

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lagar om ändring av sjölagen och 5 § lagen om förhindrande av vattens förorening, förorsakad av fartyg samt till lag om tillsyn över fartygssäkerheten.**

## PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att sjölagen ändras så att till den fogas ett stadgande om redarens säkerhetsledningssystem och ett straffstadgande som gäller brott mot stadganden och bestämmelser på lägre nivå som utfärdas med stöd av detta stadgande. Samtidigt föreslås att bemyndigandet i sjölagen om möjligheten att genom förordning stadga om tillsyn över fartygs sjövärdighet skall utgå. Vidare föreslås att det i en förordning utfärdad med stöd av sjölagen skall stadgas om förande av passagerarlistor på fartyg.

Ytterligare föreslås att det skall stiftas en lag om tillsyn över fartygssäkerheten. Lagen skall innehålla en definition av fartygssäkerheten, varmed avses fartygs sjövärdighet enligt sjölagen samt säker drift av fartyg och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift, redarens säkerhetsledningssystem, vilket intas i sjölagen såsom nytt stadgande, samt förhindrande av vattens förorening förorsakad av fartyg, vilket regleras i lagen om förhindrande av vattens förorening, förorsakad av fartyg. I lagen föreslås ingå de stadganden om tillsynen över fartygs sjövärdighet, som för närvarande ingår i förordning, reviderade och kompletterade enligt nutida krav. Ytterligare föreslås att lagen skall reglera tillsynen över efterlevnaden av alla andra stadganden och bestämmelser som gäller fartygssäkerhet.

Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten skall även tillämpas på utländskt fartyg som används till sjöfart på finskt vattenområde och på dylikt fartygs redare. Lagen föreslås bl.a. innehålla stadganden om tillsynsmyndigheterna, deras åligganden och rättigheter samt om fastställandet av fartygssäkerheten. Vidare föreslås att stadganden om tvångsmedel, påföljder och ändringssökande intas i lagen. Såsom tvångsmedel och påföljd kan bl.a. bestämmelser om åtgärdande av fel och brister, vite, hot om avbrytande, stoppande av fartyg eller driftsbegränsningar komma i fråga.

I propositionen ingår även ett förslag om ändring av lagen om förhindrande av vattens förorening, förorsakad av fartyg, till den del den reglerar sjöfartsinspektörers rätt att i vissa fall avbryta fartygets resa.

Om tidpunkten när lagarna träder i kraft skall stadgas genom förordning. Avsikten är att lagarna till övervägande del skall träda i kraft den 1 juli 1995. Stadgandena om redarens säkerhetsledningssystem och tillsynen över den samt tillsynen över ledningsarrangemangen i anknytning till en säker drift av fartyg avses emellertid träda i kraft successivt enligt fartygstyp så att de, till den del de inte gäller passagerar- och tankfartyg, träder i kraft vid en senare tidpunkt som bestäms genom förordning.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sida		Sida
PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1	<b>1. Lagförslagen</b> .....	10
ALLMÄN MOTIVERING .....	3	1.1. Sjölagen .....	10
<b>1. Nuläge</b> .....	3	1.2. Lag om tillsyn över fartygssäkerheten ...	10
1.1. Lagstiftning och praxis .....	3	1.3. Lag om förhindrande av vattens förorening, förorsakad av fartyg .....	17
<b>2. Internationell utveckling och nordisk lagstiftning</b> .....	4	<b>2. Närmare stadganden och bestämmelser</b> .....	17
2.1. Internationella överenskommelser .....	4	2.1. Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten .....	17
2.2. Om tillsynen över sjösäkerheten utgående från inter nationella överenskommelser ..	5	2.2. Sjölagen .....	18
2.3. Jämförelse med andra nordiska länder ..	6	<b>3. Ikraftträdande</b> .....	18
2.4. Bedömning av nuläget .....	7	LAGFÖRSLAGEN .....	19
<b>3. Propositionens mål och centrala förslag</b> .....	8	1. Lag om ändring av sjölagen .....	19
<b>4. Propositionens verkningar</b> .....	9	2. Lag om tillsyn över fartygssäkerheten .....	20
4.1. Ekonomiska verkningar .....	9	3. Lag om ändring av 5 § lagen om förhindrande av vattens förorening, förorsakad av fartyg .....	25
4.2. Organisatoriska verkningar och verkningar i fråga om personal .....	9	<b>Parallelltexter</b> .....	26
4.3. Miljöverkningar .....	9	1. Lag om ändring av sjölagen .....	26
<b>5. Ärendets beredning</b> .....	9	3. Lag om ändring av 5 § lagen om förhindrande av vattens för orening, förorsakad av fartyg .....	28
DETALJMOTIVERING .....	10		

## ALLMÄN MOTIVERING

## 1. Nuläge

## 1.1. Lagstiftning och praxis

## Allmänt

I 1 kap. 8 § sjölagen (674/94) stadgas om fartygs sjövärdighet. Förutom den hävdvunna definitionen av sjövärdighet ingår det i paragrafens 2 mom. ett bemyndigande, enligt vilket det stadgas genom förordning om säker drift av fartyg och ledningsarrangemang i anknötning till en säker drift. Stadganden om säker drift av fartyg ingår i vissa förordningar. Däremot har närmare stadganden om ledningsarrangemang i anknötning till en säker drift av fartyg inte utfärdats genom förordning.

1 kap. 8 § 2 mom. sjölagen innehåller dessutom ett bemyndigande enligt vilket det stadgas om besiktning av fartyg och annan tillsyn över dess sjövärdighet genom förordning. En förordning om besiktning av fartyg (748/83) har utfärdats. Däremot har det med stöd av sjölagen inte stadgas om annan tillsyn över fartygs sjövärdighet.

Lagen om förhindrande av vattens förorening, förorsakad av fartyg (300/79), nedan fartygsavfallslagen, innefattar också stadganden om tillsyn. Lagen innehåller bl.a. stadganden om sjöfartsinspektörs rätt att inspektera fartyg och i vissa fall förbjuda dess avfärd eller avbryta dess resa.

Stadgandena om tillsyn över fartygs sjövärdighet ingår huvudsakligen i förordningen angående kontroll över handelsfartygs sjöduglighet (263/20). Förordningen har utfärdats med stöd av den allmänna befogenhet att utfärda förordningar som enligt 28 § regeringsformen tillkommer presidenten.

Med stöd av 2 § 2 mom. förordningen angående kontroll över handelsfartygs sjöduglighet stadgas i förordningen angående sjöfartsväsendets förvaltning (299/25) om tillsättandet av sjöfartsinspektörer samt om deras allmänna befogenheter och skyldigheter. Detta regleras i förordningens 24 §, som alltjämt är i kraft.

Tillsyn enligt förordningen angående kontroll över handelsfartygs sjöduglighet

Förordningen angående kontroll över han-

delsfartygs sjöduglighet tillämpas enligt dess 1 § på varje fartyg som används till handelssjöfart inom Finlands gränser.

Kontrollen över sjödugligheten utövas av distriktens sjöfartsinspektörer under sjöfartsstyrelsens inseeende. Inspektörerna biträds av kommunalt anställda hamnuppsyningsmän. Syftet med tillsynen är att garantera att fartyget och dess utrustning är i behörigt skick under den tid som förflyter mellan de med jämna intervaller utförda besiktningarna och säkerställa att fartyget är bemannat och lastat på ett betryggande sätt.

Vid undersökningen får sjöfartsinspektören anlita sakkunnighjälp. Motsätter sig ägaren eller befälhavaren undersökning eller förvägras sjöfartsinspektören de upplysningar eller det bistånd som han är berättigad till, skall fartyget anses som icke-sjödugligt till dess motsatsen behörigen utreds. Härvid skall fartyget stoppas.

Är fartyget inte sjödugligt, skall sjöfartsinspektören stoppa det till dess det har försatts i sjödugligt skick. Befinns fartyget i enskilda avseenden lida av fel eller brister, vilka för tillfället inte utgör tillräcklig anledning att hindra dess avresa, men dock under vissa förhållanden kan medföra fara för de ombordvarandes säkerhet, skall fartygets befälhavare eller redare göras uppmärksam på bristerna och föreläggas tillräcklig tid till avhjälpande av bristerna. Om bristerna inte avhjälpas inom den utsatta tiden, kan fartyget stoppas.

