslås det ingå en bestämmelse om plan för mottagande av fartyg i behov av assistans. I 1 mom. föreslås ingå en bestämmelse om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att anvisa skyddad plats för mottagande av fartyg i en nödsituation. Liksom enligt gällande lag kan den skyddade platsen vara en hamn, en del av en hamn eller någon annan skyddad kajplats eller ankarplats eller något annat skyddat område. I de materiella bestämmelserna i den gällande lagen föreskrivs det inte om denna skyldighet, utan Transport- och kommunikationsverkets uppgift att anvisa skyddade platser har framgått av definitionerna i lagen. Enligt 2 § 14 punkten i den gällande lagen avses med skyddad plats en hamn, en del av en hamn eller annan skyddande kaj eller ankarplats eller något annat skyddat område som Transport- och kommunikationsverket angett för att ta emot fartyg i en nödsituation. För att göra myndigheternas uppgifter tydliga anses det nödvändigt att precisera bestämmelserna om skyddade platser till denna del.

Enligt 2 mom. ska Gränsbevakningsväsendet i samarbete med VTS-tjänsteleverantören, Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket, Finlands miljöcentral och de övriga myndigheter som avses i 4 § i sjöräddningslagen (1145/2001) på basis av IMO:s resolutioner om anvisningar om skyddade platser för fartyg i behov av assistans samt om assistansservice inom sjöfarten utarbeta en plan för beredskap att ta emot och bistå fartyg i behov av assistans samt hantera hot mot människoliv och säkerhet. Gränsbevakningsväsendet ska höra alla berörda parter om planen. Planen kan också upprättas som en del av en sjöräddningsplan eller en plan för bekämpning av miljöskador till havs. Gränsbevakningsväsendet ska sända information om planerna också till myndigheterna i Finlands grannländer.

I 3 mom. föreslås ingå en bestämmelse om innehållet i planen för mottagande av fartyg i behov av assistans. I momentet ingår en förteckning med sex punkter som planen ska innehålla. Planen ska innehålla kontaktuppgifter till behöriga myndigheter och till VTS-tjänsteleverantören samt information om Finlands strandlinje och information om skyddade platser vid Finlands kust. Vidare ska planen innehålla annan sådan information om miljömässiga, ekonomiska och sociala aspekter samt naturförhållanden på basis av vilken man kan fatta beslut om skyddad plats för mottagande av ett fartyg samt uppgifter om utrustning och instrument för assistans och räddning samt för bekämpning av föroreningar i miljön. I planen ska också beskrivas bedömningsförfaranden på basis av vilka ett fartyg i behov av assistans ges eller förvägras tillstånd att anlöpa en skyddad plats, internationella förfaranden för samordning och beslutsfattande samt förfaranden som har samband med penningssäkerheter och ansvar för fartyg som tas emot på en skyddad plats. 2 och 3 mom. motsvarar i sak 20 b § 1 mom. i den gällande lagen samt 11 a § i förordningen om fartygstrafikservice. Bemyndigandet för statsrådet att utfärda förordning enligt 20 b § 2 mom. i den gällande lagen stryks såsom onödigt.

**48 §. Mottagande av fartyg i behov av assistans.** I 1 mom. i den föreslagna paragrafen föreskrivs det om Gränsbevakningsväsendets skyldighet att besluta om assistans av ett fartyg till en

skyddad plats i samarbete med de myndigheter som avses i 47 § 2 mom. § på basis av en situationsbedömning enligt den plan som avses i 47 §. Dessutom föreskrivs det att när Gränsbevakningsväsendet fattar beslut ska det höra räddningsmyndigheten, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, hamninnehavaren, leverantören av lotsningstjänster och VTS-tjänsteleverantören. Förteckningen över instanser som ska höras utvidgas i förhållande till gällande lag.

Enligt 2 mom. ska Gränsbevakningsväsendet underrätta VTS-tjänsteleverantören om ett beslut som det fattat enligt 1 mom. Gränsbevakningsväsendet ska meddela Finlands miljöcentral, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, hamninnehavaren och VTS-tjänsteleverantören om vilka åtgärder enligt sjöräddningslagen och räddningslagen (379/2011) det har vidtagit för att bistå fartyg i behov av assistans och för att rädda människoliv och bekämpa skador.

Bemyndigandet för statsrådet att utfärda förordning enligt 20 c § 2 mom. i den gällande lagen stryks såsom onödigt.

**49 §.** *System för hantering av information inom sjöfarten.* I paragrafen föreslås ingå en bestämmelse om systemet för hantering av information inom sjöfarten. Den föreslagna paragrafen motsvarar i huvudsak 20 a § i den gällande lagen. I 1 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket ska inrätta och upprätthålla ett nationellt system för hantering av information inom sjöfarten för att samla in, behandla och registrera den information som avses i direktivet om rapporteringsformaliteter och övervakningsdirektivet. Enligt momentets andra mening ska Transport- och kommunikationsverket iakttä bestämmelserna i övervakningsdirektivet och dess bilaga III när det gäller utveckling, förvaltning, uppbyggnad, underhåll, åtkomsträttigheter, säkerhet och uppgiftsutbyte i fråga om systemet för hantering av information inom sjöfarten.

I 2 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket kan ordna upprätthållandet, genomförandet och den operativa driften av det nationella systemet för hantering av information inom sjöfarten själv eller upphandla dessa hos en VTS-tjänsteleverantör. Om ordnades upphandlas hos en VTS-tjänsteleverantör, ska även denne iakttä bestämmelserna i övervakningsdirektivet och dess bilaga III är det gäller utveckling, förvaltning, uppbyggnad, underhåll, åtkomsträttigheter, säkerhet och uppgiftsutbyte i fråga om systemet.

I 3 mom. föreskrivs det om interoperabiliteten mellan systemet för hantering av information inom sjöfarten och EU:s system för hantering av information inom sjöfarten (centralsystemet SafeSeaNet). Dessutom anges det att informationen ska kunna sändas och tas emot elektroniskt dem emellan.

Enligt 4 mom. ska Transport- och kommunikationsverket med hjälp av systemet för hantering av information inom sjöfarten på begäran och utan dröjsmål kunna lämna sådan information till den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat som gäller ett fartyg samt last och farligt eller förorenande gods som fartyget transporterar, om de personer som vistas ombord samt om gränskontroller för dem och om säkerhetsåtgärder.

I 5 mom. ingår ett bemyndigande enligt vilket Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om anmälningsförfarande, struktur, datainnehåll och åtkomsträttigheter, om utlämnande av uppgifter till myndigheter och om utbytet av information med andra medlemsstater och med centralsystemet SafeSeaNet när det gäller systemet för hantering av information inom sjöfarten.



## 6 kap. Särskilda bestämmelser

**50 §. Försvagad funktionsförmåga.** Det föreslås att till lagen fogas en bestämmelse om den funktionsförmåga som krävs av VTS-operatörer. Enligt *1 mom.* får inte den delta i ledningen av fartygstrafiken, som till följd av intag av alkohol har förhöjd alkoholhalt i blodet eller som har nyttjat något rusmedel så att det i hans organism finns en konstaterbar mängd av det. Enligt *2 mom.* får inte heller den delta i ledningen av fartygstrafiken, som till följd av sjukdom eller trötthet eller av något annat sådant skäl inte kan sköta uppgiften utan att säkerheten inom sjöfarten äventyras.

Bestämmelsens syfte är att göra det tydligt vilken miniminivå av funktionsförmåga som krävs av VTS-operatörer. Bestämmelsen ska också tillämpas på VTS-chefer när de deltar i fartygstrafikledningen. Bestämmelsen bidrar till att specificera den funktionsförmåga som förutsätts av VTS-operatörer och VTS-chefer enligt 28 och 35 §. Fartygstrafikledningen är en säkerhetskritisk verksamhet, där rätt nivå av uppmärksamhet och energi samt ett tillräckligt hälsotillstånd hos VTS-operatörerna är viktiga för att trygga säkerheten i sjöfarten. I sista hand säkerställs en tillräcklig funktionsförmåga av företagshälsovården, och i sista hand ansvarar arbetsgivaren för att hänvisa personer till vård.

Det föreslås ingen särskild sanktion för överträdelse av bestämmelsen. Om det konstateras att en arbetstagares funktionsförmåga är nedsatt, ska arbetsgivaren på det sätt som föreskrivs i arbetsavtalslagen (55/2001) bedöma om arbetsförhållandet kan fortsätta. Enligt den föreslagna 53 § tillämpas bestämmelserna om tjänsteansvar på VTS-operatörer, och därför kan gärningar som strider mot denna paragraf bedömas till exempel mot bakgrund av 40 kap. 9 § i strafflagen.

**51 §. Återkallande, ändring eller begränsning av behörighetsintyg eller beslut om godkännande av utbildning.** I paragrafen föreskrivs det om återkallande, ändring och begränsning av ett behörighetsintyg eller beslut som berör godkännande som Transport- och kommunikationsverket beviljat, och bestämmelsen motsvarar i tillämpliga delar bestämmelsen om myndighetsbeslut om behörigheter inom sjöfarten i 242 § i lagen om transportservice. Med ett beslut om godkännande som berör utbildning avses här såväl ett beslut om godkännande av utbildning som ett beslut om ackreditering av en läroinrättning eller en yrkeshögskola.

Enligt *1 mom.* ska Transport- och kommunikationsverket för det första återkalla ett behörighetsintyg eller ett beslut om godkännande som det beviljat, om innehavaren av ett behörighetsintyg, en ackrediterad läroinrättning eller en yrkeshögskola som bedriver verksamhet med stöd av ett godkännande som en myndighet beviljat meddelar att den verksamhet som avses i behörighetsintyget eller beslutet om godkännande av utbildning har avbrutits eller upphört. Det är alltså fråga om ett återkallande som sker på initiativ av innehavaren av ett persontillstånd eller verksamhetsutövaren själv.

För att trygga säkerheten i fartygstrafikledningen kan det också vara nödvändigt att mot verksamhetsutövarens vilja ingripa i rätten att fullgöra uppgifter. Syftet med *2 mom.* är att trygga säkerheten i sjöfarten genom att föreskriva de grunder på vilka Transport- och kommunikationsverket på ett effektivt och proportionellt sätt kan ingripa i felaktig eller bristfällig verksamhet. Enligt *1 punkten* är det möjligt att ändra, begränsa eller återkalla ett beslut om godkännande som gäller utbildning om villkoren för beviljande av behörighetsintyget eller beslutet om godkännande inte längre uppfylls och bristerna i förutsättningarna inte korrigeras inom utsatt tid. Trots att åtgärderna faktiskt begränsar en persons eller organisations möjligheter att utöva yrke eller näring, är det inte fråga om en egentlig sanktion utan om en myndighetsåtgärd som syftar till att upprätta eller återställa ett lagligt tillstånd.

Enligt 2 punkten är en ändring eller begränsning eller ett återkallande möjliga om innehavaren av behörighetsintyget eller den som bedriver verksamhet med stöd av beslutet om godkännande återkommande eller grovt har brutit mot denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av den eller internationella bestämmelser som gäller innehavaren av behörighetsintyget eller den som med stöd av beslutet om godkännande bedriver verksamhet om vilken det föreskrivs i denna lag, och en anmärkning eller varning inte kan anses tillräcklig, eller Vid ingrepp i felaktig verksamhet enligt 2 punkten bedöms inte enskilda handlingars klandervärdhet i sig, utan huruvida verksamheten också efter de handlingarna uppfyller villkoren för tillståndet och om verksamheten i övrigt är lagenlig. Trots att åtgärderna i situationer enligt 2 punkten närmar sig administrativa påföljder av straffnatur, i synnerhet i fråga om situationer som avses i 1 punkten, har de dock snarare karaktären av administrativa säkringsåtgärder.

Enligt 3 punkten är ett återkallande, en ändring eller en begränsning möjlig också om det av något annat skäl än de som anges i 1 eller 2 punkten finns grundad anledning att misstänka att innehavaren av behörighetsintyget eller den som bedriver verksamhet med stöd av beslutet om godkännande inte förmår sköta sin uppgift enligt tillståndet eller beslutet om godkännande eller bedriva den verksamhet som avses i tillståndet eller beslutet om godkännande på ett tryggt sätt.

Sådana situationer som beskrivs i 2 mom. kan uppkomma till följd av uppsåtliga handlingar, oavsiktliga misstag eller försummelse av annat slag. Ordalydelsen i respektive punkt i momentet ger Transport- och kommunikationsverket utrymme att välja den lämpligaste metoden att reagera på felaktig eller bristfällig verksamhet. Transport- och kommunikationsverket ska bedöma situationen som helhet och välja den mest proportionella åtgärden: ändring, begränsning eller återkallande. Som proportionell betraktas en åtgärd genom vilken ett lagligt rättsläge uppnås med möjligast små begränsningar av yrkes- eller näringsverksamheten hos innehavaren av behörighetsintyget eller beslutet om godkännande. Återkallande är en administrativ sanktion som innebär ett kraftigt ingrepp i aktörernas rättsliga ställning, och därför ska det vara en sistahandsmetod för ingrepp i verksamhet i förhållande till ändring och begränsning, som bör betraktas som lindrigare.

Vid bedömningen av påföljdsbehovet förutsätter momentets ordalydelse dessutom att myndigheten också beaktar lindrigare metoder än ändring, begränsning och återkallande: innehavaren av en behörighet eller den som bedriver verksamhet med stöd av ett beslut om godkännande ska först ges en skriftlig anmärkning eller varning, och först om den åtgärden inte leder till att olägenheterna avhjälps ska behörigheten eller godkännandet kunna ändras eller begränsas eller alternativt ska det kunna återkallas. Endast om säkerheten kan anses vara allvarligt hotad ska en begränsning eller ändring eller ett återkallande kunna genomföras utan en skriftlig anmärkning eller varning. Det föreskrivs om grunderna för anmärkning och varning i den föreslagna 51 §. Syftet är att nödvändiga åtgärder ska vara tillämpliga vid överträdelse av de bestämmelser som styr verksamheten för att säkerställa att bestämmelserna iakttas på behörigt sätt. De föreskrivna påföljderna ska vara effektiva, proportionella och varnande.

I 3 mom. föreslås ingå en bestämmelse enligt vilken innehavaren av behörighetsintyget är skyldig att genast återlämna ett återkallat behörighetsintyg till Transport- och kommunikationsverket. Syftet med skyldigheten är att förhindra yrkesutövning utan giltig behörighet.

**52 §. Anmärkning och varning.** I 1 mom. föreslås ingå en bestämmelse enligt vilken Transport- och kommunikationsverket kan ge en innehavare av ett behörighetsintyg eller en ansvarig person hos den som bedriver verksamhet med stöd av ett beslut om godkännande av utbildning en anmärkning eller varning, om denne på något annat än i 51 § 2 mom. 2 punkten avsett sätt åsidosätter bestämmelser eller föreskrifter som gäller det som avses i behörighetsintyget eller

beslutet om godkännande. Verket kan ge en varning, om en anmärkning med beaktande av de omständigheter som framkommit i ärendet som helhet inte kan anses tillräcklig.

I 2 *mom.* föreslås ingå en bestämmelse enligt vilken Transport- och kommunikationsverket också kan ge en anmärkning eller en varning till den som bryter mot bestämmelser enligt 4 § 1 mom., det beslut om inrättande som avses i 5 § eller Transport- och kommunikationsverkets föreskrift som avses i 7 § 1 mom., eller som försummar anmälningsskyldigheten enligt 19–27 §. Enligt den gällande lagen kan den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot beslutet om inrättande eller mot 21 § 1 mom. om deltagande i fartygstrafikservice eller som uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar anmälningsskyldigheten för fartygstrafikserviceförseelse dömas till böter. Dock finns det behov av att i lagen ge Transport- och kommunikationsverket möjlighet att ge en anmärkning eller varning till exempel i lindrigare fall när förseelsen eller försummelsen inte skett uppsåtligen eller av oaktsamhet.