Beslut om fartygs stoppning kan fattas av sjöfartsinspektören, sjöfartsöverinspektören, sjöfartsstyrelsen eller sjöfartsstyrelsens sjöfartsavdelning. Stoppningsbeslutet verkställs av vederbörande tullmyndighet och hamnbefäl, som skall tillse att fartyget inte utklaras. Om fartygets avresa inte är beroende av utklaring, skall vederbörande polismyndighet vidta av omständigheterna påkallad åtgärd till förhindrande av fartygets användande.

Är befälhavaren eller redaren missnöjd med sjöfartsinspektörens eller överinspektörens beslut om att stoppa fartyget, skall de inom 24 timmar efter att de underrättats om beslutet anmäla till sjöfartsstyrelsen därom. Stoppningsbeslutet skall emellertid iaktas till dess besvären avgjorts av sjöfartsstyrelsen.

Sjöfartsstyrelsens beslut kan inte överklagas. Undantag utgörs av besvär som avser felaktigt

förfarande eller att avgörandet grundar sig på oriktig lagtillämpning.

Sjöfartsinspektörs befogenheter och skyldigheter enligt 24 § förordningen angående sjöfartsväsendets förvaltning

Enligt paragrafen skall en sjöfartsinspektör hålla sig noga underrättad om alla fartyg som befar hans distrikt och dessutom anställa noggranna undersökningar på fartygen till utvärderande av huruvida de befinner sig i sjödueligt skick. För detta ändamål skall sjöfartsinspektören alltid erhålla tillträde till fartyg med vilka handelssjöfart idkas eller passagerare annars befordras. Han är också berättigad att fordra upplysningar av på fartyget anställda personer samt företa nödvändiga besiktningar och undersökningar.

Tillsyn enligt fartygsavfallslagen

Fartygsavfallslagens 5 § 1 mom. innehåller ett stadgande om sjöfartsinspektörs rätt att inspektera fartyg. Enligt samma paragrafs 2 mom. kan sjöfartsinspektören i vissa fall förbjuda fartygs avfärd eller avbryta dess resa. Sjöfartsinspektören samt sjöbevaknings- och polismyndighet har därtill rätt att i och för utredande av ursprunget för olja eller annat skadligt ämne, som observerats i vattnet, ta prov ombord på fartyget och avbryta fartygets resa för den tid som erfordras för provtagningen.

## 2. Den internationella utvecklingen och nordisk lagstiftning

### 2.1. Internationella överenskommelser

För att förenhetliga bestämmelserna angående fartyg i internationell fart har Internationella sjöfartsorganisationen IMO berett ett flertal internationella konventioner. Bland dem skall framför allt nämnas:

- 1) internationella lastlinjekonventionen 1966 (FördrS 52/68), nedan lastlinjekonventionen,
- 2) 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/81), nedan SOLAS 1974-konventionen,
- 3) konventionen om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss 1972 (FördrS 30/77),
- 4) 1973 års internationella konvention till

förhindrande av förorening från fartyg och det därtill anslutna protokollet av år 1978 (FördrS 51/83), nedan MARPOL 73/78-konventionen, och

5) 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/84).

Ytterligare kan nämnas den av internationella arbetsorganisationen ILO år 1976 antagna konventionen nr 147 om miniminormerna i handelsfartyg (FördrS 54/79).

Ovan nämnda konventioner ställer krav på fartygen och deras personal. Olyckor kan emellertid delvis också bero på fel och försummelser som redarens landorganisation gjort sig skyldig till. På grund av vissa olyckor som väckt stor internationell uppmärksamhet har IMO börjat bereda en rekommendation som lägger särskild vikt vid landorganisationens aktiviteter.

Den första resolutionen i frågan antogs 1989. Den reviderades 1991, och i ljuset av nya rön antogs denna reviderade version av IMO:s 18:e generalförsamling den 4 november 1993. Resolutionen fastställer internationella procedur-regler för säker drift av fartyg och förhindrande av vattnens förorening (International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, Res.A.741(18)). I resolutionen ingår de internationella reglerna för säkerhetsledning, International Safety Management Code (ISM). Syftet med dem är att garantera säkerheten till sjöss, förhindra personskador och förlust av liv samt att förebygga skador på miljön, och på egendom. I resolutionen anmodar IMO medlemsländernas regeringar att sätta ISM-reglerna i kraft nationellt så fort som möjligt, senast den 1 juni 1998.

Enligt det ställningstagande för obligatorisk tillämpning som kommer till uttryck i resolutionen beslutade de fördragslutande parterna i SOLAS 1974-konventionen den 23 maj 1994 ta in ett nytt IX kapitel i konventionen, varmed ISM-reglerna införlivades med konventionen och blev obligatoriska. Kapitlet tillämpas på en del av fartygen från den 1 juli 1998 och på övriga fartyg senast från den 1 juli 2002.

ISM-reglerna fäster vikt vid att varje rederi har ett fastställt system för säkerhetsledning, inklusive säkerhetspolicy, säkerhetsinstruktioner och -procedurer, för olika nivåer fastställda befogenheter, fungerande interaktion mellan landorganisation och fartygspersonal, olycks-

rapportering och rapportering om underlåtenhet att iakttä bestämmeiserna samt ett inövät program för åtgärder i nödsituationer. Systemet bör ytterligare inbegripa en procedur för internkontroll och översyn av rederiets ledningsfunktioner. Ansvarsfördelningen, befogenhetsuppdelningen och de inbördes relationerna bör fastställas mellan de personer som är oundgängliga för att de i reglerna avsedda uppgifterna skall kunna utföras. De bör vara skriftligen dokumenterade. Vidare bör rederiet se till att dess säkerhetspolicy vidmakthålls såväl till lands som till sjöss. Redaren bör se till att de ombordanställda har tillräcklig kompetens och erfarenhet och att de fått ta del av säkerhetsinstruktionerna, tillägnat sig dem och tränats i att tillämpa dem. Rederiorganisationen skall alltid kunna bemöta de problem och faror som dess fartyg råkar ut för. Säkerhetssystemet skall inbegripa rapportering om, undersökning och analys av risker samt korrigerande åtgärder. Den skriftliga dokumentationen av säkerhetssystemet är väsentlig med tanke på tillsynen. Rederiet skall med jämna mellanrum se över sitt säkerhetsledningssystem, utvärdera det och rätta till dess brister.

## 2.2. Om tillsynen över fartygssäkerheten utgående från internationella överenskommelser

Även om de flesta konventioner innehåller bestämmelser på området, ingår tillsynen över fartygssäkerheten i första hand i SOLAS 1974-konventionen, MARPOL 1973/1978-konventionen och lastlinjekonventionen 1966.

I SOLAS 1974-konventionen regleras tillsynen i I kap. regel 19 samt i det nya IX kapitlet. Enligt förstnämnda regel är varje fartyg, som innehar ett certifikat utfärdat med stöd av kap. I regel 12 eller 13 i SOLAS 1974-konventionen, i de övriga fördragsslutande staternas hamnar underkastat kontroll genom därtill av dessa regeringar vederbörligen bemyndigade förrättningsmän, i den mån denna kontroll avser att fastställa, att giltiga certifikat finns ombord. Ett sådant certifikat skall godtas, om det inte finns klara skäl att anta, att fartygets skick eller dess utrustning i väsentliga avseenden inte svarar mot uppgifterna i certifikatet. I detta fall skall förrättningsmannen vidta sådana åtgärder som hindrar fartyget att avgå, tills det kan gå till sjöss utan fara för passagerare och besättning.

Enligt det år 1994 antagna IX kap. till SOLAS 1974-konventionen skall rederiet och fartyget uppfylla de krav som ställs i ISM-reglerna. Det rederi som opererar fartyget skall inneha ett dokument som intygar att säkerhetskraven i ISM-reglerna uppfylls. En kopia av dokumentet skall finnas ombord på fartyget och uppvisas vid kontroll. Varje fartyg skall även inneha ett certifikat angående säkerhetsledning.

Enligt MARPOL 73/78-konventionens 5 artikel 2 punkt skall ett fartyg, som innehar ett certifikat i överensstämmelse med reglerna, i hamnar som omfattas av en fördragsslutande parts jurisdiktion eller i terminaler till havs underkastas kontroll av vederbörande avtalsparts behöriga förrättningsmän. Inspektionerna skall inskränkas till fastställande av att fartyget har ett giltigt certifikat, såvida det inte finns klara skäl att anta att fartyget eller dess utrustning i väsentliga avseenden inte svarar mot uppgifterna i certifikatet. Härvid, eller om fartyget inte har ett giltigt certifikat, skall den avtalspart som förrättar inspektionen genom lämpliga åtgärder säkerställa att fartyget inte lägger ut förrän det kan göra det utan att åsamka den marina miljön oskäligen risk för skada.

Enligt MARPOL 73/78-konventionens 7 artikel skall onödigt kvarhållande eller fördröjande av fartygets avfärd undvikas med alla tillbudsstående medel. Om fartyget kvarhålls eller dess avfärd fördröjs på ett otillbörligt sätt, är det berättigat till skadestånd för den förlust eller skada det lidit.

Vid en ministerkonferens om sjösäkerhet i Paris 1982 undertecknade fjorton europeiska stater, däribland Finland, ett samarbetsavtal om hamnkontroll av fartyg, Memorandum of Understanding on Port State Control (MOU). I detta nu omfattar samarbetsavtalet sexton stater. Enligt överenskommelsen skall varje hamnstat årligen kontrollera 25 % av de utländska fartyg som anlöper dess hamnar. Vid hamnstatskontrollerna skall fartygets alla intyg och säkerhetscertifikat granskas. Dessutom skall en utvändigt inspektion förrättas, huvudsakligen med avseende på fartygets utrustning. Inspektionen skall också gälla skrovets synliga skick. Numera ingår i hamnkontrollerna också s.k. operativa kontroller, där personalens förmåga att använda fartygets säkerhetsutrustning m.m. kontrolleras.

För närvarande bereder Europeiska gemen-

skapen ett direktiv, som gör det av MOU skapade systemet med hamnstatskontroller obligatoriskt inom gemenskapens område (Proposal for a Council Directive concerning the enforcement, in respect of shipping using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of the Member States, of international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions COM (94) 73). Direktivet skall tillämpas på fartyg som använder gemenskapens hamnar och som trafikerar farvatten under medlemsstaternas jurisdiktion. Syftet med direktivet är att fastställa hamn- och kuststatsmyndigheternas rättighet och skyldighet att kontrollera sådana fartygs skick, m.m., som rör sig inom området, oavsett under vilken flagg nämnda fartyg seglar.

### 2.3. Jämförelse med andra nordiska länder

#### Sverige

I Sverige ingår stadgandena om tillsyn över sjösäkerheten i fartygssäkerhetslagen från år 1988. Lagen tillämpas på alla fartyg som används till sjöfart inom Sveriges sjöterritorium. Därtill tillämpas den på svenska fartyg som används till sjöfart utanför svenskt sjöterritorium.

Sjöfartsverket har med stöd av fartygssäkerhetslagen hand om tillsynen över fartyg, deras utrustning och drift. Tillsynen sker i form av tillsynsförrättningar. Förrättningarna är besiktningar och inspektioner. Besiktningar utförs regelbundet. Inspektioner förrättas när tillsynsmyndigheten anser det befogat.

Vid en inspektion skall, om förhållandena inte föranleder annat, undersökas

- 1) om arbetsmiljön är tillfredsställande,
- 2) om fartyget är behörigen lastat eller barlastat,
- 3) om fartyget är bemannat på ett betryggande sätt och
- 4) om fartyget i övrigt är i behörigt skick.

Tillsynen över utländska fartyg sker alltid genom inspektioner. När det gäller förhållandena som avses i säkerhetscertifikaten, skall inspektionen inskränkas att gälla granskning av säkerhetscertifikaten och andra motsvarande dokument, om det ej finns grundad anledning

att anta att fartyget och dess utrustning i väsentlig grad skiljer sig från vad som anges i certifikaten.

Ett fartygs resa får förbjudas om det finns skäligen anledning att anta

1) att fartyget inte är sjövärdigt för resa i den avsedda farten,

2) att det i något väsentligt avseende har brister i fråga om skyddet mot ohälsa eller olycksfall,

3) att det inte är lastat eller barlastat på ett betryggande sätt,

4) att det medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, eller

5) att det inte är bemannat på ett betryggande sätt för den avsedda resan.

Ett beslut att stoppa ett fartyg skall motiveras. De åtgärder som bör vidtas för att rätta till bristerna skall också anges i beslutet.

Om det inte finns tillräcklig anledning att förbjuda användningen av ett fartyg eller dess utrustning, skall fartyget beordras att rätta till bristen inom utsatt tid.

I Sverige är en ändring av fartygssäkerhetslagen aktuell. Genom ändringen skall de stadganden som behövs för ISM-kodens införande tas in i lagen. Enligt förslaget kommer fartygssäkerhetslagen att omfatta alla redare vilkas fartyg trafikerar Sveriges sjöterritorium.

#### Norge

I Norge grundar sig tillsynen på en lag om offentlig tillsyn över fartygs sjövärdighet från 1903 och ett antal stadganden på lägre nivå. Genom dessa har norska Sjöfartsdirektoratet bemyndigats att meddela föreskrifter om tillämpningen av lagen.

I december 1991 trädde "Forskrift nr. 714 om redarens plikt å etablere et driftsystem med hensyn til sikker operasjon av passasjeriskip og til hindring av forurensning fra slike skip" i kraft i Norge. Regelverket bygger på IMO:s resolution A.680(17), som är en äldre version av resolution A.741(18).

Enligt lagen om tillsyn över fartygs sjövärdighet omfattas norska fartyg av en viss storleksklass av den i lagen avsedda tillsynen. Lagen kan också förordnas att gälla mindre fartyg samt utländska fartyg som rör sig inom norskt sjöterritorium.

Lagen bemyndigar Sjöfartsdirektoratet att föreskriva att fartygsägaren skall grunda ett

ledningssystem för säker drift av fartyg och förhindrande av förorening. Sjöfartsdirektoratet har också rätt att meddela närmare föreskrifter om besiktning av fartyg och deras delar och om krav som skall ställas i sådana sammanhang samt om konstruktion, utrustning och drift av passagerarfartyg.

## Danmark

I Danmark utgör en lag om fartygs säkerhet från 1980 grunden för stadganden på lägre nivå. Lagen gäller danska fartyg med undantag av örlogsfartyg. Industriministeriet har rätt att utsträcka tillämpningen att omfatta utländska fartyg som ligger i dansk hamn eller befinner sig inom danskt sjöterritorium.

Sjöfartsstyrelsen har rätt att stoppa fartyg. Beslutet kan överklagas hos en av ministeriet tillsatt nämnd.

År 1992 meddelades "Sjöfartsstyrelsens tekniske forskrift nr 4", som innehåller tekniska föreskrifter om säker drift av passagerarfartyg "Teknisk forskrift om sikker drift af passager-skibe".

## 2.4. Bedömning av nuläget

Genom en ändring av sjölagen (286/94), som trädde i kraft den 1 maj 1994, utvidgades bemyndigandet att utfärda förordning enligt dåvarande 8 § 2 mom. så, att det också gäller säker drift av fartyg och ledningsarrangemang ombord i anknytning till detta. Denna ändring ingår i den reviderade sjölagens 1 kap. 8 §.

Riksdagen förutsatte i sitt svar med anledning av regeringens proposition med förslag till lag om ändring av sjölagen (Rp 329/1993 rd) att regeringen snabbt bereder detaljerade instruktioner för agerandet vid olycksfall, med beaktande av

att fartygets befälhavare är skyldig att se till att fartyget har ett fungerande säkerhetssystem,

att det med hjälp av säkerhetssystemet säkerställs bl.a. att fartyg har skriftligt dokumenterade rutiner för säker drift och miljöskydd,

att det i fartygets säkerhetssystem fastställs vilka personer som ansvarar för utförandet av säkerhetsrelaterade uppgifter,

att stadgandena även omfattar ett system för

rapportering och analys av olyckor, brister och incidenter som påverkar säkerheten samt för avhjälpande av missförhållanden,

att fartygen skall ha en aktionsplan för olika nödsituationer samt en underhållsplan för säkerhetsrelaterade anordningar och system och att säkerhetssystemet med jämna mellanrum skall genomgå översyn och vid behov revideras.

Denna ändring i sjölagen inbegrep emellertid inte stadganden om redarens säkerhetsledningssystem, eftersom frågan alltjämt bereddades av internationella sjöfartsorganisationen IMO vid den tidpunkt då regeringen avlät sin proposition.