I 3 *mom.* föreslås ingå en bestämmelse enligt vilken en anmärkning ges muntligen eller skriftligen. En varning ges skriftligen, och en anteckning om den ska göras i det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice.

**53 §. *Straffbestämmelser.*** I paragrafen föreslås ingå en bestämmelse om straffpåföljder. Tryggandet av en fungerande trafikledning för fartygstrafikservice förutsätter såväl tillsyn som sanktioner vid överträdelser. Enligt den föreslagna paragrafen ska den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelser enligt 4 § 1 mom., det beslut om inrättande som avses i 5 §, Transport- och kommunikationsverkets föreskrift som avses i 7 § 1 mom., ett beslut som meddelats med stöd av 11 § 1 eller 4 mom. eller ett förbud som meddelats med stöd av 43 § eller som försummar anmälningsskyldigheten enligt 19–27 §, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för fartygstrafikserviceförseelse dömas till böter. Den föreslagna paragrafens innehåll motsvarar 29 § i den gällande lagen. Dock föreslås det att innehållet i det beslut om inrättande som avses i 8 § i den gällande lagen delas upp mellan beslutet om inrättande och Transport- och kommunikationsverkets föreskrift, och därför föreslås det att bägge beaktas i paragrafen. Dessutom föreslås en teknisk ändring av paragrafhänvisningarna i paragrafen så att de motsvarar bestämmelserna i den föreslagna lagen, samt några språkliga korrigeringar.

**54 §. *VTS-operatörens straffrättsliga tjänsteansvar.*** Det föreslås att det föreskrivs om det straffrättsliga tjänsteansvar som gäller VTS-operatörer i 53 §. Enligt den paragrafen tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar på VTS-operatörer när de sköter uppgifter som föreskrivs för dem i denna lag. Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på alla VTS-operatörer, också på dem som är anställda hos hamninnehavare. Enligt bestämmelsen tillämpas straffrättsligt tjänsteansvar också på läroinrättnings och yrkeshögskolors personal som avses i 37 § 5 mom. och VTS-tjänsteleverantörers personal som avses i 38 § 3 mom. tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de sköter de uppgifter som föreskrivs för dem i denna lag.

Med straffrättsligt tjänsteansvar avses att man överträdelser och försummelser av tjänsteplikten tillräknas om tjänstebrott enligt 40 kap. i strafflagen (39/1889). Straffrättsligt tjänsteansvar berör tjänsteinnehavare, personer som sköter offentliga förtroendeuppdrag samt andra som utövar offentlig makt. Med andra som utövar offentlig makt avses till exempel personer i arbetsförhållande vilkas uppgifter omfattar offentliga förvaltningsuppgifter. För likvärdighetens skull har ställningen för personer som sköter offentliga uppgifter ändrats i fråga om tjänsteansvaret, så att ansvaret vid arbetsförhållanden och tjänsteförhållanden motsvarar varandra. I strafflagen nämns tjänstemän som gärningsmän vid tjänstebrott, men i verkligheten tillämpas bestämmelserna också på alla som utövar offentlig makt samt på alla som sköter

offentliga förtroendeuppdrag. Vidare anges det i paragrafen att bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

**55 §. Avgift för trafikförseelse.** I paragrafen föreskrivs det om en avgift för trafikförseelse som Tullen påför. Paragrafen motsvarar i huvudsak 29 a § i den gällande lagen. I stället för avgift för felavgift används termen avgift för trafikförseelse, som införts till exempel i vägtrafiklagen (729/2018).

I det föreslagna *1 mom.* föreskrivs det att om fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg för sjötransport som anlöper en finsk hamn eller ankarplats eller som avgår från en finsk hamn eller ankarplats uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar anmälningsskyldigheten enligt 20 eller 21 § får Tullen påföra en avgift för trafikförseelse på minst 50 och högst 3 500 euro. När storleken på avgiften för trafikförseelse bestäms ska förfarandets art beaktas, samt hur omfattande, klandervärt, långvarigt och återkommande det varit. Ingen avgift ska påföras om förfarandet ska betraktas som ringa eller om påförandet av en avgift med beaktande av förfarandets art, hur återkommande och planmässigt det varit samt övriga omständigheter är oskäligt. Gärningsmannen kan då ges en anmärkning, om det finns grund för detta.

I de föreslagna 20 och 21 § föreskrivs det om fartygens ankomstmeddelande och fartygens avgångsmeddelande, som ska lämnas till Tullen. I de bestämmelserna föreskrivs det om skyldigheten att i vissa situationer lämna uppgifter om fartyget och dess last med hjälp av systemet för hantering av information inom sjöfarten. Enligt den föreslagna 26 § får Tullen meddela närmare föreskrifter om innehållet i de anmälningar som avses i 20 och 21 § samt om registrering av sådana anmälningar i det system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 48 §. För att betona de anmälningsskyldigas ansvar enligt lagen föreslås det att sanktionen som påförs vid dessa försummelser i stället för böter också ska kunna vara avgift för trafikförseelse. Bestämmelsen stämmer överens med bestämmelsen i tullagen ().

Enligt *2 mom.* får en avgift för trafikförseelse inte påföras den som är misstänkt för samma gärning i en förundersökning, en åtalsprövning eller ett brottmål som behandlas vid en domstol eller den som åtalats för samma gärning och åtalet har avgjorts i domstol genom ett beslut som vunnit laga kraft.

I *3 mom.* föreskrivs det om sökande av ändring i en avgift för trafikförseelse som Tullen påfört. Enligt det momentet omprövning av Tullens beslut om avgift för trafikförseelse begäras enligt förvaltningslagen. Ett beslut som fattats med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos Helsingfors förvaltningsdomstol enligt lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019). Ändringssökandet är i huvuddrag likadant som enligt den föreslagna 56 §. Det föreskrivs att ändring ska sökas hos Helsingfors förvaltningsdomstol, eftersom Helsingfors förvaltningsdomstol handlägger tullbesvär i hela landet. Verkställigheten av avgifter för förseelse bestäms enligt 122 § 1 mom. i lagen om rättegång i förvaltningsärenden, enligt vilken ett beslut inte får verkställas förrän det vunnit laga kraft. Momentets innehåll motsvarar 29 a § 3 mom. i den gällande lagen. I momentet stryks dock den formulering enligt vilken förvaltningsdomstolens beslut får överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd. Enligt 107 § i lagen om rättegång i förvaltningsärenden får förvaltningsdomstolens beslut i förvaltningsärenden överklagas genom besvär om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd, och därför behövs ingen särskild bestämmelse om saken i den föreslagna lagen.

**56 §. Verkställighet av avgift för trafikförseelse.** Det föreslås en paragraf om verkställighet av avgift för trafikförseelse, som är ny i förhållande till den gällande lagen.

Enligt 1 mom. finns bestämmelser om verkställighet av avgift för trafikförseelse i lagen om verkställighet av böter (672/2002). Lagförslag 6 i denna proposition utgör ett förslag till ändring av lagen om verkställighet av böter.

Enligt 2 mom. sköter Rättsregistercentralen, som bland annat svarar för verkställighet av böter, verkställigheten av beslut om avgift för trafikförseelse. Tullen och domstolen ska underrätta Rättsregistercentralen om sina beslut om påförande av avgifter. Rättsregistercentralen ska också underrättas om ett beslut att avlyfta en avgift.

I 3 mom. föreskrivs det om preskriptionstiden för avgift för trafikförseelse, som föreslås vara fem år från att ett beslut som vunnit laga kraft fattats.

Enligt 4 mom. får den som påförts en avgift för trafikförseelse inte för samma gärning dömas till straff i domstol.

**57 §. Behörig domstol.** Enligt den föreslagna paragrafen bestäms den behöriga domstolen i ärenden som ska behandlas enligt 4 §, 11 § eller 19–27 § i den föreslagna lagen enligt 21 kap. i sjölagen. Enligt 21 kap. 1 § i sjölagen är underrätter som behandlar i sjölagen avsedda mål och ärenden (*sjörättsdomstolar*) Helsingfors tingsrätt och Ålands tingsrätt. Ålands sjörättsdomstols domkrets består av landskapet Åland och Helsingfors sjörättsdomstols domkrets består av övriga Finland. Den föreslagna paragrafens innehåll motsvarar 30 § i den gällande lagen.

**58 §. Ändringssökande.** I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om ändringssökande. Enligt 1 mom. får omprövning av en utbildningsanordnarens beslut som berör utbildning samt i andra beslut än beslut om återkallande av behörighetsintyg för VTS-operatörer begäras hos Transport- och kommunikationsverket enligt förvaltningslagen. Det föreslås att beslut om återkallande av behörighetsintyg för VTS-operatörer lämnas utanför förfarandet för begäran om omprövning för att behandlingen som helhet inte ska fördröjas oskäligt. Till den delen motsvarar momentets innehåll 31 § 1 mom. i den gällande lagen. Dock preciseras det i momentet att omprövning ska begäras hos Transport- och kommunikationsverket.

I Tullens beslut om avgift för trafikförseelse enligt den föreslagna 54 § ska omprövning enligt 54 § 3 mom. begäras hos Tullen. Dessutom föreslås det att till momentet fogas en hänvisning till utbildningsanordnarens beslut som berör utbildning. Grundlagsutskottet har ansett att det alltid ska föreskrivas särskilt om ändringssökande i beslut som en instans utanför myndighetsapparaten fattar (GrUU 30/2014).

Enligt 2 mom. finns bestämmelser om sökande av ändring hos förvaltningsdomstol i lagen om rättegång i förvaltningsärenden. Hänvisningen till lagen om rättegång i förvaltningsärenden är informativ, och den tas in i lagen för att förtydliga hur ändring får sökas. Momentets innehåll motsvarar 31 § 2 mom. i den gällande lagen. Det föreslås dock att författningsnumret för lagen om rättegång i förvaltningsärenden stryks i detta moment, eftersom det förekommer i en tidigare paragraf i lagförslaget.

Enligt det föreslagna 3 mom. ska ett beslut iakttas trots begäran om omprövning eller ändringssökande, om inte den myndighet där omprövning begärts eller ändring sökts bestämmer något annat. I 31 § 3 mom. i den gällande lagen föreskrivs det att ett beslut ska iakttas trots ändringssökande, om inte den myndighet där ändring sökts bestämmer något annat. I det föreslagna momentet preciseras det att momentet gäller såväl begäran om omprövning som ändringssökande vid domstol.

## **7 kap. Ikraftträdande**

**59 §. Ikraftträdande.** I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det om lagens ikraftträdande.

I 2 mom. föreskrivs det att den gällande lagen om fartygstrafikservice upphävs genom denna lag.

**60 §. Övergångsbestämmelser.** Enligt 1 mom. i den föreslagna paragrafen fortsätter de beslut om inrättande av fartygstrafikservice som kommunikationsministeriet fattat med stöd av den lag som var i kraft vid den föreslagna lagens ikraftträdande att vara i kraft. Besluten om inrättande behöver därför inte förnyas i enlighet med 5 §.

Enligt 2 mom. är yrkesbehörigheter för VTS-operatör som beviljats med stöd av den upphävda lagen eller med stöd av bestämmelser som utfärdats eller meddelats med stöd av den i kraft under den tid som anges i dem. Bestämmelsens syfte är att göra det möjligt för de VTS-operatörer som verkar med stöd av den gällande lagen att fortsätta arbeta under de förutsättningar som anges i den behörighet de beviljats. När behörighetsintygens giltighetstid löper ut kan ett eventuellt förnyande ske enligt den föreslagna 32 §.

## **7.2 Lag om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg**

**3 §. Fartyg på vilka lagen tillämpas.** Enligt den allmänna bestämmelsen i 1 mom. tillämpas lagen på finska fartyg på finskt vattenområde. Enligt 3 mom. tillämpas lagen inte på fritidsbåtar och inte heller på hyresbåtar, eftersom det föreskrivs särskilt om tekniska krav och säkerhetskrav på dem i sjötrafiklagen (782/2019) och i lagen om säkerhet och utsläppskrav för fritidsbåtar (1712/2015). I 3 mom. lämnas också nöjesfartyg utanför tillämpningsområdet för fartygssäkerhetslagen. Genom den ändring som nu föreslås lämnas också färjor som styrs med hjälp av en styrlina eller någon annan av Transport- och kommunikationsverket godkänd anordning som ersätter styrlinan och som inte hör till en landsväg enligt 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) utanför lagens tillämpningsområde. I praktiken betyder det färjor hör till ett vägområde enligt 3 § 1 mom. 9 punkten i lagen om enskilda vägar, alltså så kallade privatvägsfärjor, samt färjor som inte hör till en landsväg eller en allmän väg såsom färjor som opererar inom en friluftsled eller en lättrafikled. Till följd av de färjornas drift och trafikområde är det inte ändamålsenligt att tillämpa de tekniska kraven och säkerhetskraven enligt fartygssäkerhetslagen på dem. Ändringen motsvarar också rådande praxis, eftersom Transport- och kommunikationsverket inte heller hittills har krävt att sådana färjor ska besiktigas som last- eller passagerarfartyg. Vidare gör ändringen bestämmelserna mer jämlika, eftersom kraven enligt fartygssäkerhetslagen i nuläget inte tillämpas fullt ut på landsvägsfärjor till följd av specialbestämmelsen i 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005), och därför är det inkonsekvent att förutsätta detta av privatvägsfärjor eller andra färjor, bland annat sådana som ingår i lättrafikleder eller i gatunätet.

På andra färjor än landsvägsfärjor tillämpas de allmänna kraven på vattenfarkoster enligt sjötrafiklagen, och denna situation blir tydligare efter ändringen. Efter ändringen kan Transport- och kommunikationsverket omedelbart stärka utvecklingen av privatvägsfärjornas säkerhet genom att ställa vissa säkerhetskrav på privatvägsfärjor i anvisningen Statsunderstöd för privata vägar (TRAFICOM/136002/03.04.03.06/2020) som styr dem som ansöker om statsunderstöd för underhåll av privata vägar.

Såväl bestämmelserna om landsvägsfärjor och om privatvägsfärjor som om andra färjor är i behov av en helhetsöversyn. 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar har ändrats genom regeringens proposition RP 237/2021 rd. Ändringen trädde i kraft den 14 mars 2022. Genom ändringen utökades Transport- och kommunikationsverkets befogenhet att meddela tekniska föreskrifter om styranordningar för färjor och om godkännande av dem. Lagändringens syfte

var att förbättra säkerheten i synnerhet inom trafiken med vajerfärjor genom att göra det möjligt att i större omfattning än för närvarande ta i bruk virtuella styrsystem som ersätter vajerfärjornas fysiska styrlinor.

Kommunikationsministeriet har också beslutat inleda ett annat projekt för översyn av bestämmelserna om färjor. Projektets syfte är att granska behovet av ändringar bland annat i fråga om behörighetskrav för färjeförare och definitionen av färja, för att främja trafiksäkerheten. I det sammanhanget kan bestämmelserna också utvärderas ur ett automationsperspektiv. Det finns redan nu beredskap att genomföra försök med automation på olika nivå i fråga om färjor som inte fraktar fordon. Det har ansetts nödvändigt att reservera tillräckligt med tid för beredningen av ett mer omfattande projekt och för hörande av aktörer.