Sedermera har IMO beslutat att ISM-koden skall träda i kraft och bli obligatorisk. Koden träder i kraft successivt så, att den i den första fasen gäller passagerarfartyg i internationell fart och fartyg som transporterar olja, kemikalier, gaser och bulklaster. För dessa fartygs vidkommande träder koden i kraft den 1 juli 1998. Ikraftträdelsedatum för den andra fasen är den 1 juli 2002 och den omfattar praktiskt taget alla övriga fartyg med en bruttodräktighet av minst 500.

Då regeringen avlät nämnda proposition var avsikten att stadgandena om ledningsarrangemangen ombord i anknytning till en säker drift av fartyg skulle träda i kraft separat. Eftersom ISM-koden i dess första fas tillämpas på ett större urval fartyg än väntat, och om man dessutom beaktar att fartygens och landorganisationens säkerhetsledningssystem enligt koden utgör en integrerad helhet, är det ändamålsenligt att stadgandena och bestämmelserna om ledningsarrangemangen i anknytning till en säker drift av fartyg samt stadgandena och bestämmelserna om redarens säkerhetsledningssystem träder i kraft samtidigt och så fort som möjligt.

Lagstiftningen om tillsynen över fartygs sjövärdighet härstammar i huvudsak från 1920-talet. Även om stadgandena är gamla, har de hittills relativt väl täckt existerande behov. Utöver den nationella lagstiftningen har man i tillsynen iakttagit bestämmelserna i de för Finland bindande internationella konventioner som satts i kraft i Finland genom s.k. blankettförordningar. Med stöd av dessa förrättas tillsynen i första hand genom granskning av de intyg och säkerhetscertifikat som fordras enligt finsk lagstiftning eller för Finland bindande internationella konventioner.

Stadgandena om tillsynen är dock tekniskt

sett föråldrade och beaktar inte heller det nya innehåll som, i tillägg till sjövärdigheten, tillförts begreppet fartygssäkerhet, exempelvis säker drift av fartyg och säkerhetsarrangemang i anknytning till en säker drift. Också exempelvis stadgandena om ändringssökande är bristfälliga. Dessutom inskränker gällande stadganden myndighetstillsynen enbart till fartyget. Den nya utvecklingen förutsätter att tillsynen utsträcks att gälla även redarens säkerhetsledningssystem.

Fartygsavfallslagen innehåller särskilda stadganden om sjöfartsinspektörs rätt att inspektera fartyg och i vissa fall förbjuda fartygets avfärd eller avbryta dess resa. Även dessa stadganden är delvis bristfälliga.

I och med den senaste internationella utvecklingen har tillsynen över fartygssäkerheten också utvidgats eller håller på att utvidgas, och tillsynsmyndigheternas rättigheter och skyldigheter att ingripa i fråga om utländska fartyg har utökats. Detta förutsätter att tillsynen över fartygssäkerheten regleras genom lag.

### 3. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

Det centrala syftet med förslaget är att förbättra fartygssäkerheten. Detta eftersträvas primärt genom att Finland nationellt sätter i kraft de i SOLAS 1974-konventionen intagna ISM-reglerna, som gäller redarens säkerhetsledningssystem. Allt efter som stadgandena om tillsynen revideras, beaktas den internationella utvecklingen på området. Ett annat mål är att höja normgivningsnivån, så att den motsvarar nuvarande krav. Samtidigt strävar man efter att förbättra rättsskyddet för dem som blir föremål för tillsyn.

I propositionen föreslås att det i lagen använda begreppet fartygssäkerhet fastställs. Begreppet fartygssäkerhet föreslås innebära förutom fartygets sjövärdighet, vilken definieras i sjölagen, även säker drift av fartyg och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift, vilka tagits in i sjölagen som nya begrepp. I begreppet föreslås också ingå redarens säkerhetsledningssystem och förhindrandet av vattens förorening, försakad av fartyg.

Tillämpningsområdet för lagen om tillsyn över fartygssäkerheten föreslås omfatta tillsyn

av efterlevnaden av alla stadganden och bestämmelser om det ovan anförda. Fartygsavfallslagens stadganden om tillsyn föreslås dock förbli i kraft i viss utsträckning, likväl kompletterade med de stadganden som föreslås i propositionen.

Stadgandena om redarens säkerhetsledningssystem föreslås bli intagna i sjölagens 1 kap. Lagen kommer då att innehålla ett allmänt stadgande och ett stadgande om bemyndigande, med stöd av vilket frågan skulle regleras närmare genom förordning och andra föreskrifter på lägre nivå. Det föreslås att lagen tillämpas på finska redare och på sådana utländska redare som bedriver sjöfart på finskt vattenområde. Sjölagen föreslås också innehålla ett straffstadgande om brott mot stadganden och bestämmelser om redarens säkerhetsledningssystem.

Enligt förslaget till lag om tillsyn över fartygssäkerheten är sjöfartsverket den egentliga tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndighetens rättigheter föreslås bli noggrant fastställda i lagen. Dessutom föreslås att hamn-, tull-, polis-, gränsbevaknings-, arbetarskydds- och hälsovårdsmyndigheterna samt försvarsmakten skall vara skyldiga att ge sjöfartsverket erforderlig handräckning.

I regel skall ett fartyg anses uppfylla kraven i stadgandena och bestämmelserna om fartygssäkerhet, om det har erforderliga intyg och säkerhetscertifikat.

Om stadgandena och bestämmelserna inte efterlevs, kan tillsynsmyndigheten beordra att uppdagade brister eller missförhållanden åtgärdas. Ordern kunde ges eftertryck genom att enligt viteslagen (1113/90) använda vite eller hot om avbrytande som tvångsmedel. I sista hand föreslås tillsynsmyndigheten ha skyldighet att vidta åtgärder för att stoppa fartyget, begränsa dess användning eller förbjuda användningen av utrustning, anordning, rutin eller arrangemang ombord.

Lagen föreslås dessutom innehålla stadganden om straffpåföljd, tystnadsplikt och påföljder av brott mot tystnadsplikten samt om ändringssökande.

Det föreslås att stadganden om fartygs sjövärdighet, säker drift av fartyg och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift alltså skall ingå i sjölagen. Likaså föreslås föreskrifterna om besiktning av fartyg meddelas med stöd av sjölagen.

## 4. Propositionens verkningar

### 4.1. Ekonomiska verkningar

Lagförslaget åsamkar inte staten merkostnader då ändringar gällande personal och andra uppgifter genomförs inom ramen för det nuvarande personalantalet och anslagen. Skapandet och vidmakthållandet av ett säkerhetsledningssystem åsamkar redarna i främsta rummet planeringskostnader av engångsnatur samt återkommande utbildningskostnader, som är svåra att särskilja från andra liknande kostnader. Flera redare har redan vidtagit de åtgärder som upprättandet av ett dylikt system fordrar, varför reformen för deras del inte har någon nämnvärd kostnadsökande effekt. Å andra sidan kan det förutspås att reformen leder till inbesparingar i form av förbättrad fartygssäkerhet och därigenom färre skadekostnader. Den föreslagna lagen åsamkar inte kommunerna några merkostnader.

### 4.2. Verkningar i fråga om organisation och personal

Förslaget har inte några organisatoriska verkningar. Reformens genomförande förutsätter att personalen fortbildas. Lagförslaget kan också åtminstone till en början innebära en mindre ökning i behovet av handräckning.

### 4.3. Miljöeffekter

Syftet med de nya stadgandena om redarens säkerhetsledningssystem är att bidra till att förebygga miljöskador förorsakade av fartyg. Å andra sidan leder den effektiverade tillsynen över fartygssäkerheten till större fartygssäkerhet. Syftet med båda reformerna är att förebygga vattnens förorening förorsakad av fartyg.

## 5. Beredningen av propositionen

År 1968 utarbetade sjösäkerhetskommittén

ett förslag till reform av tillsynen över sjövärdigheten (kommittébetänkande 1968:b12). Kommittén föreslog att en fartygssäkerhetsförordning, som skulle ha inbegripit tillsynen över sjövärdigheten, skulle utfärdas med stöd av sjölagen. Enligt förslaget skulle bl.a. föremålet för kontrollen och de normer vars efterlevnad myndigheterna övervakar ha preciserats. Kommitténs förslag gick emellertid inte igenom.

År 1983 överlämnade en av sjöfartsdelegationen tillsatt arbetsgrupp delegationen ett förslag till lag om tillsyn över fartygssäkerheten. Inte heller detta förslag ledde till lagstiftningsåtgärder.

Förevarande förslag till lag om tillsyn över fartygssäkerheten och till ändring av sjölagen och fartygsavfallslagen har preliminärt beretts av en arbetsgrupp som tillsatts av en fartygssäkerhetsarbetsgrupp, som är underställd sjöfartsstyrelsen. Därefter har förslaget beretts som tjänsteuppdrag på sjöfartsstyrelsen och trafikministeriet.

Utlåtanden om förslaget har begärts av justitieministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, finansministeriet, handels- och industriministeriet, miljöministeriet, arbetsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, tullstyrelsen, vatten- och miljöstyrelsen, Ålands landskapsstyrelse, Åbo Akademis institut för sjö- och handelsrätt, sjöfartens arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer, Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund, Finlands Kommunförbund och Finlands Hamnförbund. De anmärkningar som gjorts i utlåtandena har i görligaste mån beaktats i beredningen av förslaget.

I remissförslaget ingick stadganden om verksamhetsförbud för personer i sjömansbefattning och redare. Med anledning av utlåtandena har stadgandena dock strukits ur förslaget. Ett eventuellt verkställande av dem har bl.a. i justitieministeriets utlåtande ansetts kräva så omfattande utredningar att de inte kan medtas i lagen i detta skede. En fortsatt utredning av frågan påbörjas så fort som möjligt.

## DETALJMOTIVERING

### 1. Lagförslagen

#### 1.1. Sjölagen

##### 1 kap. Allmänna stadganden om fartyg

8 §. *Fartygs sjövärdighet och säkra drift.* Paragrafens rubrik föreslås bli kompletterad så, att den också upptar fartygs säkra drift. Ändringen är nödvändig därför, att man av den nuvarande rubriken kan få den vilseledande uppfattningen att begreppet sjövärdighet har utvidgats genom 1994 års revidering av sjölagen, vilket inte var meningen.

Paragrafens 2 mom. föreslås bli ändrat så, att bemyndigandet att stadga om tillsynen över sjövärdigheten stryks. Avsikten är att stadga om tillsynen över sjövärdigheten i en lag om tillsyn över fartygssäkerheten.

När en sjöolycka inträffat är det för att kunna utreda olyckan nödvändigt att veta vilka som har befunnit sig ombord. Estoniaolyckan aktualiserade ånyo behovet av passagerarlistor på fartyg. Den rekommendation som sjöfartsstyrelsen gav om detta i augusti 1991 har inte lett till önskat resultat, eftersom bara en del av rederierna följer den. I Danmark trädde bestämmelser om passagerarlistor i kraft sommaren 1990 och i Norge sommaren 1991. Sverige gav en rekommendation om införande av passagerarlistor från september 1991. Också Sverige planerar att lagstifta om obligatoriska passagerarlistor. Europeiska unionens råd godkände den 22 november 1994 en resolution, där rådet bl.a. uppmanar kommissionen att göra upp ett förslag till rådets beslut om obligatoriska passagerarlistor på roll on/roll off-passagerarfärjor i reguljär trafik. Med anledning av detta föreslås att till sjölagen fogas ett stadgande enligt vilket det genom förordning stadgas om förande av passagerarlistor.

8 a §. *Redarens säkerhetsledningssystem.* Paragrafen innehåller ett allmänt stadgande om de krav som skall ställas på redarens säkerhetsledningssystem. Vad som avses med redare i samband med tillämpningen av ISM-reglerna skall definieras i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

Enligt ISM-reglerna skall redaren ha ett program för främjande av säkerheten och förhindrande av vattens förorening och resurser att fullfölja det. Rederiets hela personal

skall vara förtrogen med programmet och vara medveten om sina skyldigheter med avseende på programmets fullföljande. Programmet bör fästa avseende vid personalens kompetens, attityder och motivation samt interaktionens kvalitet inom landorganisationen ävensom mellan den sistnämnda och fartygen. Introduktion i uppgifterna bör anordnas och instruktioner utarbetas. Redaren skall vara beredd att bemöta fartygens tekniska och operationella behov, avhjälpa de brister som befälhavaren rapporterar in och ordna rapporteringen om olyckor. Nödsituationer som fartygen eventuellt råkar ut för skall analyseras och åtgärder som de föranleder skall inövas.

Närmare stadganden om redarens säkerhetsledningssystem föreslås bli utfärdade genom en förordning, som skulle sätta ISM-kodens bestämmelser i kraft i Finland. Kraven i paragrafen föreslås också gälla utländska redare som bedriver handelssjöfart på finskt vattenområde. Trafikministeriet föreslås i den utsträckning som stadgas genom förordning kunna meddela närmare, detaljerade föreskrifter om redarens säkerhetsledningssystem och sjöfartsstyrelsen föreslås i enskilt fall kunna bevilja undantag från föreskrivna krav.

8 b §. *Tillsyn.* Det har ansetts nödvändigt att i lagen ta in en hänvisning till den föreslagna lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

##### 20 kap. Straffstadganden

9 §. *Fartygssäkerhetsförseelse och förseelse som innebär äventyrande av fartygssäkerheten.* Förseelse mot stadgandena och bestämmelserna om redarens säkerhetsledningssystem föreslås bli jämställd med förseelser mot stadgandena om fartygs sjövärdighet, säker drift av fartyg och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift. Härvid ändras benämningarna på förseelserna, så att de motsvarar benämningarna i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

#### 1.2. Lag om tillsyn över fartygssäkerheten

##### 1 kap. Allmänna stadganden

1 §. *Lagens tillämpningsområde.* Lagens

tillämpningsområde framgår av lagförslaget 1 §. Det är tillsyn över efterlevnaden av stadganden och bestämmelser som gäller fartygssäkerhet. Begreppet fartygssäkerhet definieras i 2 §.

2 §. *Definitioner.* I paragrafen definieras vissa begrepp som förekommer i lagförslaget.

Fartygssäkerheten har tagits in i lagförslaget som ett nytt överbegrepp. Det inbegriper begreppet sjövärdighet, som sedan gammalt ingår i sjölagen, samt de senare i sjölagen intagna begreppen säker drift av fartyg och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift. I begreppet föreslås därutöver ingå redarens säkerhetsledningssystem, vars innehåll regleras i sjölagen, samt förhindrande av vattnens förorening förorsakad av fartyg. Det har föreslagits att begreppet fartygssäkerhet skulle utbytas mot begreppet sjösäkerhet. Det faktum att begreppet sjösäkerhet har använts i en ännu vidare bemärkelse så, att det inkluderar även farledssäkerheten och sjöräddningen talar dock för användningen av begreppet fartygssäkerhet. Även i den nordiska lagstiftningen har begreppet fartygssäkerhet använts i liknande sammanhang.

Med inrikesfart avses i denna lag trafik mellan finska hamnar. Med inrikesfart avses även kryssningstrafik med en finsk hamn som utgångspunkt, då fartyget går från och till finsk hamn.

I detta lagförslag avses med redare en sådan ägare till fartyget eller person som styr hela fartyget, som de facto har beslutanderätt i frågor som gäller fartygssäkerheten. Beslutanderätten kan utövas antingen enskilt eller tillsammans med andra. Det kan vara fråga om en fysisk eller juridisk person. Med redare jämställs en sådan självständig person, enskild eller samfund, som genom avtal eller i övrigt de facto har hand om de frågor som hör samman med fartygssäkerheten. Som redare anses således den, som har direkta möjligheter att påverka fartygets säkerhet antingen så att han själv fattar beslut om konkreta åtgärder eller så att dessa uppgifter helt eller delvis genom hans beslut kan överföras avtalsvägen. Eventuell överföring av dessa uppgifter sker genom managementavtal. De skyldigheter och det ansvar som avses i lagförslaget tillfaller såväl managementbolag som egentliga redare. Med managementarrangemang avses i detta sammanhang inte kortvariga eller tillfälliga eller enskilda,

konkreta uppdrag utan arrangemanget förutsätts ha viss beständigare grund.

3 §. *Övrig lagstiftning.* Det föreslås att sjölagen och de stadganden och bestämmelser som utfärdats med stöd av den alltjämt skall reglera fartygens sjövärdighet och säkra drift och ledningsarrangemangen i anknytning till en säker drift. Genom en ändring i sjölagen föreslås ett stadgande om redarens säkerhetsledningssystem bli intagen i lagen. Även stadgandena om periodiska besiktningar av fartyg föreslås ingå i sjölagen.