Den upplåtning av kraven i lagstiftningen i fråga om privatvägsfärjor och andra färjor som uppkommer till följd av den föreslagna avgränsningen av tillämpningsområdet är därför tillfällig. De luckor i bestämmelserna som framkommer också vid denna ändring ökar dock behovet av en omfattande översyn av bestämmelserna om alla färjor inom en nära framtid.

**64 §. Utförare av skeppsmätning.** Det föreslås att paragrafen ändras så att utöver skeppsmätare som utsetts av Transport- och kommunikationsverket också erkända klassificeringssällskap får utföra skeppsmätning av finska fartyg. Enligt artikel 6 i den internationella skeppsmätningkonventionen från 1969 (FördrS 31/1982, nedan *skeppsmätningkonventionen*) får förvaltningen anförtro skeppsmätningen åt personer eller sällskap som den godkänt för ändamålet.

**66 §. Ansökan om och ordnande av skeppsmätning.** Det föreslås att till paragrafen fogas nödvändiga formuleringar om erkända klassificeringssällskap till följd av den ändring som nämns ovan.

**67 §. Skeppsmätning och mätbrev.** Det föreslås att paragrafen ändras så att erkända klassificeringssällskap får utfärda mätbrev för finska fartyg enligt skeppsmätningkonventionen. Enligt artikel 7 i skeppsmätningkonventionen ska ett internationellt mätbrev utfärdas av förvaltningen eller av en person eller ett sällskap som den godkänt på behörigt sätt. Ändringen gör det möjligt att framöver i enskilda fall avtala att ett erkänt klassificeringssällskap kan utfärda ett mätbrev för ett finskt fartyg.

**71 §. Mätbrev för Suez kanal och Panama kanal.** I 1 mom. föreskrivs det liksom i de gällande bestämmelserna att Transport- och kommunikationsverket för ett finskt fartyg kan utfärda ett mätbrev på engelska för Suez kanal eller för Panama kanal. Eftersom mätbrev för Sue kanal och för Panama kanal grundar sig inte på internationella konventioner utan på kanalförvaltningarnas egna regler, beslutar kanalförvaltningarna själva vems mätbrev de godkänner. För tydlighetens skull föreskrivs det fortfarande i lagen att också Transport- och kommunikationsverket kan utfärda dessa mätbrev.

Ordalydelsen i 2 mom. ändras så att ordet "skeppsmätning", som enligt 63 § i fartygssäkerhetslagen och enligt skeppsmätningkonventionen hänvisar till fastställande av brutto- och nettodräktighet, stryks.

**73 §. Ändringar som påverkar uppgifterna i mätbrevet.** Det föreslås att till paragrafen fogas nödvändiga formuleringar om erkända klassificeringssällskap till följd av den ändring som nämns ovan.

### **7.3 Lag om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten**

**11 e §. Undantag.** I paragrafen föreslås en teknisk korrigerings, och det felaktiga ordet "hamn" stryks i 1 mom. 3 punkten. I den formen motsvarar bestämmelsen formuleringen i Europaparlamentets och rådet direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll.

### **7.4 Lag om ändring av vissa bestämmelser i lagen om passagerarfartygs personlistor**

**1 §.** Det föreslås att bestämmelserna om personlistor upphävs efter övergångsperioden. Det föreslås att 5 § 3 mom., 6 § 3 mom., 7 § 3 mom., 9–11 §, 12 § 2 mom., 13 §, 14 §, 15 § 1 mom., 18 § 1 mom. 5–9 punkten, 22 §, 23 § och 24 § 4 mom. upphävs.

**2 §.** I paragrafen föreskrivs det om lagens ikraftträdande. Lagen avses träda i kraft när övergångsperioden enligt registreringsdirektivet löper ut, det vill säga den 21 december 2023.

### **7.5 Lag om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten**

**9 kap. 1 §. Mottagningsanordningar för avfall i hamn.** Det föreslås att till paragrafen, som berör allmänna skyldigheter att ta emot avfall i hamn, fogas ett nytt 6 mom. i vilket det på det sätt som förutsätts i artikel 15 i fartygsavfallsdirektivet föreskrivs om utbildning för hamnpersonal. Utbildningsskyldigheten ställs upp för hamninnehavaren. Hamninnehavaren ska ordna nödvändig utbildning för hamnens personal, så att de får och upprätthåller väsentlig och uppdaterad kunskap för dessa uppgifter. Vid utbildningen ska i synnerhet behandling av eventuellt farligt gods i hamnen beaktas. I artikel 15 i fartygsavfallsdirektivet förutsätts det att utbildningskraven uppdateras regelbundet för att svara mot utmaningar från teknologiska innovationer, vilket det hänvisas till i det moment som nu fogas till paragrafen när det förutsätts att uppdaterad kunskap ska förvärfvas och upprätthållas.

### **7.6 Lag om ändring av lagen om verkställighet av böter**

**1 §. Lagens tillämpningsområde.** Det föreslås att tillämpningsområdet för lagen om verkställighet av böter utvidgas så att det också omfattar verkställighet av avgifter för trafikförseelse enligt lagen om fartygstrafikservice. Därmed kan Rättsregistercentralen verkställa de föreslagna avgifterna för trafikförseelse enligt lagen om fartygstrafikservice.

## **8 Bestämmelser på lägre nivå än lag**

Om det stiftas en ny lag om fartygstrafikservice upphävs den gällande förordningen om fartygstrafikservice, och samtidigt upphävs den gällande lagen där bemyndigandet att utfärda förordning ingår. Avsikten är inte att utfärda någon ny förordning i samband med att lagen stiftas. Avsikten är att delvis ta in de bestämmelser på lägre nivå som utfärdats genom förordning i lagen, samt att delvis ersätta dem med Transport- och kommunikationsverkets föreskrift.

I propositionen ingår flera förslag till bemyndiganden att utfärda bestämmelser på lägre nivå.

Med stöd av 18 § 3 mom. om VTS-tjänsteleverantörens beredskapsskyldighet får närmare bestämmelser om beredskap för störningar under normala förhållanden och för undantagsförhållanden utfärdas genom förordning av statsrådet. Dessutom får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare tekniska föreskrifter om innehållet i och utarbetandet av en beredskapsplan.



Transport- och kommunikationsverket bemyndigas att meddela närmare föreskrifter med stöd av 16 § i lagen om fartygstrafikservice om anmälnings- och rapporteringsskyldigheter, 17 § om hantering av informationssäkerhetsrisker, 18 § om beredskap för störningar under normala förhållanden och för undantagsförhållanden, 23 § om ankomst- och avgångsmeddelanden om last som innehåller farligt eller förorenande gods, 24 om lämnande av uppgifter för statistik, 25 § om avlastarens anmälningskyldighet, 44 § om systemet för långväga identifiering och spårning av fartyg och 49 § om systemet för hantering av information inom sjöfarten.

Tullen bemyndigas att meddela närmare föreskrifter med stöd av 22 § i förslaget till lag om fartygstrafikservice. Enligt den paragrafen får Tullen meddela närmare föreskrifter om innehållet i samt registrering av anmälningar i systemet för hantering av information inom sjöfarten.

## **9 Ikraftträdande**

Det föreslås att lagen om fartygstrafikservice och de övriga lagförslagen ska träda i kraft den 1 januari 2023, när IMO:s resolutioner som ligger till grund för propositionen träder i kraft.

## **10 Verkställighet och uppföljning**

I propositionen ingår inga sådana betydande verkställighetsåtgärder som till exempel inverkar på ikraftträdandetipunkten eller som bör inledas redan före ikraftträdandet.

Lagförslagets konsekvenser följs upp vid kommunikationsministeriet, Trafikledsverket och Transport- och kommunikationsverket via respons från intressegrupper och praktiska erfarenheter. Eventuella ändringsbehov beaktas enligt prövning vid kommande författningsprojekt inom sjöfartsområdet.

## **11 Förhållande till andra propositioner**

### **11.1 Samband med andra propositioner**

Vid behandlingen av propositionen bör det i fråga om förslaget till ändring av lagen om verkställighet av böter beaktas om ändringar i lagen föreslås i någon annan regeringsproposition som är under behandling samtidigt.

## **12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning**

I propositionen ingår flera förslag för vilka förhållandet till grundlagen bör bedömas. Vid bedömningen bör det beaktas att största delen av de föreslagna bestämmelserna i sak ingår i den gällande lagen om fartygstrafikservice. Lagen om fartygstrafikservice från 2005 har ändrats ofta. Grundlagsutskottet har en gång gett ett utlåtande om en av propositionerna med förslag till ändringar. Det var fråga om regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ombildning av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster till aktiebolag och till vissa lagar som har samband med den (34/2018 rd), och i sitt utlåtande framförde grundlagsutskottet framför allt synpunkter i fråga om bolagiseringen. I denna proposition ingår flera förslag som förändrar rättsläget i förhållande till gällande lag. Nedan bedöms deras förhållande till grundlagen. Dessutom bedöms också bestämmelser som ingår i den gällande lagen utifrån den utveckling som skett i uppfattningen om de grundläggande fri- och rättigheterna och i anvisningarna för utarbetande av regeringspropositioner under den tid lagen om fartygstrafikservice varit i kraft.

Nedan bedöms förhållandet mellan lagen om fartygstrafikservice och grundlagen samt lagstiftningsordningen med avseende på skyddet för privatlivet, rättssäkerheten, utfärdande av förordning och delegering av lagstiftningsbehörighet samt delegering av offentliga förvaltningsuppgifter till andra än myndigheter.

### *12.1 Skyddet för privatlivet (10 §)*

Enligt 10 § 1 mom. i grundlagen är vars och ens privatliv, heder och hemfrid tryggade. Enligt samma moment utfärdas närmare bestämmelser om skydd för personuppgifter genom lag. Enligt grundlagsutskottets praxis begränsas lagstiftarens handlingsutrymme både av den här bestämmelsen och av att skyddet för personuppgifter delvis omfattas också av skyddet för privatlivet, som tas upp i samma moment. Propositionen innehåller flera förslag som bör bedömas med avseende på skyddet för privatlivet och skyddet för personuppgifter.

Grundlagsutskottet såg över sin tidigare ståndpunkt i utlåtandet GrUU 14/2018 rd till följd av att Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) började tillämpas. Utskottet anser att dataskyddsförordningens detaljerade bestämmelser, som tolkas och tillämpas i enlighet med de rättigheter som garanteras i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna, över lag utgör en tillräcklig rättslig grund även med avseende på skyddet för privatlivet och personuppgifter enligt 10 § i grundlagen. Korrekt tolkade och tillämpade svarar bestämmelserna i förordningen enligt utskottets uppfattning också den nivå på skyddet för personuppgifter som bestäms utifrån Europakonventionen. Således är det inte längre av konstitutionella skäl nödvändigt att speciallagstiftningen inom förordningens tillämpningsområde heltäckande och detaljerat föreskriver om behandling av personuppgifter. I princip räcker det enligt grundlagsutskottets uppfattning att bestämmelserna om skydd för och behandling av personuppgifter är harmoniserade med dataskyddsförordningen (GrUU 14/2018 rd).

Behandling av personuppgifter är nödvändig för beviljande av och tillsyn över behörigheter för VTS-operatörer enligt 28 § i lagförslaget samt för uppföljning av servicedata. behandlingen av uppgifter är nödvändig för fullgörande av Transport- och kommunikationsverkets lagstadgade skyldigheter, och behandlingens rättsgrund motsvarar artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen. I lagförslaget föreslås inga nya bestämmelser som kompletterar dataskyddsförordningen, utan på behandlingen av uppgifter tillämpas 26–28 kap. i lagen om transportservice.

Också ackreditering av utbildningsanordnare och godkännande av utbildningsprogram kan förutsätta behandling av personuppgifter. Enligt 39 § i lagförslag 1 är Transport- och kommunikationsverket personuppgiftsansvarig i fråga om behandling av uppgifter om ordnande och ackreditering av utbildning samt godkännande av utbildningsprogram enligt denna lag. Behandlingen av uppgifter är nödvändig för fullgörande av Transport- och kommunikationsverkets lagstadgade skyldigheter (ackreditering av och tillsyn över utbildningsanordnare samt godkännande av och tillsyn över utbildningsprogram). Behandlingens rättsgrund motsvarar artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen. Det föreslås inga kompletterande bestämmelser om behandlingen av uppgifter, utan det föreslås att dataskyddsförordningen tillämpas.

### *Rättsskydd (21 §)*

Enligt 21 § i grundlagen har var och en rätt att på behörigt sätt och utan ogrundat dröjsmål få sin sak behandlad av en domstol eller någon annan myndighet som är behörig enligt lag. Var och en har också rätt att få ett beslut som gäller hans eller hennes rättigheter och skyldigheter behandlat vid domstol eller något annat oavhängigt rättskipningsorgan.

I den gällande lagen om fartygstrafikservice finns flera bemyndiganden för Transport- och kommunikationsverket att utfärda föreskrifter som riktas till enskilda personer eller företag. Exempelvis enligt 17 a § 3 mom. om förbuds rätt har Transport- och kommunikationsverket för att förstärka förbud rätt att meddela företag som producerar lotsnings- eller isbryartjänster förordnanden, samt enligt 4 mom. rätt att bestämma att fartyg ska flyttas. Eftersom ändring inte får sökas i en föreskrift som sådan, föreslås det i lagförslag 1 i propositionen att myndigheten i stället för ett bemyndigande att utfärda föreskrifter ska ges rätt eller skyldighet att fatta beslut i ärendet. Parten kan söka ändring i ett beslut som berör en enskild person eller ett enskilt företag. Dock bör det noteras att beslutet i vissa situationer kan verkställas oberoende av ändringsökande. Syftet med förslaget som ändrar rättsläget jämfört med gällande lag genom att en del av bemyndigandena att meddela föreskrifter ersätts med rätt att fatta beslut är att främja det allmänna uppgift att trygga fullgörandet av de grundläggande fri- och rättigheterna, vilket grundlagsutskottet betonat i sina utlåtanden (GrUU 52/2014 rd).

*Enligt lagförslag 1 föreslås noga avgränsade och detaljerade bestämmelser om administrativa påföljder och straff för överträdelser av bestämmelser i lagen, samt om ändringsökande. I 52 § i lagförslaget föreskrivs det om anmärkning och varning, och i 45 § om avgift för trafikförseelse, som är en administrativ påföljd. I den föreslagna 53 § ingår straffbestämmelser. I den föreslagna 57 § föreskrivs det att ändring söks enligt förvaltningslagen och lagen om rättegång i förvaltningsärenden. För att rättsskyddet och kravet på god förvaltning ska fullgöras tillämpas utöver den föreslagna lagstiftningen också förvaltningslagen samt annan förvaltningsrättslig och straffprocessuell lagstiftning. I den föreslagna 56 § föreskrivs det om behörig domstol i ärenden som inte behandlas enligt lagen om rättegång i förvaltningsärenden utan enligt 21 kap. i sjölagen. Utfärdande av förordning och delegering av lagstiftningsbehörighet (80 §)*

Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen kan statsrådet utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i grundlagen eller i någon annan lag. Genom lag skall dock utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. Enligt 80 § 2 mom. kan även andra myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande skall vara exakt avgränsat. Dessutom följer det av grundlagen att de frågor bemyndigandet omfattar ska anges noggrant i lagen. I grundlagsutskottets utlåtandep Praxis har krav på bestämmelsernas exakthet och noggranna avgränsning ställts i fråga om bemyndiganden (GrUU 16/2002 rd, GrUU 19/2002 rd, GrUU 1/2004 rd och GrUU 17/2010 rd. I samband med grundlagsreformen nämndes som exempel på bemyndiganden för myndigheter att utfärda normer tekniska bestämmelser som innehåller små detaljer, som inte innefattar betydande prövningsrätt (RP 1/1998, se även GrUU 16/2002 rd och GrUU 19/2002 rd).