Stadgandena om kontroll av utsläpp, om provtagning i syfte att utreda ursprunget för olja och annat skadligt ämne samt om avbrytande av resa för verkställande av trafikbegränsningar föreslås kvarstå i fartygsavfallslagen. Förutom dem skall emellertid även stadgandena i den föreslagna lagen om tillsyn över fartygssäkerheten tillämpas.

Om arbetarskyddet och den tillsyn som utövas av arbetarskyddsmyndigheterna föreslås gälla vad som särskilt stadgas därom.

4 §. *Tillämpning av lagen på fartyg och redare.* Det föreslås att lagen för det första tillämpas på alla handelsfartyg som trafikerar finskt vattenområde oavsett under vilken stats flagg de är registrerade. För det andra föreslås att lagen tillämpas på finska fartyg som används till handelssjöfart även utanför Finlands territorialvattengräns.

Avsikten är att lagen skall gälla även sådana fartyg, använda i handelssjöfart, som endast temporärt är tagna ur trafik, men som omfattas av den materiella lagstiftningen om fartygssäkerheten. Sådana fartyg är kemikalie- och oljetankfartyg som tillfälligt används som förråd. På grund av den miljöfara som de representerar är det befogat att ge myndigheterna möjlighet att ingripa i deras drift. Däremot föreslås lagen inte gälla fartyg som är permanent upplagda, fartyg som används som spannmålsförråd eller som används som bostäder, restauranger eller hotell och då är permanent kopplade till nätverk i land.

Det föreslås även att lagens tillämpningsområde skall omfatta alla finska redare. Bland utländska redare tillämpas lagen på dem som bedriver handelssjöfart på finskt vattenområde.

På administrativa fartyg föreslås lagen bli tillämpad till den del de berörs av den materiella lagstiftningen om fartygssäkerheten. Enligt förordningen om besiktning av fartyg är administrativa fartyg av staten eller kommunen

ägda fartyg som används för annat ändamål än transport av passagerare eller last i allmän trafik. På motsvarande sätt föreslås lagen gälla redarna till sådana fartyg. Försvarmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg kvarstår i regel utanför lagens tillämpningsområde i överensstämmelse med internationell praxis. Om nämnda fartyg emellertid används i allmän trafik för befordran av passagerare eller last, är det skäl att jämställa dem med andra av staten eller kommunen ägda fartyg.

Fritidsbåtarna föreslås kvarstå utanför lagens tillämpningsområde. En sjötrafiklag är under beredning. Den kommer att reglera tillsynen över sjötrafiken för fritidsbåtarnas del.

## 2 kap. Myndigheterna och deras uppgifter

5 §. *Tillsynsmyndigheter.* Enligt gällande lagstiftning tillhör uppgiften att utöva tillsyn över fartygssäkerheten sjöfartsverkets tjänstemän, i huvudsak sjöfartsinspektörerna. Enligt 2 § 1 mom. lagen om sjöfartsverket (13/90) har sjöfartsverket bl.a. till uppgift att vidta åtgärder för främjande, tryggnad och organisering av sjöfarten. Ansvar för tillsynen över fartygssäkerheten lämpar sig således fortfarande som uppgift för sjöfartsverket.

Då riksdagen godkände regeringens proposition med förslag till lag om sjöfartsverket (RP 148/1989 rd) förutsatte den i sitt uttalande att tillsynen över sjösäkerheten skall förbli en självständig verksamhet på alla nivåer. Även riksdagens justitieombudsman har i protokollet av den 25 november 1992 över sin inspektion av sjöfartsverket (Dnr 1731/3/92) framhåvt vikten av att tillsynen över sjösäkerheten förblir självständig. I enlighet härmed skall i paragrafen noggrant anges vilka tjänstemän som innehar befogenheter i de ärenden som lagförslaget avser. Sådana tjänstemän är chefen för sjöfartsverkets sjöfartsavdelning och chefen för sjöfartsinspektionen i varje enskilt sjöfartsdistrikt. De kan överlåta uppgiften att förrätta inspektionerna, liksom andra uppgifter som enligt detta lagförslag ankommer på tillsynsmyndigheten, till av dem förordnade personer. I praktiken är dessa personer sjöfartsöverinspektören och sjöfartsinspektören inom centralförvaltningen samt överinspektören och inspektören inom var sitt distrikts sjöfartsinspektion.

Beslut i dessa frågor skall utfärdas i sjöfartsstyrelsens eller sjöfartsdistriktets namn.

Enligt paragrafens 3 mom. skall det genom förordning stadgas om de tjänstemäns behörighet som utövar tillsynsmyndighet. Förordningen föreslås bli utfärdad efter att direktivet om hamnstatskontroller inom Europeiska gemenskapen, som innehåller stadganden om bl.a. den behörighet som fordras av inspektörerna, har antagits. Dessutom bereder IMO för närvarande en resolution om behörighetsvillkor för tjänstemän som förrättar inspektioner och eventuellt för andra personer. Resolutionen skall införlivas med ISM-systemet och förutsätter att behörighetsvillkor fastställs.

6 §. *Tillsynsmyndigheternas rättigheter.* Paragrafen föreslås noggrant reglera tillsynsmyndigheternas rättigheter. För att tillsynsmyndigheterna skall ha möjlighet till effektiv tillsyn, bör de få tillträde till det fartyg som skall inspekteras. Om detta stadgas i lagförslaget 9 § 2 mom., enligt vilket tillsynsmyndigheten föreslås få rätt att begära handräckning, om försök att hindra eller störa inspektionen förekommer.

Den i internationella konventioner reglerade tillsynen över fartygssäkerheten bygger i första hand på kontroll av dokument. Därför föreslås det i paragrafens 2 punkt att tillsynsmyndigheten skall ha rätt att få se de dokument och förteckningar som redaren eller befälhavaren skall föra eller förvara enligt stadgandena om fartygssäkerheten och de internationella överenskommelser som är bindande för Finland. Dessutom föreslås tillsynsmyndigheten få rätt att ta kopior av dokumenten och förteckningarna, eftersom originalen måste förvaras ombord på fartyget.

I praktiken är det fartygspersonalen som är bäst förtrogen med fartyget. Därför föreslås att det i 3 punkten stadgas att tillsynsmyndigheten vid tillsynsförrättningen har rätt att få upplysningar och bistånd av fartygets befälhavare och andra personer som tjänstgör ombord.

På grund av fartygens tekniska konstruktion, varierande utrustning och krävande funktioner fordrar en inspektion av sjövärdigheten stor sakkunskap på många områden. Därför måste tillsynsmyndigheten ges möjlighet att anlita sakkunniga. Ett förslag till ett dylikt stadgande ingår i paragrafens 4 punkt.

Paragrafens 5 punkt nämner uttryckligen att tillsynsmyndigheten kan anlita ett av sjöfartsstyrelsen befullmäktigat klassificeringssällskap som hjälp i kontrollen av ledningsarrange-

mangen och ledningssystemen. Det är dock sjöfartsstyrelsen som svarar för kontrollerna och utfärdar de i 8 § 3 mom. avsedda certifikaten även när det gäller kontroller som utförts av klassificeringssällskap.

I vissa fall kan inspektionen av sjövärdigheten eller fastställandet av huruvida fartyget i övrigt uppfyller kraven i stadgandena och bestämmelserna om fartygssäkerheten kräva rätt vittgående åtgärder. Därför föreslås det i punkt 6 att då fartyget inte har de obligatoriska dokumenten eller då det finns skäligen anledning att anta att fartyget inte uppfyller kraven på fartygssäkerhet, kan tillsynsmyndigheten låta förrätta en inspektion eller undersökning av fartyget i erforderlig omfattning. Emedan åtgärden är så radikal, måste villkoret för den vara att det finns grundad anledning att anta att fartyget inte uppfyller fartygssäkerhetskraven och att man inte på annat sätt kan försäkra sig om detta.

Stadganden och bestämmelser är inte till någon nytta, om de i praktiken inte kan iakttas på grund av personalens bristfälliga kunskaper och färdigheter. Därför föreslås det att i 7 punkten skall stadgas att tillsynsmyndigheten skall få rätt att kontrollera att personalen kan sköta de för fartygets säkerhet nödvändiga uppgifterna. Dessa kontroller kallas för operativa kontroller.