I lagförslag 1 ingår flera bemyndiganden som beskrivs i kapitlet om bestämmelser på lägre nivå än lag. I lagförslag 1 ingår ett bemyndigande för statsrådet att utfärda förordning. Det berör

beredskap för störningar under normala förhållanden och för undantagsförhållanden. Dessutom föreslås det att Transport- och kommunikationsverket ska få meddela närmar föreskrifter om vissa detaljerade och tekniska frågor. De föreslagna bemyndigandena att utfärda förordning och föreskrifter ingår i huvudsak i den gällande lagen om fartygstrafikservice. Bemyndigandena är placerade i och har sakligt samband med de paragrafer där det föreskrivs om respektive fråga. Genom föreskrifter avgörs enligt förslaget till exempel formella och tekniska frågor med avseende på innehållet i anmälningar om störningar gällande informationssäkerheten, samt föreskrivs det närmare om hur anmälningarna ska göras.

Bemyndigandena gäller tekniska bestämmelser om detaljer av ringa betydelse, som inte innefattar betydande prövningsrätt och i vilka det inte föreskrivs om grunderna för enskildas rättigheter, skyldigheter eller grundläggande fri- och rättigheter. Bemyndigandena att utfärda förordning och meddela föreskrifter berörs av tillräckligt individualiserade grunder för den rättsliga ställningen i lag. I alla föreslagna bemyndiganden är det fråga om utfärdande av bestämmelser och föreskrifter som specificerar lagen. Bemyndigandena att utfärda förordning och meddela föreskrifter är också placerade i samband med den grundläggande bestämmelsen på det sätt som grundlagsutskottet förutsatt.

*För bemyndigandena att utfärda förordning och meddela föreskrifter i lagförslag 1 finns det sådana särskilda skäl som avses i grundlagen, och därför överensstämmer de föreslagna bemyndigandena att utfärda förordning och meddela föreskrifter med 80 § 2 mom. i grundlagen. Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter (124 §)*

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter (se GrUU 26/2017 rd).

Enligt förarbetena till grundlagen (RP 1/1998 rd s. 179/I) betonas i ordalydelsen i 124 § i grundlagen att offentliga förvaltningsuppgifter i regel ska skötas av myndigheter och att uppgifter av detta slag endast i begränsad utsträckning kan anförtros andra än myndigheter. Begreppet offentliga förvaltningsuppgifter används i detta sammanhang i en relativt vidsträckt bemärkelse, så att det omfattar uppgifter som hänför sig till t.ex. verkställigheten av lagar samt beslutsfattande om enskilda personers och sammanslutningars rättigheter, skyldigheter och förmåner. Den föreslagna bestämmelsen inbegriper både överföring av uppgifter som för närvarande ankommer på myndigheterna och överföring av nya till förvaltningen hänförliga uppgifter på andra än myndigheter (RP 1/1998 rd, s. 179/II).

Kravet på ändamålsenlighet är ett juridiskt villkor och det måste bedömas från fall till fall huruvida kravet uppfylls, särskilt för varje offentlig förvaltningsuppgift som föreslås ges till någon utanför myndighetsapparaten (se t.ex. GrUU 5/2014 rd, GrUU 23/2013 rd, GrUU 10/2013 rd, GrUU 6/2013 och GrUU 53/2010 rd). Vid bedömningen av ändamålsenligheten ska särskilt uppmärksammas dels förvaltningens effektivitet och övriga interna behov, dels enskilda personers och sammanslutningars behov. Dessutom ska arten av förvaltningsuppgifterna beaktas. Kravet på ändamålsenlighet kan således när det är fråga om uppgifter i samband med serviceproduktion uppfyllas lättare än t.ex. i fråga om beslutsfattande som gäller en enskild persons eller sammanslutnings centrala rättigheter.

Enligt 13 § 1 och 3 mom. i lagförslag 1 kan VTS-tjänsteleverantören med stöd av ett samarbetsavtal upprätthålla fartygstrafikservice i samarbete med myndigheter eller

hamninnehavare. Fartygstrafikservice utgör en sådan offentlig förvaltningsuppgift som avses i 124 § i grundlagen, men den bör inte anses innebära sådan betydande utövning av offentlig makt som inte får delegeras till privata aktörer.

Fartygstrafikservice avknoppades från myndighetsverksamheten till ett trafikledningsbolag 2019. I regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ombildning av Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningstjänster till aktiebolag och till vissa lagar som har samband med den (RP 34/2018 rd) granskas uppgiftens karaktär av offentlig förvaltningsuppgift samt konstitutionella perspektiv på överföringen av den, och till den delen hänvisas till det som anförs där. Grundlagsutskottet påpekar i sitt utlåtande (GrUU 16/2018 rd) om regeringens proposition i fråga om överföring av bannätsförvaltarens uppgifter, att rådande förvaltningspraxis som eventuellt inte grundar sig på lagen inte bör tillmätas normativ betydelse vid en bedömning av om ett lagförslag är förenligt med grundlagen. Enligt utskottet är därför det att de föreslagna bestämmelserna motsvarar rådande praxis inte ett tillräckligt bevis för deras grundlagsenlighet. Vidare fäste utskottet vikt vid skyddet för personuppgifter i fråga om vissa föreslagna bestämmelser i lagen om transportservice. Utskottet uttalade sig inte om de föreslagna ändringarna i lagen om fartygstrafikservice, men ansåg att motiveringen till 26 § om fartygstrafikservice i territorialövervakningslagen bör kompletteras.

Grundlagsutskottet har i flera utlåtanden tagit ställning till på vilka villkor uppgifter som innebär utövning av offentlig makt kan ges till andra än myndigheter. I sina utlåtanden har grundlagsutskottet anfört att som betydande utövning av offentlig makt till exempel ska betraktas rätt att enligt självständig prövning använda maktmedel eller annars på ett betydande sätt ingripa i enskildas grundläggande fri- och rättigheter (GrUU 42/2005 rd). När offentliga uppgifter anförtros externa sakkunniga kan de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten och kraven på god förvaltning enligt grundlagsutskottet tryggas bland annat genom lämpligheten och behörigheten hos de personer som fullgör uppgifterna (GrUU 40/2002 rd). Enligt lagförslag berörs privatpersoner som sköter offentliga förvaltningsuppgifter av förslagen gällande straffrättsligt tjänsteansvar, behörigheter och tillsyn, vilket tryggar kraven på god förvaltning.

Med stöd av det som anförs ovan bör de offentliga förvaltningsuppgifter som enligt lagförslag 1 i propositionen ska utföras av andra än myndigheter anses överensstämma med 124 § i grundlagen.

De förslag i propositionen som har kopplingar till grundlagen är exakta och tidsmässigt avgränsade och står i ett proportionellt förhållande till de rättsliga intressen som ska skyddas. De föreslagna bestämmelserna är avgränsade så att de enbart har den omfattning som bör anses nödvändig och proportionell med avseende på de bestämmelsernas syfte. Förslagen innebär inga inskränkningar i kärnområdet för de fri- och rättigheter som tryggas i grundlagen.

På de grunder som anges ovan kan lagförslagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

*Kläm*

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

# 1.

## Lag om fartygstrafikservice

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

### Allmänna bestämmelser

1 §

#### *Lagens syfte*

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

2 §

#### *Definitioner*

I denna lag avses med

- 1) *VTS-operatör* en person som i en VTS-central utför uppgifter hörande till fartygstrafikservice och som har den behörighet som krävs för uppgiften,
- 2) *fartygstrafikservice* (*Vessel Traffic Service, VTS*) sådan övervakning och ledning av fartygstrafiken som har beredskap att samverka med trafiken och reagera på föränderliga trafiksituationer,
- 3) *ombud* en person med befogenhet eller tillstånd att lämna uppgifter på fartygsoperatörens vägnar,
- 4) *fartyg i behov av assistans* fartyg som befinner sig i en situation som kan innebära förlust av fartyget eller fara för miljön eller sjöfarten,
- 5) *IALA* Internationella fyrförbundet,
- 6) *direktivet om rapporteringsformaliteter* Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG, jämte ändringar,
- 7) *IMO* Internationella sjöfartsorganisationen,
- 8) *avlastare* den som avlämnar godset för transport till sjöss,
- 9) *fartygsoperatör* en redare enligt 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995),
- 10) *olycka* en olycka i enlighet med Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kod för utredning av olyckor och tillbud till sjöss,
- 11) *ruttsystem* system bestående av en eller flera rutter eller ruoutingåtgärder som syftar till att minska olycksriskerna; det kan omfatta trafiksepareringssystem, dubbelriktade rutter, rekommenderade rutter, förbjudna områden, kusttrafikzoner, rondeller, försiktighetsområden och djupvattenrutter (*DW-rutter*),
- 12) *SafeSeaNet-systemet* unionens i övervakningsdirektivet avsedda system för informationsutbyte inom sjöfarten, bestående av ett centralsystem som administreras av kommissionen och av medlemsstaternas nationella system,

- 13) *övervakningsdirektivet* 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, jämte ändringar,
- 14) *skyddad plats* en hamn, en del av en hamn eller annan skyddande kaj eller ankarplats eller något annat skyddat område som anvisats för att ta emot fartyg i en nödsituation,
- 15) *regelbunden trafik* en rad överfarter mellan samma två eller flera hamnar, som antingen följer en offentliggjord tidtabell eller som förekommer så regelbundet eller ofta att de utgör en igenkännlig systematisk serie,
- 16) *farligt gods* farliga ämnen enligt IMO:s IMDG-kod, 17 kap. i IBC-koden, 19 kap. i IGC-koden samt IMSBC-koden,
- 17) *VTS-område* ett område som genom ett beslut om inrättande har fastställts som VTS-område och på vilket upprätthålls fartygstrafikservice; ett VTS-område kan delas in i delområden eller sektorer,
- 18) *VTS-central* en central där en VTS-tjänsteleverantör upprätthåller fartygstrafikservice,
- 19) *VTS-tjänsteleverantör* den som tillhandahåller fartygstrafikservice,
- 20) *VTS-lägesbild* den lägesbild som VTS-centralen upprätthåller över fartygen inom VTS-området och deras rörelser samt över övriga faktorer som inverkar på trafiken,
- 21) *förorenande gods* oljor enligt definitionen i bilaga I till protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) jämte ändringar (*MARPOL-konventionen*), skadliga flytande ämnen enligt definitionen i bilaga II till den konventionen, skadliga ämnen enligt definitionen i bilaga III till konventionen och fast styckegods som är skadligt för den marina miljön enligt bilaga V till konventionen.

### 3 §

#### *Tillämpningsområde*

Denna lag tillämpas på fartygstrafikservice på finskt vattenområde samt på den arrenderade delen av Saima kanal och på deltagande i den samt på behörigheter och utbildning för fartygstrafikservicen, tillfällig ledning av fartygstrafiken i specialsituationer och på förbuds rätt.

Lagen tillämpas också på VTS-tjänsteleverantörens övervakning av att ruttsystem och obligatoriska fartygsrapporteringssystem som etablerats utanför finskt vattenområde iakttas.

Lagen tillämpas på den informationshantering och de anmälnings- och rapporteringsskyldigheter i fråga om sjöfarten som gäller fartyg i sjötrafik som besöker finska hamnar.

Lagen tillämpas dock inte på örlogsfartyg, Försvarens fartyg, Gränsbevakningsväsendets fartyg eller andra myndigheters fartyg som inte används för kommersiella tjänster, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

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

### 2 kap.

#### **Upprätthållande av fartygstrafikservice och deltagande i den samt VTS-tjänsteleverantörens uppgifter**

### 4 §

#### *Deltagande i fartygstrafikservice*

Fartyg eller fartygskombinationer vilkas största längd är minst 24 meter är skyldiga att delta i fartygstrafikservice genom att anmäla sig till VTS-tjänsteleverantören, genom att lyssna på de VHF-radiokanaler som används inom VTS-området samt genom att iakttä de bestämmelser som gäller trafiken på VTS-området.

Fartyg eller fartygskombinationer i kommersiell trafik vilkas största längd är mindre än 24 meter men minst 15 meter och som har VHF-radio ska lyssna på VTS-områdets VHF-kanaler.

Försvarsmaktens och Gränsbevakningsväsendets fartyg samt andra myndigheters fartyg kan anmäla sig till VTS-tjänsteleverantören på det sätt deras operativa verksamhet förutsätter. Det avtalas med VTS-tjänsteleverantören om de allmänna principerna för förfaringssätt för anmälan. VTS-tjänsteleverantören ska meddela Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket vilka förfaringssätt det avtalats om.

Försvarsmakten eller Gränsbevakningsväsendet kan befria ett utländskt statsfartyg som inom ett särskilt fastställt område deltar i utbildning, övning eller annat samarbete under Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets värdskap från skyldigheten att delta i fartygstrafikservice. Försvarsmakten eller Gränsbevakningsväsendet ska omedelbart underrätta Transport- och kommunikationsverket och VTS-tjänsteleverantören om befrielsen.

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

## 5 §

### *Inrättande av fartygstrafikservice*

Transport- och kommunikationsverket inrättar fartygstrafikservice på ett visst område genom ett beslut om inrättande. Innan fartygstrafikservice inrättas ska Transport- och kommunikationsverket utreda behovet av den. I detta syfte ska följande utredas:

- 1) sådana verkningar av fartygstrafikservice som främjar fartygstrafikservicens säkerhet och effektivitet samt samarbetet mellan myndigheter och VTS-tjänsteleverantören och övriga tjänster i anslutning till fartygstrafiken inom området,
- 2) ruttsystem, fartbegränsningar och övriga faktorer som styr eller begränsar trafiken på området, och
- 3) en på sedvanliga riskhanteringsverktyg baserad bedömning av hur beslutet inverkar på säkerheten inom sjöfarten.

I beslutet om inrättande av fartygstrafikservice ska Transport- och kommunikationsverket fastställa följande:

- 1) den VTS-tjänsteleverantör som upprätthåller fartygstrafikservice,
- 2) VTS-området,
- 3) VTS-tjänsteleverantörens servicenivå,
- 4) på vilket språk fartygstrafikservice ska tillhandahållas, och
- 5) övriga motsvarande omständigheter.

Transport- och kommunikationsverket ska i nationella och internationella sjöfartspublikationer informera om beslut om att inrätta fartygstrafikservice samt om ändring eller återkallande av beslut.

## 6 §

### *Ändring eller återkallande av beslut om inrättande*



Transport- och kommunikationsverket kan på framställning av VTS-tjänsteleverantören ändra ett beslut om inrättande eller återkalla det. Framställningen ska innefatta en i 5 § 1 mom. 3 punkten avsedd riskbedömning av ändringens konsekvenser.

Transport- och kommunikationsverket kan dessutom efter den riskbedömning som avses i 1 mom. ändra eller återkalla ett beslut om inrättande, om fartygstrafikservice inte upprätthålls i enlighet med beslutet om inrättande.

Innan ett beslut om inrättande ändras eller återkallas ska Transport- och kommunikationsverket ska höra Trafikledsverket och VTS-tjänsteleverantören, samt vid behov en hamninnehavare.

## 7 §

### *Trafikregler för VTS-området*

Genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift fastställs innehållet i fartygsrapportering för deltagande i fartygstrafikservice och förfarandena för den samt de bestämmelser som gäller trafiken på området. I Transport- och kommunikationsverkets föreskrift ska följande fastställas:

- 1) obligatoriska fartygsrapporteringspunkter,
- 2) bestämmelser om fartygsrapportering, samt
- 3) övriga motsvarande omständigheter.