I punkt 8 föreslås stadgat att tillsynsmyndigheten skall få rätt att kontrollera redarens säkerhetsledningssystem i den mån det är befogat med tanke på fartygssäkerheten. I praktiken omfattar dessa kontroller rederiets fartygssäkerhetspolicy, säkerhetsinstruktioner och rutiner, interaktionen mellan landorganisationen och fartygen, olycksrapporteringen och rapporteringen om underlåtenhet att följa bestämmelserna, beredskapen inför nödsituationer samt procedurerna för internkontroll och översyn av ledningsfunktionerna m.m. Med tanke på verksamhetens och organisationens funktionsduglighet, översynen och kontrollen av den, är säkerhetsorganisationens dokumentation av väsentlig betydelse. Enligt internationell erfarenhet utvecklas kontrollen av säkerhetsorganisationen i samband med att ISM-reglerna införs.

7 §. *Förrättande av inspektioner ombord.* I 1 mom. ingår ett generellt stadgande om att inspektionerna skall vara återkommande och effektiva. Inspektion skall förrättas alltid när det är påkallat för att upprätthålla fartygssä-

kerheten i överensstämmelse med den nationella lagstiftningen eller internationella överenskommelser. Dessutom skall inspektionen förrättas effektivt, så att de krav som ställs i motsvarande stadganden uppfylls.

Skyldigheten att förrätta inspektion kan ha ålagts i en internationell överenskommelse eller i något annat motsvarande regelverk. Så har skett i Parismemorandumet, som nämnts ovan under punkt 2.2 i den allmänna motiveringen. Europeiska gemenskapens förslag till direktiv, som nämns under samma punkt, anknyter till effektiveringen av inspektionerna.

I 2 mom. beaktas den intressekonflikten som kan uppstå mellan den privata näringsverksamheten och den inspektionsverksamhet som bedrivs av den offentliga makten. Stadgandet förpliktar tillsynsmyndigheten att beakta rederiverksamhetens intressen genom att förbjuda onödiga störningar i fartygets drift. Å andra sidan utgår stadgandet från presumtionen att inspektionsverksamheten kan orsaka störningar och att näringen måste godta dem som en del av inspektionsverksamheten, då denna inte är onödig.

För att undvika onödiga störningar föreslås i 3 mom. att redaren eller fartygets befälhavare underrättas om inspektionen i förväg. Likväl sätts ingen bestämd tid ut för uppfyllande av informationsplikten. I själva verket förutsätter ett snabbt och effektivt genomförande av inspektionen att den görs med kort varsel. Inspektionerna är av olika natur. En del av dem fordrar fartygspersonalens medverkan. Andra kan fordra snabb aktion. Det är emellertid rimligt att redaren eller dennes ombud reserveras rätt att närvara. Han kan därtill behövas som informationskälla och som biträde vid förrättningen i överensstämmelse med förslaget 6 § 3 punkt. Under inga omständigheter utgör redarens eller dennes ombuds frånvaro emellertid hinder för inspektionens förrättande.

8 §. *Kontroll av redarens säkerhetsledningssystem och ledningsarrangemangen ombord.* Finska redares säkerhetsledningssystem samt sådana utländska redares säkerhetsledningssystem, som bedriver handelssjöfart i finsk inrikesfart skall kontrolleras tillräckligt effektivt ur fartygssäkerhetssynpunkt. Minst stadgandet skall kontroll genomföras åtminstone en gång vart femte år. I kontrollverksamhetens initialskede och vid behov också senare skall periodiska mellankontroller samt övriga, av internationel-

la överenskommelser föreskrivna inspektioner förrättas. Meddelande om kontroll skall skickas ut i tid, dock så att genomförandet av aktionen inte äventyras. Kontrollen får inte oskäligt störa redarens verksamhet.

Ledningsarrangemangen med anknytning till fartygets säkra drift och deras förenlighet med redarens säkerhetsledningssystem skall kontrolleras i likadan utsträckning och med likadana intervaller. Kontrollen skall förrättas utan att fartyget orsakas oskäligen störning.

Paragrafens 3 mom. innehåller ett bemyndigande att genom förordning stadga närmare om kontrollerna och de certifikat som utfärdas på grundval av dem. Det är här fråga om ett område statt i utveckling, där lagstiftningen bör kunna justeras utgående från den internationella utvecklingen och den erfarenhet som samlas om säkerhetskraven.

9 §. *Myndigheter som är skyldiga att lämna handräckning.* Sjöfartsmyndigheternas resurser förslår inte i alla lägen till effektiv inspektion av fartygssäkerhet. Om sjöfartsmyndigheternas rätt att få handräckning av andra myndigheter stadgas i 9 §. Skyldiga att ge handräckning är hamn-, tull-, gränsbevaknings-, polis-, arbetarskydds- och hälsovårdsmyndigheterna samt försvarsmakten. Tull-, gränsbevaknings- och polismyndigheterna föreslås bistå sjöfartsverket i att stoppa fartyg. Det är hamnmyndighetens uttryckliga skyldighet att inte bistå ett stoppat fartyg, om det försöker ta sig ut ur hamn. Tullmyndigheten åter är skyldig att avstå från utklarerings av ett stoppat fartyg. Dessutom föreslås alla nämnda myndigheter ha anmälningsskyldighet i frågor som gäller tillsynen över fartygssäkerheten. Arbetarskydds- och hälsovårdsmyndigheterna kan utnyttja sin speciella sakkunskap till att bistå sjöfartsmyndigheten.

Om det förekommer försök att förhindra eller störa inspektionen, är polisen enligt 2 mom. skyldig att ge handräckning. Handräckning kan behövas bl.a. i fall då tillsynsmyndigheten inte beviljas tillträde till fartyget för inspektion.

Statsrådet föreslås ha rätt att utfärda närmare bestämmelser om handräckning, eftersom det är fråga om samarbete mellan ett antal olika förvaltningsgrenar.

### 3 kap. Konstaterande av fartygssäkerheten

10 §. *Kontroll av dokument.* Den i lagförslag-

ets 10 § omfattade presumtionen om att ett fartyg uppfyller kraven på fartygssäkerhet, om det innehar erforderliga dokument, överensstämmer med regel 19 i 1 kap. i SOLAS 1974-konventionen samt artikel 5 i MARPOL 1973/1978-konventionen.

Enligt SOLAS 1974-konventionens bilaga, kap. 1, regel 19 är ett fartyg i en annan fördragsslutande stats hamn underkastat myndighetskontroll, då avsikten är att fastställa att giltiga certifikat finns ombord. Fastställandet av att certifikat finns ombord ersätter kontroll, såvitt det inte finns klara skäl till i 11 § nämnda misstankar. Enligt regel 20 i samma konvention kan privilegier enligt konventionen inte åberopas för ett fartyg med mindre att det innehar giltiga certifikat. Om certifikat saknas, måste fartygssäkerheten i regel säkerställas genom inspektion.

11 §. *Inspektion eller undersökning av fartyget.* Om fartyget saknar erforderliga dokument eller om det framkommer ett klart skäl att anta att fartygets skick i väsentlig grad inte motsvarar det som anges i dokumenten, skall tillsynsmyndigheten förrätta en inspektion eller undersökning för att utreda saken.

Det är inte alltid möjligt att förrätta en inspektion utgående från dokument. Ett utländskt fartyg vars flaggstat inte anslutit sig till de internationella överenskommelser som Finland ratificerat innehar inte nödvändigtvis dokument. Dokument kan också saknas, om fartyget t.ex. på grund av sin ringa storlek inte omfattas av nämnda överenskommelser. En inspektion av ett sådant fartyg kan förrättas endast utgående från rådande läge. Enligt paragrafens 2 mom. skall fartyget vid denna inspektion leva upp till de krav som ett finskt fartyg av motsvarande storlek i motsvarande fart skall uppfylla.

### 4 kap. Tvångsmedel och påföljder

12 §. *Brist eller missförhållande i fartygssäkerheten.* Uppfyller fartyget inte säkerhetskraven eller underlåter redaren eller fartygets befälhavare att iaktta stadgandena eller bestämmelserna om fartygssäkerhet, skall tillsynsmyndigheten ingripa. Den första åtgärden är att instruera om hur bistera kan avhjälpas. Detta sker först efter överläggningar med redaren eller fartygets befälhavare. På grund av sakens natur skall instruktionerna i regel ges

skriftligen. Mottagaren måste i allmänhet ges tillfälle att avhjälpa bristerna.

Om situationen trots instruktionerna förblir oförändrad, kan myndigheten enligt 2 mom. utfärda ett beslut som förpliktar till åtgärder inom utsatt tid. Åläggandet behöver inte föregås av instruktioner, om saken inte tål dröjsmål. Åtgärderna förutsätter i allmänhet hörande. För utländska fartygs vidkommande har kravet på hörande lindrats.