Dessutom kan i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift för fartygstrafiktrafikregleringen på VTS-området för att undvika kritiska lägen och trängsel fastställas

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

## 8 §

### *Fartygstrafikserviceens språk*

Fartygstrafikservice tillhandahålls enligt behov på finska, svenska eller engelska. Transport- och kommunikationsverket kan i sitt beslut om inrättande besluta att fartygstrafikservice inom VTS-området eller inom en sektor eller ett delområde av VTS-området endast tillhandahålls på engelska om det behövs för att trygga sjösäkerheten och en fungerande sjöfart.

## 9 §

### *Information*

VTS-tjänsteleverantören ska när ett fartyg anmäler sig, med vissa intervaller, vid behov eller på ett fartygs begäran lämna ett fartyg uppgifter som kan inverka på dess rörelser eller beslutsfattande.

Fartyget kan informeras om

- 1) andra fartyg på VTS-området,
- 2) väderleks- och isförhållanden samt vattenståndet,

- 3) lotsarnas, isbrytarnas, bogserbåtarnas och hamnarnas verksamhet,
  - 4) farledernas och säkerhetsanordningarnas skick och användbarhet,
  - 5) kritiska lägen som hotar fartyget, samt
  - 6) övriga omständigheter som inverkar på säkerheten i fartygstrafiken.
- Väderleksrapporterna ska grunda sig på en väderleksrapport för sjöfarande från en behörig meteorologisk väderlekstjänst.

## 10 §

### *Åtgärder när ett kritiskt läge utvecklas eller har uppkommit*

VTS-tjänsteleverantören kan bistå ett fartyg på fartygets begäran eller om VTS-tjänsteleverantören upptäcker att det behövs när ett kritiskt läge hotar till exempel i en situation när

- 1) fartyget inte känner till sin egen rutt eller position,
- 2) fartyget avviker från fartygen eller ruten,
- 3) fartyget behöver anvisningar för att nå en ankarplats eller lotsplats,
- 4) fartyget råkar ut för svåra väderleks- eller isförhållanden, eller
- 5) fartyget har fel eller störningar som kan inverka på dess navigering eller styrning.

VTS-tjänsteleverantörens bistånd är enbart av handledande och målinriktad karaktär.

VTS-tjänsteleverantören kan bistå fartyget genom

- 1) uppgifter om fartygets kurs och fart,
- 2) uppgifter om fartygets position i förhållande till farleden, dess girpunkter, lotsplatsen, ankarplatsen eller faromoment för sjöfarten,
- 3) varningar, råd eller anvisningar till ett visst fartyg, och
- 4) uppgifter om andra motsvarande omständigheter.

## 11 §

### *Tillfällig ledning av fartygstrafiken i specialsituationer*

Transport- och kommunikationsverket kan till följd av avvikande väderleks- och isförhållanden eller vattenstånd eller på grund av en specialtransport eller sjöräddningsaktion på VTS-området eller någon annan omständighet som begränsar eller äventyrar trafiken, allvarlig fara för människors liv eller hälsa eller allvarliga störningar under normala förhållanden besluta

- 1) att ett vattenområde, en farled eller en eller flera delar av en farled ska stängas eller öppnas,
- 2) att fartyg ska dirigeras till en ankarplats eller återvända till kaj, samt
- 3) att information om en säkerhetsanordning ska sättas ut virtuellt i en farled eller ett vattenområde.

I specialsituationer som avses i 1 mom. kan Transport- och kommunikationsverket med avvikelse från de trafikregler för VTS-området som avses i 7 § tillfälligt besluta om

- 1) hastighetsbegränsningar inom ett vattenområde eller en farled,
- 2) ändringar i områden med mötesförbud och förbud att passera,
- 3) ändringar i fråga om rapporteringspunkter och anmälningsförfaranden.

Transport- och kommunikationsverkets beslut enligt 1 och 2 mom. kan gälla all trafik eller endast en del av trafiken med beaktande av grunden för beslutet.

Transport- och kommunikationsverket ska omedelbart underrätta VTS-tjänsteleverantören om sitt beslut för verkställighet av beslutet. VTS-tjänsteleverantören ska omedelbart underrätta fartyg som befinner sig inom VTS-området eller är på väg dit samt den berörda hamninnehavaren om åtgärderna.

VTS-tjänsteleverantören får till följd av avvikande väderleks- och isförhållanden eller vattenstånd eller på grund av en specialtransport eller sjöräddningsaktion på VTS-området eller någon annan omständighet som begränsar eller äventyrar trafiken eller säkerheten, på eget initiativ fatta beslut enligt 1 och 2 mom. för högst ett dygn utifrån de anvisningar i drifhandboken som Transport- och kommunikationsverket godkänt på förhand. VTS-tjänsteleverantören ska omedelbart underrätta Transport- och kommunikationsverket och Gränsbevakningsväsendet om sitt beslut. Transport- och kommunikationsverket ska utan obefogat dröjsmål fatta beslut om att åtgärden ska avbrytas eller fortgå.

## 12 §

### *Övervakning på internationella havsområden*

VTS-tjänsteleverantören ska övervaka att ruttsystemen och de obligatoriska fartygsrapporteringssystemen på internationella havsområden i anslutning till leverantörens VTS-område iakttas. VTS-tjänsteleverantören ska vidta behövliga åtgärder för att säkerställa att ett fartyg som anlöper VTS-området iakttar de systemen.

VTS-tjänsteleverantören ska utan dröjsmål underrätta Transport- och kommunikationsverket om upptäckta avvikelser från iakttagandet av systemen.

## 13 §

### *Upprätthållande av fartygstrafikservice*

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

VTS-tjänsteleverantören ska leda och reglera fartygstrafiken i enlighet med Transport- och kommunikationsverkets föreskrift som avses i 7 § samt övervaka att föreskriften iakttas i fartygstrafiken.

VTS-tjänsteleverantören kan med stöd av ett samarbetsavtal upprätthålla fartygstrafikservicen i samarbete med myndigheter eller hamninnehavare. VTS-tjänsteleverantören ansvarar även i detta fall för upprätthållandet av fartygstrafikservicen.

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

VTS-tjänsteleverantörens kommunikation med fartygstrafiken ska vara punktlig, tydlig och entydig. Informationsutbyte och anmälningar kan också ske elektroniskt.

## 14 §

### *Marin lägesbild*

VTS-tjänsteleverantören ska producera en uppdaterad marin lägesbild på beställning av Trafikledsverket. Transport- och kommunikationsverket, Försvarsmakten, Gränsbevakningsväsendet, Räddningsväsendet, Tullen och Nödcentralsverket får lägesbilden till sitt förfogande utan ersättning.

## 15 §

### VTS-tjänsteleverantörens drifthandbok

VTS-tjänsteleverantören ska föra en drifthandbok som anger

- 1) de uppgifter och åtgärder som anknyter till upprätthållandet av VTS-centralens verksamhet och tekniska system,
- 2) beredskapen för upprätthållandet av fartygstrafikservice även i undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden,
- 3) i fråga om skyldigheterna enligt lotsningslagen förfaringssätt, meddelandep Praxis och former för samarbetet med Transport- och kommunikationsverket och det i lotsningslagen avsedda lotsningsbolaget, samt
- 4) förfaringssätt för samarbete med andra myndigheter.

Transport- och kommunikationsverket ska godkänna VTS-tjänsteleverantörens driftshandbok och ändringar i den.

### 16 §

#### Anmälnings- och rapporteringsskyldigheter

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

1) fartyget har varit delaktigt i ett kritiskt läge eller en olycka som avses i 27 § i denna lag och som har inträffat till sjöss,

2) anmälnings- eller rapporteringsskyldigheten avseende fartyget enligt denna lag har försummats,

3) fartyget har använts i fartygstrafik på ett sätt som bryter mot regler som ska tillämpas i ett ruttsystem eller en fartygstrafikservice för vilken en medlemsstat i Europeiska unionen ansvarar,

4) fartyget inte har kunnat förete ett försäkringsintyg eller en penningssäkerhet enligt Europeiska unionens lagstiftning och internationella regler,

5) en lots eller hamninnehavare har meddelat om sådana avvikelser avseende fartyget som kan medföra fara för säkerheten i sjöfarten eller för miljön,

6) det finns bevis för eller grundat skäl att anta att fartyget uppsåtligt har släppt ut olja i havet eller på något annat sätt brutit mot 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) på vatten som hör till jurisdiktionen för någon medlemsstat i Europeiska unionen,

7) fartyget har vägrats tillträde till hamnar i Europeiska unionens medlemsstater eller någon medlemsstat har inspekterat fartyget i enlighet med bilaga I till Europaparlamentets och rådet direktiv 2009/2016/EG om hamnstatskontroll.

VTS-tjänsteleverantören ska till de behöriga myndigheterna i de medlemsstater i Europeiska unionen som ligger intill fartygets planerade rutt i Europeiska unionens system för hantering av information inom sjöfarten (*centralsystemet SafeSeaNet*) lämna de uppgifter som avses i 1 mom. om sådana fartyg som anses medföra fara för sjöfarten eller utgöra hot mot sjöfartens eller människors säkerhet eller miljön.

Bestämmelser om VTS-tjänsteleverantörens skyldighet att ta emot meddelanden om anlitande av lots ombord på fartygen och att meddela Transport- och kommunikationsverket sina iakttagelser av hur lotsningslagen (940/2003) följs ingår i den lagen.

### 17 §

### *Hantering av informationssäkerhetsrisker*

VTS-tjänsteleverantören ska sörja för riskhanteringen i fråga om de kommunikationsnät och informationssystem som denne använder.

VTS-tjänsteleverantören ska utan dröjsmål lämna Transport- och kommunikationsverket en anmälan om betydande informationssäkerhetsrelaterade störningar som är riktade mot kommunikationsnät eller informationssystem som denne använder.

Om det ligger i allmänt intresse att en störning anmäls, kan Transport- och kommunikationsverket ålägga den som tillhandahåller tjänsten att informera om saken eller, efter att ha hört den anmälningsskyldiga, själv informera om saken.

Transport- och kommunikationsverket ska bedöma om en sådan störning som avses i 2 mom. berör de övriga medlemsstaterna i Europeiska unionen och vid behov underrätta de berörda medlemsstaterna.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om när en sådan störning som avses i 2 mom. är betydande samt om innehållet i och utformningen av anmälan och hur den ska lämnas in.

#### 18 §

### *Beredskap för störningar under normala förhållanden och för undantagsförhållanden*

En VTS-tjänsteleverantör ska förbereda sig för undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) genom att delta i beredskapsplanering och genom förberedelser för verksamhet som bedrivs under undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden.

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. ska VTS-tjänsteleverantören förbereda sig på att sörja för att verksamheten fortgår så störningsfritt som möjligt även under undantagsförhållanden och störningar under normala förhållanden.

Närmare bestämmelser om beredskap för störningar under normala förhållanden och för undantagsförhållanden får utfärdas genom förordning av statsrådet. Dessutom får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare tekniska föreskrifter om innehållet i och utarbetandet av en beredskapsplan.

#### 3 kap.

### **Anmälningar som berör fartyget och dess last**

#### 19 §

### *Fartygsbefälhavarens ansvar och anmälningsskyldighet*

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

Fartygsbefälhavaren ska omedelbart underrätta VTS-tjänsteleverantören samt lämna in en separat skriftlig utredning i ärendet till Transport- och kommunikationsverket, om fartygsbefälhavaren av något tvingande skäl som anknyter till fartygets säkerhet inte kan

1) delta i fartygstrafikservicen på det sätt som avses i 4 och 7 §, eller

2) iakta de beslut för tillfällig ledning av fartygstrafiken som avses i 11 §.

Fartygets befälhavare ska underrätta redaren om alla sådana väsentliga åtgärder enligt 11 § och 45 § som gäller fartyget.

VTS-tjänsteleverantören ska omedelbart underrätta Transport- och kommunikationsverket om en anmälan enligt 2 mom. som den fått.

## 20 §

### *Fartygens ankomstmeddelande*

Fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg i sjöfart som anlöper en finsk hamn eller ankarplats ska lämna ett elektroniskt ankomstmeddelande till Tullen med hjälp av det elektroniska system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 49 §. Meddelandet ska lämnas minst 24 timmar före ankomsten eller senast då fartyget avgår från en hamn med den finska hamnen som destination om färden räcker mindre än 24 timmar. Om destinationen bestäms först under resans gång, ska meddelandet lämnas senast då destinationen har bestämts. Dessutom ska fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för fartyget meddela den slutgiltiga ankomsttiden då fartyget nått destinationen.

Ankomstmeddelandet ska innehålla de uppgifter som anges i punkt A i bilagan till direktivet om rapporteringsformaliteter. Dessutom kan Tullen kräva att ankomstmeddelandet innehåller de uppgifter i FAL-formulären som avses i punkterna 1–8 i punkt B i bilagan till direktivet om rapporteringsformaliteter samt uppgifter i sjöfartshälsodeklarationen, om de behövs för att säkerställa nationell intern ordning och säkerhet eller för att verkställa lagar på tull-, skatte-, invandrings-, miljö- eller folkhälsoområdet.

Tullen ska kontrollera att uppgifterna om fartygets ankomst uppfyller gällande krav.

## 21 §

### *Fartygens avgångsmeddelande*

Fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg i sjöfart som ska avgå från en finsk hamn eller ankarplats ska före fartygets avgång lämna ett elektroniskt avgångsmeddelande till Tullen med hjälp av det elektroniska system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 49 §. Dessutom ska fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för fartyget meddela den slutgiltiga avgångstiden då fartyget avgått.

Tullen kan kräva att ankomstmeddelandet innehåller de uppgifter i FAL-formulären som avses i punkterna 1–8 i punkt B i bilagan till det direktiv som nämns i ankomstanmälan, om de behövs för att säkerställa nationell intern ordning och säkerhet eller för att verkställa lagar på tull-, skatte-, invandrings-, miljö- eller folkhälsoområdet.

Tullen ska kontrollera att uppgifterna om fartygets avgång uppfyller gällande krav.

## 22 §

### *Närmare föreskrifter om anmälningarnas innehåll samt om insamling, registrering och sändning av dem*

Tullen får meddela närmare föreskrifter om innehållet i de anmälningar som avses i 20 och 21 § samt om registrering av sådana anmälningar i det system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 49 §.

## 23 §

### *Ankomst- och avgångsmeddelanden om last som innehåller farligt eller förorenande gods*

Fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett sådant fartyg med farligt eller förorenande gods ombord som anlöper en finsk hamn eller ankarplats som sin första destination

från en hamn utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska, före avgången från lastningshamnen, med hjälp av det elektroniska system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 49 § lämna ett ankomstmeddelande enligt 20 § och dessutom elektroniskt informera Tullen om det farliga gods som fartyget ska transportera. Om destinationen bestäms först under resans gång, ska meddelandet lämnas senast då destinationen har bestämts.

Fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg som ska lämna en finsk hamn med farligt eller förorenande gods ombord ska senast vid avgången lämna en elektronisk anmälan om lasten till Tullen med hjälp av det elektroniska system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 49 §.

Anmälningsskyldigheten enligt 1 och 2 mom. gäller alla fartyg oberoende av storlek. I anmälan ska det lämnas de uppgifter som avses i övervakningsdirektivet. Tullen ska kontrollera att de uppgifter som lämnats uppfyller gällande krav.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om den anmälningsskyldighet som gäller last som innehåller farligt eller förorenande gods enligt denna paragraf.

## 24 §

### *Lämnande av uppgifter för statistik*

Transport- och kommunikationsverket sammanställer statistik över fartygstrafiken i de finska hamnarna samt över mängden passagerare och gods som fartygen transporterar.

Transport- och kommunikationsverket ska för sina planerings- och tillsynsuppgifter samt för sammanställandet av sjöfartsstatistik samla information om fartygstrafiken i de finska hamnarna och om mängden passagerare och gods som fartygen transporterar. Transport- och kommunikationsverket kan ge en VTS-tjänsteleverantör i uppdrag att samla in den informationen.

När informationen om sjötrafiken samlas in, statistiken sammanställs och resultaten av informationsinsamlingen sänds ut ska Europaparlamentets och Rådets direktiv 2009/42/EG om förande av statistik över gods- och passagerarbefordran till sjöss iakttas. Transport- och kommunikationsverket ska sända resultaten av informationsinsamlingen till Europeiska kommissionen.

Fartygsägarna eller deras representanter och hamnarna ska lämna Transport- och kommunikationsverket uppgifter om mängden passagerare och gods för varje fartyg och enligt varugrupp samt om antalet tomma och fulla transportenheter.

Ågarna till fartyg i sjöfart eller deras representanter ska lämna uppgifterna till Transport- och kommunikationsverket med hjälp av det elektroniska system som avses i 20 a §. Om Transport- och kommunikationsverket gett VTS-tjänsteleverantören i uppdrag att samla in informationen, ska uppgifterna lämnas till VTS-tjänsteleverantören.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de förfaranden som ska iakttas vid insamling och sändning av uppgifter som avses i denna paragraf.

## 25 §

### *Avlastarens anmälningsskyldighet*

Avlastaren ska innan lastningen av ett fartyg i en finsk hamn inleds lämna en anmälan till fartygets befälhavare, fartygsoperatören eller dennes ombud om sådant farligt eller förorenande gods som kommer att transporteras med fartyget. Anmälningsskyldigheten gäller alla fartyg oberoende av storlek.

Avlastaren ska försäkra sig om att det gods som ska lastas stämmer överens med anmälan. Om avlastaren inte har lämnat en anmälan enligt 1 mom., får farligt eller förorenande gods inte bjudas ut för transport eller lastas ombord.

Fartyg med farligt eller förorenande gods ombord som anlöper en finsk hamn från en hamn utanför Europeiska unionen ska ha en anmälan från avlastaren med uppgifter om godset. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om avlastarens anmälningsskyldighet enligt denna paragraf.

## 26 §

### *Eftergifter från anmälningsskyldighet*

När det gäller resor på högst 12 timmar i regelbunden trafik mellan hamnar i Finland eller mellan finska och utländska hamnar kan Transport- och kommunikationsverket på ansökan befria fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren från skyldigheten enligt 20 § 1 mom. att lämna ett ankomstmeddelande, skyldigheten enligt 21 § 1 mom. att lämna ett avgångsmeddelande och anmälningsskyldigheterna enligt 23 c §. För att befrielse ska kunna beviljas krävs det att befrielsen inte äventyrar sjösäkerheten, att befrielsen kan godtas av alla berörda kuststater och att de övriga villkor för befrielse som anges i övervakningsdirektivet uppfylls.

Transport- och kommunikationsverket ska regelbundet kontrollera att villkoren för befrielse uppfylls. Verket ska återkalla befrielsen, om den som har fått befrielsen inte uppfyller villkoren.

Transport- och kommunikationsverket ska föra en uppdaterad förteckning över de bolag och fartyg som har beviljats befrielse. Förteckningen och ändringar i den ska sändas till Europeiska kommissionen.

## 27 §

### *Anmälan om kritiska lägen och olyckor till sjöss*

Befälhavaren ska på finskt vattenområde underrätta VTS-tjänsteleverantören om

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

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

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

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

Befälhavarens meddelande som ges med stöd av 1 mom. ska innehålla

1) fartygets identifieringsuppgifter,

2) uppgifter om fartygets position samt avgångs- och destinationshamn,

3) den adress där uppgifter om farligt eller förorenande gods som transporteras i fartyget,

4) antalet personer som vistas ombord,

5) detaljerade uppgifter om det kritiska läget, samt

6) de väsentliga uppgifter som avses i IMO:s resolution A.851(20).

Utanför finskt vattenområde ska befälhavaren på ett finskt fartyg lämna en anmälan enligt 1 mom. till den behöriga myndigheten i den närmaste kuststaten.



VTS-tjänsteleverantören ska omedelbart underrätta Transport- och kommunikationsverket och Gränsbevakningsväsendet om en anmälan enligt 1 mom. som den fått.

4 kap.

### **Behörighet och utbildning för VTS-operatörer**

28 §

#### *Behörighet för VTS-operatörer*

VTS-operatörer ska i fråga om yrkesbehörighet och funktionsförmåga förmå sköta fartygstrafikservicen på ett säkert och effektivt sätt.

Den som har ett giltigt, av Transport- och kommunikationsverket beviljat behörighetsintyg för VTS-operatörer, har genomgått arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer och har en giltig anteckning om godkännande får vara VTS-operatör.

29 §

#### *Beviljande av behörighetsintyg för VTS-operatörer*

Transport- och kommunikationsverket ska på ansökan bevilja ett behörighetsintyg för VTS-operatörer till den

- 1) som har genomgått grundutbildningen för VTS-operatörer,
- 2) som minst har ett giltigt överstyrmansbrev eller som uppfyller villkoren för beviljande av överstyrmansbrev med undantag för kraven på hälsotillstånd,
- 3) som har goda muntliga och skriftliga kunskaper i finska eller svenska samt tillfredsställande muntliga kunskaper i det andra språket, och
- 4) som i engelska minst har färdighetsnivå fyra i den allmänna språkexamen som avses i lagen om allmänna språkexamina (964/2004).

30 §

#### *Grundutbildning för VTS-operatörer*

Grundutbildningen för VTS-operatörer ska anordnas enligt ett utbildningsprogram för denna utbildning. VTS-tjänsteleverantören ska beakta utbildningsprogrammet i sitt kvalitetssystem.

Grundutbildningen för VTS-operatörer ska omfatta åtminstone följande ämnesområden:

- 1) grundläggande kunskaper om fartygstrafikuppgifter,
- 2) den kommunikation fartygstrafikuppgifter förutsätter,
- 3) de bestämmelser och föreskrifter som ska tillämpas i uppgifterna, och
- 4) hantering av undantagssituationer.

Grundutbildningen ska omfatta fartygstrafikservicens teori och simulatorträning. Utöver övriga omständigheter i samband med grundutbildningen ska simulatorträningen omfatta hantering av undantagssituationer som identifieras utifrån en riskbedömning.

Grundutbildningen ska genomgå innan arbetsplatsutbildningen slutförs.

Den läroinrättning som ordnar grundutbildningen ska utfärda ett betyg eller ett beslut om underkänd prestation.

31 §

### *Arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer*

VTS-tjänsteleverantören ordnar arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer vid VTS-centralen. Grundutbildningen för VTS-operatörer ska anordnas enligt ett utbildningsprogram för denna utbildning. Av utbildningsprogrammet för arbetsplatsutbildning ska framgå den metod med vilken man bedömer om en utbildningsperiod genomgått med godkänt resultat och om en arbetstagare har förmåga att självständigt börja arbeta som VTS-operatör. Utbildningsprogrammet för arbetsplatsutbildning ska innehålla anvisningar om tillvägagångssättet när en föråldrad anteckning om godkännande förnyas.

Arbetsplatsutbildningen ska omfatta åtminstone följande ämnesområden:

- 1) kunskap om VTS-området, dess farleder och fartygstrafik,
- 2) den kommunikation fartygstrafikuppgifter förutsätter,
- 3) användning av VTS-centralens tekniska system och anordningar,
- 4) VTS-centralens verksamhetsmetoder, anvisningar och föreskrifter, samt
- 5) VTS-centralens anvisningar för nöd- och undantagssituationer.

Arbetsplatsutbildningen genomförs som praktisk arbetspraktik under ledning av en arbetsplatsutbildare. Arbetsplatsutbildaren ska övervaka, handleda och bedöma på vilket sätt den som utbildas agerar under utbildningen genom att följa radiotrafiken samt fartygstrafikens lägesbild och vid behov ingripa i agerandet. På arbetsplatsutbildarens ansvar får vara endast en person i utbildning då det gäller praktik i operativ vakttjänstgöring. Bok ska föras över arbetsplatsutbildningen och av den ska framgå på vilket sätt utbildningen framskrider, utbildningens omfattning och tidpunkterna för utbildningen.

VTS-tjänsteleverantören ska utfärda ett betyg eller ett beslut om underkänd prestation.

### 32 §

#### *Giltighet för och förnyande av behörighetsintyg för VTS-operatörer*

Behörighetsintyg för VTS-operatörer beviljas för viss tid, högst fem år, och kan förnyas på ansökan. Förnyande av behörighetsintyg för VTS-operatörer söks hos Transport- och kommunikationsverket.

För att behörighetsintyg ska kunna förnyas förutsätts det att sökanden visar att han eller hon har bibehållit sin yrkesskicklighet och genomgått kompletterande yrkesutbildning för VTS-operatörer med godkänt resultat.

Yrkesskickligheten anses ha bibehållits av en sökande som

- 1) har en giltig anteckning om godkännande för tillhandahållande av fartygstrafikservice inom minst ett VTS-område eller en VTS-sektor, eller
- 2) under de senaste fem åren sammanlagt har minst ett års eller 1 600 timmars arbetserfarenhet av operativt arbete som VTS-operatör eller av arbete som VTS-chef.

En sökande som inte kan påvisa bibehållen yrkesskicklighet enligt 3 mom. ska före deltagandet i kompletterande utbildning med godkänt resultat genomgå ett prov som VTS-tjänsteleverantören ordnar och som Transport- och kommunikationsverket godkänt, som visar att sökanden innehar de grundläggande kunskaper som ingår i grundutbildningen för VTS-operatörer. På ansökan av VTS-tjänsteleverantören ska Transport- och kommunikationsverket godkänna provet om det i fråga om de krav som gäller utformning, innehåll, bedömningsmetod och mottagaren av provet är sådant att ett godkänt resultat i provet är tillräckligt för att påvisa att sökanden innehar de grundläggande kunskaper som ingår i ämnesområdena enligt 30 § 2 mom.

### 33 §

#### *Kompletterande yrkesutbildning*

VTS-tjänsteleverantören ska ordna kompletterande yrkesutbildning för VTS-operatörer. Den kompletterande yrkesutbildningen ska anordnas enligt ett utbildningsprogram för denna utbildning. Utbildningsprogrammet ska grunda sig på IALA:s gällande rekommendationer.

Den kompletterande yrkesutbildningen för VTS-operatörer ska bestå av teoretisk utbildning.

Den kompletterande yrkesutbildningen ska genomgå under de 12 månader som föregår den sista giltighetsdagen för behörighetsintyget.

Om det är fråga om förnyande av ett föråldrat behörighetsintyg, ska den kompletterande utbildningen genomgå innan ett nytt behörighetsintyg söks.

VTS-tjänsteleverantören ska utfärda ett betyg eller ett beslut om underkänd prestation.

## 34 §

### *Anteckning om godkännande*

VTS-tjänsteleverantören ska varje år bedöma hurudan behörighet och kompetens en VTS-operatör har och göra en anteckning om godkännande. Av anteckningen om godkännande ska framgå det VTS-område eller den VTS-sektor där VTS-operatören är berättigad att arbeta.

En anteckning om godkännande är i kraft ett år. Giltighetstiden för anteckningen kan förlängas för en innehavare av ett behörighetsintyg som godkänns i den årliga bedömningen.

En VTS-operatör som bedöms ska i för arbetsuppgifterna tillräcklig utsträckning behärska åtminstone

- 1) ledning av fartygstrafiken i enlighet med föreskrifter och anvisningar,
- 2) kommunikation, samt
- 3) hantering av tekniska anordningar och system.

Arbetsprestationen kan bedömas som ett praktiskt arbetsprov vid en VTS-central eller i en simulator.

Om bedömningen utförs under de tre månader som föregår den sista giltighetsdagen för anteckningen om godkännande, anses giltighetstiden för den nya anteckningen om godkännande börja den dag då giltighetstiden för den föregående anteckningen om godkännande går ut. Om bedömningen av arbetsprestationen utförs tidigare än tre månader innan giltighetstiden för anteckningen om godkännande går ut, anses giltighetstiden för den nya anteckningen om godkännande börja den dag bedömningen görs.

Om den bedömdes kunskaper inom något av de delar som avses i 3 mom. inte är tillräckliga, ska den bedömde genomgå den arbetsplatsutbildningsperioden. Om en person oavbrutet är borta mer än 12 månader från sitt arbete, för vilket han eller hon har erhållit en anteckning om godkännande, ska personen i fråga innan han eller hon börjar arbeta på nytt genomgå en arbetsplatsutbildningsperiod med godkänt resultat.

Om VTS-tjänsteleverantören till följd av brister som framkommit vid bedömningen inte kan göra en anteckning om godkännande som tecken på godkänd prestation, ska VTS-tjänsteleverantören fatta ett beslut om underkänd prestation.

## 35 §

### *Behörighet för VTS-chefer*

VTS-chefer ska i fråga om yrkesbehörighet och funktionsförmåga förmå leda fartygstrafikservicen på ett säkert och effektivt sätt.

En VTS-chef ska ha ett giltigt, av Transport- och kommunikationsverket beviljat behörighetsintyg för VTS-chefer. En VTS-chef ska dessutom ha genomgått grundutbildningen för VTS-chefer med godkänt resultat.

VTS-tjänsteleverantören ska på begäran lämna Transport- och kommunikationsverket uppgifter om genomgången grundutbildning för VTS-chefer.

## 36 §

### *Grundutbildning för VTS-chefer*

Grundutbildningen för VTS-chefer ska ordnas enligt ett utbildningsprogram som omfattar fördjupande teoretisk utbildning i fartygstrafikservice. Grundutbildningen ska omfatta åtminstone följande ämnesområden:

- 1) fördjupad trafikledning,
- 2) VTS-anordningar och VTS-system,
- 3) arbetsätt och ledarskap,
- 4) verksamhet och ledning i nödsituationer, samt
- 5) administrativa uppgifter.

Utbildningsanordnaren ska utfärda ett betyg eller ett beslut om underkänd prestation.

## 37 §

### *Ordnanande av utbildning för fartygstrafikserviceuppgifter*

Den läroinrättning eller yrkeshögskola som ordnar utbildning i fartygstrafikservice ska vara ackrediterad. För att ackreditering ska kunna beviljas krävs att läroinrättningen eller yrkeshögskolan har ett kvalitetssystem som styr verksamheten så att utbildningen ordnas effektivt. Kvalitetssystemet ska godkännas vid en extern auditering i fråga om följande ämnesområden:

- 1) kvalitetssystemets tillämpningsområde,
- 2) ledarskap och engagemang,
- 3) kvalitetspolitik,
- 4) hantering av risker och möjligheter,
- 5) kvalitetsmål,
- 6) resurser,
- 7) personalens kompetens och insikter,
- 8) kommunikation,
- 9) hantering av dokumenterade uppgifter, samt
- 10) planering och genomförande av utbildning.

Utbildningsprogram för fartygstrafikserviceuppgifter ska vara godkända. För att ett utbildningsprogram ska kunna godkännas krävs det att programmet vid en extern auditering har godkänts i fråga om följande ämnesområden:

- 1) villkor för antagande av studerande,
- 2) erkännande av tidigare förvärvad kompetens,
- 3) undervisningsplanen,
- 4) genomförandet av undervisningen,
- 5) utrymmen och redskap för undervisningen,
- 6) utbildarnas och bedömarnas kompetens,
- 7) metoder för bedömning av studieprestationer,
- 8) studerandedatasystem, samt
- 9) utläggning av utbildning.

Transport- och kommunikationsverket ska ackreditera inhemska läroinrättningar och yrkeshögskolor samt godkänna deras utbildningsprogram. Ackrediteringen och godkännandet är i kraft högst fem år åt gången. Transport- och kommunikationsverket ge en behörig tredje part i uppdrag att helt eller delvis genomföra den auditering som krävs för ackreditering eller för godkännande av ett utbildningsprogram.

Transport- och kommunikationsverket övervakar att en läroinrättning eller yrkeshögskola och den utbildning den ordnar uppfyller de föreskrivna kraven. Transport- och kommunikationsverket har rätt att få de uppgifter som behövs för tillsynen över verksamheten om i 1 och 2 mom. samt i 30 och 36 § avsedda omständigheter, och att utan förhandsanmälan genomföra inspektioner i de lokaler som används för utbildningen samt att närvara vid utbildningar och bedömningar. Över inspektioner ska en inspektionsrapport upprättas. Vid inspektioner ska vad som föreskrivs om inspektionsberättelse i 39 § i förvaltningslagen (434/2003) iakttas.

Läroinrättningen eller yrkeshögskolan ska ha en namngiven ansvarig person för utbildningen för fartygstrafikserviceuppgifter samt undervisningspersonal som är förtrogen med fartygstrafikserviceuppgifter.

#### 38 §

##### *Utbildning som VTS-tjänsteleverantören ordnar*

VTS-tjänsteleverantören ska ett program för arbetsplatsutbildning och fortbildning för fartygstrafikserviceuppgifter. Utbildningsprogrammet ska underställas Transport- och kommunikationsverket för godkännande. Godkännandet är i kraft i högst fem år.

Transport- och kommunikationsverket övervakar att den utbildning VTS-tjänsteleverantören själv ordnar uppfyller de föreskrivna kraven. Transport- och kommunikationsverket har rätt att få de uppgifter som behövs för tillsynen över utbildningen och ordnandet av den och att genomföra inspektioner i de lokaler som används för utbildningen samt att närvara vid utbildningar och bedömningar. Vid inspektioner ska vad som föreskrivs om inspektionsberättelse i 39 § i förvaltningslagen iakttas.

VTS-tjänsteleverantören ska ha en namngiven ansvarig person för utbildningen för fartygstrafikserviceuppgifter samt undervisningspersonal som är förtrogen med fartygstrafikserviceuppgifter.

#### 39 §

##### *Registrering och behandling av uppgifter om behörigheter och utbildning*

Transport- och kommunikationsverket registrerar uppgifter om behörigheter i det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice (320/2017) för beviljande av och tillsyn över VTS-operatörers behörigheter samt för uppföljning av servicedata. På behandlingen av uppgifter tillämpas 26–28 kap. i lagen om transportservice.

Transport- och kommunikationsverket är personuppgiftsansvarig i fråga om behandling av uppgifter om ordnande och ackreditering av utbildning samt godkännande av utbildningsprogram enligt denna lag.

#### 40 §

##### *Erkännande av behörighet för VTS-operatörer som en behörig myndighet i en annan stat beviljat*

Transport- och kommunikationsverket erkänner utomlands beviljade behörigheter för VTS-operatörer i enlighet med internationella förpliktelser som binder Finland.

Ett villkor för att utöva yrket är sådana språkkunskaper som behövs för uppgiften i Finland.

## 41 §

### *Tillfällig förlängning av behörigheter*

Närmare bestämmelser, med stöd av vilka Transport- och kommunikationsverket under undantagsförhållanden, störningar under normala förhållanden eller allmänfarliga pandemier får avvika från kraven enligt denna lag vid förnyandet av behörighetsintyg för VTS-operatörer, får utfärdas genom förordning av statsrådet. Giltighetstiden för ett behörighetsintyg får inte genom ett undantagsförfarande förlängas med mer än sex månader åt gången efter att det ursprungliga behörighetsintygets giltighetstid löpt ut. Giltighetstiden för behörighetsintyg för VTS-operatörer får förlängas genom ett undantagsförfarande om ett normalt förfarande för förnyelse har försvårats betydligt och ett undantagsförfarande är nödvändigt för att trygga kontinuiteten i sjöfarten, och det inte medför fara för människoliv, egendom eller miljön.

## 5 kap.

### **Myndighetsuppgifter avseende fartygstrafikservice**

## 42 §

### *Tillsyn*

Den allmänna ledningen och utvecklingen av verksamhet enligt denna lag hör till kommunikationsministeriet.

Transport- och kommunikationsverket ska utöva tillsyn över att denna lag och de bestämmelser och föreskrifter som har utfärdats med stöd av den iakttas, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

Iakttar inte ett fartyg denna lag, de beslut och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, bestämmelserna i internationella avtal eller beslut av IMO, ska Transport- och kommunikationsverket anmäla detta till fartygets flaggstat, om brottet mot bestämmelserna är klart och allvarligt.

Transport- och kommunikationsverket ska bedöma hur den riskhantering som avses i 17 § 1 mom. påverkar säkerheten inom sjöfarten. Transport- och kommunikationsverket kan ålägga en aktör att vidta korrigerande åtgärder för att eliminera en betydande risk som inverkar på säkerheten inom sjöfarten. Skyldigheten kan förenas med vite. Bestämmelser om vite finns i viteslagen (1113/1990).

## 43 §

### *Ordandet av trafikledningsservicen*

Trafikledsverket svarar för ordandet av trafikledningsservicen och för ordandet av en tillräcklig servicenivå i enlighet med Transport- och kommunikationsverkets beslut om inrättande.

Trafikledsverket ska ordna tillsynen över att ruttsystemen och de obligatoriska fartygsrapporteringssystemen på internationella havsområden i anslutning till VTS-området upprätthålls och iakttas.

Trafikledsverket har rätt att utan avgift av VTS-tjänsteleverantören få alla de uppgifter som inverkar på innehållet i, kvaliteten på eller framtidsplanerna eller kostnaderna för den beställda

VTS-servicen. VTS-tjänsteleverantören ska lämna uppgifterna till Trafikledsverket utan obefogat dröjsmål.

#### 44 §

##### *Systemet för långväga identifiering och spårning av fartyg*

Transport- och kommunikationsverket ingår avtal med Europeiska unionens datacentral om långväga identifiering och spårning av fartyg och svarar för det samarbete som avser utbyte av information i anslutning till systemet för långväga identifiering och spårning av fartyg. Verket svarar också för upprätthållandet av fartygsregisteruppgifter i fråga om fartyg som är registrerade under finsk flagg samt för tillsynen över rapportering och utrustning avseende systemet för långväga identifiering och spårning av fartyg.

Transport- och kommunikationsverket godkänner de leverantörer av programtjänster som utför testning av kravuppfyllelse för utrustning i anslutning till systemet för långväga identifiering och spårning av fartyg.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om utrustning för långväga identifiering och spårning av fartyg.

#### 45 §

##### *Skyldighet att bistå VTS-tjänsteleverantören*

Försvarsmakten, Gränsbevakningsväsendet, miljö-, tull- och polismyndigheterna, räddningsväsendet samt befälhavarna på statliga fartyg ska utan vederlag bistå VTS-tjänsteleverantören när den utför de uppgifter som den ålagts i denna lag genom att ge den sådan information eller stöd av annat slag som den behöver, om biståndet behövs med beaktande av hur allvarlig situationen är och dess särskilda karaktär och det inte föreligger något hinder för biståndet som har att göra med myndighetens uppgifter.

#### 46 §

##### *Förbuds rätt*

Transport- och kommunikationsverket har för verkställande av internationella förpliktelser som är bindande för Finland, av beslut som antagits med stöd av artikel 29 i fördraget om Europeiska unionen, av förordningar som antagits med stöd av artikel 215 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, av förordningar som utfärdats med stöd av lagen om uppfyllande av vissa förpliktelser som grundar sig på Finlands medlemskap i Förenta Nationerna och Europeiska unionen (659/1967) eller av frysningsbeslut som meddelats med stöd av lagen om frysning av tillgångar i syfte att bekämpa terrorism (325/2013), för verkställande av restriktioner som en myndighet meddelat i fråga om ett fartygs passage eller till följd av allvarlig fara för människors liv eller hälsa eller en allvarlig störning under normala förhållanden rätt att förbjuda ett fartyg

- 1) att anlöpa eller lämna VTS-området,
- 2) att anlöpa hamn eller kasta ankar,
- 3) att avgå från hamn eller ankarplats,
- 4) att stanna inom VTS-området, i hamn eller på ankarplats.

Transport- och kommunikationsverket ska omedelbart underrätta VTS-tjänsteleverantören om förbud eller restriktioner enligt 1 mom. VTS-tjänsteleverantören ska delge fartyget Transport- och kommunikationsverkets beslut. VTS-tjänsteleverantören ska så fort som möjligt efter att ha fått Transport- och kommunikationsverkets underrättelse, dock senast då fartyget

meddelar om sin avsikt att anlöpa eller lämna VTS-området, att anlöpa hamn eller kasta ankar eller att avgå från hamn eller ankarplats, underrätta fartyget om de åtgärder som det är föremål för.

För att förstärka förbud enligt 1 mom. har Transport- och kommunikationsverket rätt att fatta beslut som riktas till företag som producerar lotsnings- eller isbryartjänster.

Transport- och kommunikationsverket har rätt att besluta att fartyget ska flyttas, om fartyget inte iakttar förbudet enligt 1 mom. 4 punkten eller om det finns någon annan orsak att flytta fartyget som beror på fartyget och som utgör fara för sjötrafiken, miljön eller säkerheten eller på begäran av en annan myndighet. Fartygets ägare eller redaren svarar för kostnaderna för flyttningen.

De handräckningsmyndigheter som nämns i 24 § och utrikesministeriet ska vid behov omedelbart underrättas om åtgärderna enligt 1 mom.

#### 47 §

##### *Plan för mottagande av fartyg i behov av assistans*

Transport- och kommunikationsverket ska anvisa fartyg i en nödsituation skyddade platser, som kan vara hamnar, delar av hamnar eller andra skyddande kaj- eller ankarplatser eller andra skyddade områden.

Gränsbevakningsväsendet ska i samarbete med VTS-tjänsteleverantören, Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket, Finlands miljöcentral och de övriga myndigheter som avses i 4 § i sjöräddningslagen (1145/2001) på basis av IMO:s resolutioner om anvisningar om skyddade platser för fartyg i behov av assistans samt om assistansservice inom sjöfarten utarbeta en plan för beredskap att ta emot och bistå fartyg i behov av assistans samt hantera hot mot människoliv och säkerhet. Gränsbevakningsväsendet ska höra alla berörda parter om planen. Planen kan också upprättas som en del av en sjöräddningsplan eller en plan för bekämpning av miljöskador till havs. Gränsbevakningsväsendet ska sända information om planerna också till myndigheterna i Finlands grannländer.

Planen för mottagande av fartyg i behov av assistans ska innehålla

- 1) kontaktuppgifter till behöriga myndigheter och till VTS-tjänsteleverantören,
- 2) information om Finlands strandlinje och information om skyddade platser vid Finlands kust samt annan sådan information om miljömässiga, ekonomiska och sociala aspekter samt naturförhållanden på basis av vilken man kan fatta beslut om skyddad plats för mottagande av ett fartyg,
- 3) bedömningsförfaranden på basis av vilka ett fartyg i behov av assistans ges eller förvägras tillstånd att anlöpa en skyddad plats,
- 4) uppgifter om utrustning och instrument för assistans och räddning samt för bekämpning av föroreningar i miljön,
- 5) internationella förfaranden för samordning och beslutsfattande, samt
- 6) förfaranden som har samband med penningssäkerheter och ansvar för fartyg som tas emot på en skyddad plats.

#### 48 §

##### *Mottagande av fartyg i behov av assistans*

Gränsbevakningsväsendet beslutar om assistans av ett fartyg till en skyddad plats i samarbete med de myndigheter som avses i 20 b § på basis av en situationsbedömning enligt den plan som avses i den paragrafen. När Gränsbevakningsväsendet fattar beslut ska det höra räddningsmyndigheten, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, hamninnehavaren, leverantören av lotsningstjänster och VTS-tjänsteleverantören.



Gränsbevakningsväsendet ska underrätta VTS-tjänsteleverantören om ett beslut som det fattat enligt 1 mom. Gränsbevakningsväsendet ska meddela Finlands miljöcentral, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, hamninnehavaren och VTS-tjänsteleverantören om vilka åtgärder enligt sjöräddningslagen och räddningslagen (379/2011) det har vidtagit för att bistå fartyg i behov av assistans och för att rädda människoliv och bekämpa skador.

#### 49 §

##### *System för hantering av information inom sjöfarten*

Transport- och kommunikationsverket ska inrätta och upprätthålla ett nationellt system för hantering av information inom sjöfarten för att samla in, behandla och registrera den information som avses i direktivet om rapporteringsformaliteter och övervakningsdirektivet. När det gäller utveckling, förvaltning, uppbyggnad, underhåll, åtkomsträttigheter, säkerhet och uppgiftsutbyte i fråga om systemet för hantering av information inom sjöfarten ska Transport- och kommunikationsverket iakttä bestämmelserna i övervakningsdirektivet och dess bilaga III.

Transport- och kommunikationsverket kan ordna upprätthållandet, genomförandet och den operativa driften av det nationella systemet för hantering av information inom sjöfarten själv eller upphandla dessa hos en VTS-tjänsteleverantör. När det gäller utveckling, förvaltning, uppbyggnad, underhåll, åtkomsträttigheter, säkerhet och uppgiftsutbyte i fråga om systemet ska även VTS-tjänsteleverantören iakttä bestämmelserna i övervakningsdirektivet och dess bilaga III.

Systemet för hantering av information inom sjöfarten ska vara sådant att det kan anslutas till Europeiska unionens system för hantering av information inom sjöfarten (*centralsystemet SafeSeaNet*). Informationen ska kunna sändas och tas emot elektroniskt.

Transport- och kommunikationsverket ska med hjälp av systemet för hantering av information inom sjöfarten på begäran och utan dröjsmål kunna lämna sådan information till den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat som gäller ett fartyg samt last och farligt eller förorenande gods som fartyget transporterar, om de personer som vistas ombord samt om gränskontroller för dem och om säkerhetsåtgärder.

När det gäller systemet för hantering av information inom sjöfarten meddelar Transport- och kommunikationsverket närmare föreskrifter om anmälningsförfarande, struktur, datainnehåll och åtkomsträttigheter, om utlämnande av uppgifter till myndigheter och om utbytet av information med andra medlemsstater och med centralsystemet SafeSeaNet.

#### 6 kap.

##### **Särskilda bestämmelser**

#### 50 §

##### *Försvagad funktionsförmåga*

I ledningen av fartygstrafiken får inte den delta som till följd av intag av alkohol har förhöjd alkoholhalt i blodet eller som har nyttjat något rusmedel så att det i hans organism finns en konstaterbar mängd av det.

I ledningen av fartygstrafiken får inte heller den delta som till följd av sjukdom eller trötthet eller av något annat sådant skäl inte kan sköta uppgiften utan att säkerheten inom sjöfarten äventyras.

## 51 §

### *Återkallande, ändring eller begränsning av behörighetsintyg eller beslut om godkännande av utbildning*

En innehavare av ett behörighetsintyg, en ackrediterad läroinrättning eller en yrkeshögskola som avses i denna lag som bedriver verksamhet med stöd av ett godkännande som en myndighet beviljat kan meddela att den verksamhet som avses i behörighetsintyget eller beslutet om godkännande av utbildning har avbrutits eller upphört. När Transport- och kommunikationsverket tagit emot anmälan om upphörande ska det återkalla beslutet om behörighet eller godkännande.

Transport- och kommunikationsverket kan ändra eller begränsa ett behörighetsintyg eller ett beslut om godkännande av utbildning eller återkalla behörighetsintyget eller beslutet om godkännande av utbildning, om

1) villkoren för beviljande av behörighetsintyget eller beslutet om godkännande inte längre uppfylls och bristerna i förutsättningarna inte korrigeras inom utsatt tid,

2) innehavaren av behörighetsintyget eller den som bedriver verksamhet med stöd av beslutet om godkännande återkommande eller grovt har brutit mot denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av den eller internationella bestämmelser som gäller innehavaren av behörighetsintyget eller den som med stöd av beslutet om godkännande bedriver verksamhet om vilken det föreskrivs i denna lag, och en anmärkning eller varning inte kan anses tillräcklig, eller

3) det av något annat skäl än de som anges i 1 eller 2 punkten finns grundad anledning att misstänka att innehavaren av behörighetsintyget eller den som bedriver verksamhet med stöd av beslutet om godkännande inte förmår sköta sin uppgift enligt tillståndet eller beslutet om godkännande eller bedriva den verksamhet som avses i tillståndet eller beslutet om godkännande på ett tryggt sätt.

Innehavaren av behörighetsintyget är skyldig att genast återlämna behörighetsintyget till Transport- och kommunikationsverket.

## 52 §

### *Anmärkning och varning*

Transport- och kommunikationsverket kan ge en innehavare av ett behörighetsintyg eller en ansvarig person hos den som bedriver verksamhet med stöd av ett beslut om godkännande av utbildning en anmärkning eller varning, om denne på något annat än i 51 § 2 mom. 2 punkten avsett sätt åsidosätter bestämmelser eller föreskrifter som gäller det som avses i behörighetsintyget eller beslutet om godkännande. Verket kan ge en varning, om en anmärkning med beaktande av de omständigheter som framkommit i ärendet som helhet inte kan anses tillräcklig.

Transport- och kommunikationsverket kan också ge en anmärkning eller en varning till den som bryter mot bestämmelser enligt 4 § 1 mom., det beslut om inrättande som avses i 5 § eller Transport- och kommunikationsverkets föreskrift som avses i 7 § 1 mom., eller som försummar anmälningskyldigheten enligt 19–27 §. Verket kan ge en varning, om en anmärkning med beaktande av de omständigheter som framkommit i ärendet som helhet inte kan anses tillräcklig.

En anmärkning ges muntligen eller skriftligen. En varning ges skriftligen, och en anteckning om den ska göras i det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice.

## 53 §

### *Straffbestämmelser*

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelser enligt 4 § 1 mom., det beslut om inrättande som avses i 5 §, Transport- och kommunikationsverkets föreskrift som avses i 7 § 1 mom., ett beslut som meddelats med stöd av 11 § 1 eller 4 mom. eller ett förbud som meddelats med stöd av 46 § eller som försummar anmälningsskyldigheten enligt 19–27 § ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *fartygstrafikserviceförseelse* dömas till böter.

#### 54 §

##### *Avgift för trafikförseelse*

Om fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg för sjötransport som anlöper en finsk hamn eller ankarplats eller som avgår från en finsk hamn eller ankarplats uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar anmälningsskyldigheten enligt 20 eller 21 § får Tullen påföra en avgift för trafikförseelse på minst 50 och högst 3 500 euro. När storleken på avgiften för trafikförseelse bestäms ska förfarandets art beaktas, samt hur omfattande, klandervärt, långvarigt och återkommande det varit. Ingen avgift ska påföras om förfarandet ska betraktas som ringa eller om påförandet av en avgift med beaktande av förfarandets art, hur återkommande och planmässigt det varit samt övriga omständigheter är oskäligt. Gärningsmannen kan då ges en anmärkning, om det finns grund för detta.

Avgift för trafikförseelse kan inte påföras den som är misstänkt för samma gärning i en förundersökning, en åtalsprövning eller ett brottmål som behandlas vid en domstol eller den som åtalats för samma gärning och åtalet har avgjorts i domstol genom ett beslut som vunnit laga kraft.

#### 56 §

##### *Behörig domstol*

I ärenden som ska behandlas enligt 4 §, 11 § eller 19–27 § i denna lag bestäms den behöriga domstolen enligt 21 kap. i sjölagen (674/1994).

#### 57 §

##### *Ändringssökande*

I en VTS-tjänsteleverantörs eller en läroinrättnings i 30, 31, 33, 34 och 36 § avsedda beslut som berör utbildning samt i andra beslut som avses i denna lag än i 50 § avsedda beslut om återkallande av behörighetsintyg för en VTS-operatör får omprövning begäras hos Transport- och kommunikationsverket enligt förvaltningslagen.

I Tullens beslut om avgift för trafikförseelse enligt 54 § får omprövning begäras enligt förvaltningslagen. Ett beslut som fattats med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos Helsingfors förvaltningsdomstol enligt lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019). Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden.

Ett beslut ska iakttas trots begäran om omprövning eller ändringssökande, om inte den myndighet där omprövning begärts eller ändring söktes bestämmer något annat.

#### 58 §

##### *Straffrättsligt tjänsteansvar*

På VTS-operatörer, läroinrättningars och yrkeshögskolors personal som avses i 37 § 5 mom. och VTS-tjänsteleverantörers personal som avses i 38 § 3 mom. tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de sköter de uppgifter som föreskrivs för dem i denna lag. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

7 kap.

### **Ikraftträdande**

59 §

#### *Ikraftträdande*

Genom denna lag upphävs lagen om fartygstrafikservice (623/2005).

60 §

#### *Övergångsbestämmelser*

De beslut om inrättande av fartygstrafikservice som kommunikationsministeriet fattat med stöd av denna lag och som var i kraft vid ikraftträdandet av denna lag fortsätter att vara i kraft.

Yrkesbehörigheter för VTS-operatör som beviljats med stöd av den upphävda lagen eller med stöd av bestämmelser som utfärdats eller meddelats med stöd av den är i kraft under den tid som anges i dem.

Denna lag träder i kraft den xx xxxx 20 .

## 2.

### Lag

#### om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) 3 §, 64 §, 66 §, 67 §, 71 § och 73 §, av dem 64 §, 66 §, 67 §, 71 § och 73 § sådana de lyder i lag 946/2018, som följer:

#### 3 §

##### *Fartyg på vilka lagen tillämpas*

Denna lag tillämpas på finska fartyg på finskt vattenområde och utanför finskt vattenområde samt på utländska fartyg på finskt vattenområde enligt vad som bestäms nedan.

Denna lag tillämpas på finska fiskefartyg som har en längd av minst 10 meter. Inom fartområde I för inrikes fart tillämpas lagen dock endast på fiskefartyg som har en längd av minst 12 meter. Lagen tillämpas dessutom på utländska fiskefartyg i klass III som används för fångst på Finlands territorialvatten eller som lossar fångsten i en finsk hamn.

Denna lag tillämpas inte på fritidsbåtar, nöjesfartyg, hyresbåtar eller på färjor som styrs med hjälp av en styrlina eller någon annan av Transport- och kommunikationsverket godkänd anordning som ersätter styrlinan och som inte hör till en landsväg enligt 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005).

Denna lag tillämpas inte på följande fartyg, om de besiktas inom ett annat adekvat besiktningssystem:

- 1) försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg som inte regelbundet används i allmän trafik för transport av passagerare eller gods, eller på
- 2) fartyg som används för sådan frivillig sjöräddning som inte är kommersiell verksamhet.

#### 64 §

##### *Utförare av skeppsmätning*

Skeppsmätning av finska fartyg utförs av Transport- och kommunikationsverket, av erkända klassificeringssällskap eller av skeppsmätare som utsetts av Transport- och kommunikationsverket och som inte är anställda hos Transport- och kommunikationsverket.

#### 66 §

##### *Ansökan om och ordnande av skeppsmätning*

Redaren eller dennes ombud ska skriftligen ansöka om skeppsmätning hos Transport- och kommunikationsverket, ett erkänt klassificeringssällskap eller en utsedd skeppsmätare.

Transport- och kommunikationsverket meddelar föreskrifter om de uppgifter som ska fogas till ansökan, ansökningstidpunkten och ordnandet av skeppsmätning.

#### 67 §

##### *Skeppsmätning och mätbrev*

Ett fartyg med en längd av minst 12 meter ska mätas innan det sätts i trafik som ett finskt fartyg. På begäran av redaren eller fartygets befälhavare kan också ett fartyg med en längd som underskrider 12 meter mätas.

När fartygsbygget nått ett sådant stadium att fartygets övre däck är på plats kan skeppsmätaren ombes upprätta en tillfällig mätblankett för underdäcksutrymmet.

På basis av skeppsmätningen utfärdar Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap för fartyget ett mätbrev enligt skeppsmätningkonventionen.

#### 71 §

##### *Mätbrev för Suez kanal och Panama kanal*

På begäran av redaren eller fartygets befälhavare kan Transport- och kommunikationsverket för ett finskt fartyg utfärda ett mätbrev på engelska för Suez kanal eller för Panama kanal. Ett sådant mätbrev kan också utfärdas för ett utländskt fartyg i en finsk hamn, om redaren eller fartygets befälhavare anhåller om det hos Transport- och kommunikationsverket.

Mätbrev för Suez kanal eller för Panama kanal ska utfärdas i enlighet med de regler för skeppsmätning som vid respektive tidpunkt gäller för Suez kanal respektive Panama kanal.

#### 73 §

##### *Ändringar som påverkar uppgifterna i mätbrevet*

Om ett fartyg, efter det att det har försetts med ett mätbrev, har undergått ändringar som påverkar dräktigheten, ska redaren eller fartygets befälhavare underrätta Transport- och kommunikationsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap om detta utan dröjsmål. Fartygets dräktighet ska fastställas på nytt och för fartyget ska utfärdas ett nytt mätbrev enligt skeppsmätningkonventionen och med iakttagande av den tidsbegränsning som anges i skeppsmätningkonventionen.

Bestämmelserna i 1 mom. tillämpas också när rum som inte är märkta som lastrum används som lastrum.

Om ändringar som avses i 1 mom. konstateras på ett utländskt fartyg som har ett mätbrev enligt skeppsmätningkonventionen, ska Transport- och kommunikationsverket underrätta skeppsmätningmyndigheterna i fartygets flaggstat om detta.

Om fartygets namn eller hemort ändras eller uppgifterna om fartyget ändras på något annat sätt som påverkar uppgifterna i mätbrevet, ska redaren eller dennes ombud utan dröjsmål skriftligen ansöka om ett nytt mätbrev hos Transport- och kommunikationsverket.

---

Denna lag träder i kraft den xx xxxx 20 .

### 3.

## Lag

### om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) 11 e §, sådan den lyder i lag  
1138/2010, som följer:

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, fartygets, besättningens eller hamnens säkerhet eller 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 registrera detta i inspektionsdatabasen.

Denna lag träder i kraft den xx xxxx 20 .

## 4.

### Lag

#### om ändring av vissa bestämmelser i lagen om passagerarfartygs personlistor

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

##### 1 §

Genom denna lag upphävs i lagen om passagerarfartygs personlistor (1038/2009) 5 § 3 mom., 6 § 3 mom., 7 § 3 mom., 9–11 §, 12 § 2 mom., 13 §, 14 §, 15 § 1 mom., 18 § 1 mom. 5–9 punkten, 22 §, 23 § och 24 § 4 mom., av dem 5 § 3 mom., 6 § 3 mom., 7 § 3 mom., 12 § 2 mom., 15 § 1 mom. och 18 § 1 mom. 5–9 punkten sådana de lyder i lag 171/2019, 13 §, 14 § och 22 § sådana de lyder i lag 988/2018 och 24 § 4 mom. sådant det lyder i lag 1536/2019.

##### 2 §

Denna lag träder i kraft den xx xxxx 20 .



## 5.

### **Lag**

#### **om ändring av miljöskyddslagen för sjöfarten**

I enlighet med riksdagens beslut  
*fogas* till miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) till 9 kap. 1 §, sådan den lyder i lag  
669/2021, ett nytt 6 mom. som följer:

9 kap.

#### **Hur avfall tas emot i hamn**

1 §

##### *Mottagningsanordningar för avfall i hamn*

Hamninnehavaren ska ordna nödvändig utbildning för hamnens personal så att de förvärvar och upprätthåller väsentlig och uppdaterad kunskap för dessa uppgifter. Vid utbildningen ska i synnerhet behandling av eventuellt farligt gods i hamnen beaktas.

---

Denna lag träder i kraft den xx xxxx 20 .

# Lag

## om ändring av lagen om verkställighet av böter

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen om verkställighet av böter (672/2002) 1 § 2 mom., sådant det lyder i lag 267/2022, som följer:

### 1 §

#### *Lagens tillämpningsområde*

I den ordning som föreskrivs i denna lag verkställs följande påföljder:

- 
- På det sätt som föreskrivs i denna lag verkställs också
- 1) en oljeutsläppsavgift enligt 3 kap. 1 § i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009),
  - 2) en försummelseavgift enligt 9 § i lagen om beställarens utredningsskyldighet och ansvar vid anlitan­de av utomstående arbetskraft (1233/2006),
  - 3) en påföljdsavgift enligt 11 a kap. 3 § i arbetsavtalslagen (55/2001),
  - 4) en försummelseavgift enligt 35 § i lagen om utstationering av arbetstagare,
  - 5) en försummelseavgift enligt 6 § i lagen om skyldighet att erbjuda kvitto vid kontantförsäljning (658/2013),
  - 6) en överträdelseavgift enligt 49 § och en påföljdsavgift enligt 51 § i lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken (1188/2014),
  - 7) en påföljdsavgift enligt 71 § i alkohollagen (1102/2017),
  - 8) en påföljdsavgift enligt 35 § i utsädeslagen (600/2019),
  - 9) en påföljdsavgift enligt 26 § i växtskyddslagen (1110/2019),
  - 10) en påföljdsavgift inom införselkontrollen enligt 15 § i lagen om införselkontroll av djur och vissa varor (1277/2019),
  - 11) en avgift för trafikförseelse enligt 161 § i vägtrafiklagen (729/2018),
  - 12) en avgift för trafikförseelse enligt 93 § i körkortslagen (386/2011),
  - 13) en avgift för trafikförseelse enligt 122 § i sjötrafiklagen (782/2019),
  - 14) en avgift för trafikförseelse enligt 268 § i lagen om transportservice (320/2017),
  - 15) en avgift för trafikförseelse enligt 195 § och en påföljdsavgift enligt 189–192 § i fordonslagen (82/2021),
  - 16) en avgift för trafikförseelse enligt 157 § och en påföljdsavgift enligt 158 § i lagen om transport av farliga ämnen ( / ),
  - 17) en avgift för trafikförseelse enligt xx § i lagen om fartygstrafikservice ( / ),
  - 18) en påföljdsavgift inom foderkontrollen enligt 51 § i foderlagen (1263/2020),
  - 19) en påföljdsavgift inom livsmedelstillsynen enligt 67 § i livsmedelslagen (297/2021).

---

Denna lag träder i kraft den xx xxxx 20 .

Helsingfors den xx xxxx 20

**Statsminister**

**Sanna Marin**

*Kommunikationsminister Timo Harakka*