I de situationer som paragrafen avser finns risk för att säkerheten äventyras, men risken är inte så akut eller överhängande att fartyget inte kunde få förbli i drift. Om risken överstiger en viss nivå, måste stadgandena i 14 § tillämpas.

13 §. *Vite och hot om avbrytande.* Uppkommer misstankar om att stadgandena och bestämmelserna om fartygssäkerheten inte iaktas, kan myndigheten förena sitt i 12 § 2 mom. nämnda åläggande med vite eller hot om avbrytande. Vitet kan riktas mot redaren, dennes ombud eller båda. Enligt viteslagen (1113/90) kan vite föreläggas som sanktion för att säkerställa att ett förbud eller åläggande som är huvudförpliktelse verkställs. Hot om avbrytande föreläggs genom att den som försummar huvudförpliktelsen åläggs att uppfylla denna vid äventyr att ett arbete eller någon annan verksamhet avbryts eller användningen av en anordning el.dyl. förhindras.

Det föreslås att beslut om föreläggande av vite fattas av sjöfartsstyrelsen. Sjöfartsstyrelsen skall också fatta beslut om utdömande av vite, om åläggandet inte iaktas.

Finns det klara skäl att misstänka att redaren försöker undvika att iaktta beslutet genom att föra fartyget ur landet, kan sjöfartsstyrelsen enligt paragrafens 2 mom. beordra redaren att ställa en säkerhet innan fartyget lämnar Finland. Säkerheten, som fastställs till samma belopp som vitet, skall återställas när åtgärden vidtagits.

14 §. *Stoppande av fartyg, driftsinskränkning samt förbud mot användning av utrustning, anordning, rutin eller arrangemang ombord.* I denna paragraf stadgas om strängare åtgärder för garanterande av fartygs säkerheten. En förutsättning för tillämpning av paragrafen är fara för människoliv eller omedelbar fara för fartyget, den övriga trafiken eller den marina miljön. I lindrigare fall, som tas upp i 12 §, är kännetecknet en lägre risknivå. Då räcker det med att risken elimineras inom rimlig tid.

Med fara avses möjligheten till förlust av

människoliv eller därmed jämförbar väsentlig förlust av hälsa till följd av fartygets drift eller användningen av någon av fartygets delar. Fartygstrafiken som sådan är emellertid inte en tillräcklig premis; således bör faran uttryckligen sammanhånga med användningen av fartyget i fråga. Med omedelbar fara avses en situation där faran kan övergå i skada när som helst, t.ex. redan under följande sjöresa. Om följderna realiseras, bör de dessutom vara grava. Ett tilläggs villkor för tillämpning av paragrafen är att faran åsamkas i den fart för vilken fartyget är avsett. Faran bör m.a.o. bedömas enligt fartygets avsedda fart. I denna ingår, förutom trafikområdet, även lasten, fartygsdriftens omfattning och natur samt, i vissa fall, väderleksförhållandena, exempelvis vintertrafik. Finns det skälig grund att anta att fartyget de facto används på ett annat sätt än vad som angetts, skall den faktiska driften tas med i bedömningen.

I sådana fall skall redaren eller hans ombud erhålla ett skriftligt beslut, där bristerna i fartyget anges. Beslutet skall också ge besked om påföljdens vidd. Besväransvisning skall fogas till beslutet.

Enligt paragrafens 2 mom. anses fartyget inte heller uppfylla fartygssäkerhetskraven, om redaren eller fartygets befälhavare motsätter sig inspektion, vägrar att ge föreskrivna upplysningar eller försummar att avhjälpa en brist eller ett missförhållande inom utsatt tid. Tillsynsmyndigheten kan härvid enligt prövning ty sig till en inskränkings-, förbuds- eller stopp-åtgärd.

Myndigheterna förfogar enligt paragrafen över ett utbud av medel för att förhindra att fartygssäkerheten äventyras. Av tillbudsstående medel skall de välja det som motsvarar den aktuella säkerhetsrisken. Av de i lagen nämnda medlen är driftsinskränkningen och fartygets stoppande hävdvunna sjörättsliga åtgärder. Däremot ingår förbudet att använda en del av fartyget eller en av dess rutiner i de åtgärder som tagits fram i arbetarskyddslagstiftningen. I 15 § lagen om tillsynen över arbetarskyddet (131/73) upptas som tvångsmedel rätten att avbryta arbetet på arbetsstället eller en del därav eller att användningen av en anordning eller en arbetsmetod förhindras.

Med inskränkning i fartygets drift avses en bestämmelse, enligt vilken en resa får företas endast på ett visst sätt eller under vissa omständigheter. Det kan exempelvis bli fråga

om fartbegränsning eller tillåtelse av resa bara i vissa isförhållanden. Att stoppa fartyget innebär åter att fartyget inte får sätta sig i rörelse. Åtgärden innebär inte att fartygets funktioner måste avbrytas. Fartyget får trots att det stoppats lasta och lossa, ta passagerare ombord eller lämna dem i land, dess maskineri får genomgå underhåll, och andra liknande sysslor får uträttas. Fartyget kan m.a.o. inte lägga ut, men diverse förberedelser och underhåll får utföras. Det förbud mot användning av en del eller en rutin ombord, som påminner om det inom arbetarskyddet förekommande användningsförbudet, gäller fartygets anordningar, utrustning, rutiner och arrangemang. Användningen av något av dessa begränsas eller förbjuds. Som exempel kan nämnas begränsning av användningen av en viss passage eller anordning ombord. Om fartyget det oaktat kan opereras säkert, utgör förbudet inget hinder för fartygets gång.

Enligt paragrafens 3 mom. skall beslutet genast iaktas. Beslutet skall utan dröjsmål delges fartygets befälhavare och, i fråga om ett utländskt fartyg, flaggstatens närmaste beskickning. Det sistnämnda är viktigt, om man vill åstadkomma tillräcklig myndighetstillsyn.

15 §. *Anmälan av brott till åtal.* Sjöfartsmyndigheten skall enligt paragrafens 1 mom. göra anmälan till allmänna åklagaren vid upptäckt av brott mot stadgandena om fartygssäkerheten. Stadgandet är inte ovillkorligt. Om brottet är ringa, om allmän fördel inte kräver anmälan och om det är fråga om en, med beaktande av omständigheterna, ursäktlig vårdslöshet, behöver anmälan inte göras. Enligt 14 § polislagen och 104 § vägtrafiklagen (267/81) har polisen och enligt 63 § gruvlagen (503/65) annan myndighet en liknande rätt att avstå från att avge rapport om ett ringa brott.

Eftersom det i allmänhet är fråga om saker som fordrar specialkunskap och erfarenhet, föreslås i paragrafens 3 mom. att sjöfartsmyndigheten bör ges tillfälle att bli hörd när målet behandlas i rätten, om myndigheten anmält brottet till åtal. Myndigheten kan besluta att inte göra bruk av denna rätt. Hörande gäller inte högre rättsinstanser.

16 §. *Tillsynsförseelse som gäller fartygssäkerheten.* I paragrafen föreläggs redaren, hans ombud, fartygets befälhavare eller någon annan som ansvarar för fartygets drift och som inte iakttar ett beslut eller en föreskrift meddelad med stöd av 12 § 2 mom. eller 14 § 2

mom. lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, hot om straff. Straffet föreslås vara böter. Stadgandet är subsidiärt i förhållande till strängare straff för samma förseelse, vilket eventuellt föreskrivs någon annanstans.

17 §. *Brott mot tystnadsplikt.* I paragrafen stadgas ett straff för brott mot det i 20 § föreskrivna anmälningsförbudet och den i 21 § föreskrivna tystnadsplikten. Enligt det förstnämnda är det straffbart att yppa att fartygssäkerhetsinspektionen grundar sig på anmälan, eftersom anmälares identitet då kan röjas. Brottet är ett målsägarbrott. Enligt paragrafens 3 mom. tillämpas på den som är offentligt anställd dock, i stället för förevarande stadgande, stadgandet om brott mot tystnadsplikt i 40 kap. 5 § strafflagen.

## 5 kap. Ändringssökande

18 §. *Besvär.* I paragrafen stadgas om ändringssökande i sjöfartsmyndigheternas beslut. Ändring i sjöfartsdistriktets beslut söks hos sjöfartsstyrelsen och ändring i sjöfartsstyrelsens beslut söks hos högsta förvaltningsdomstolen. Vid ändringssökande följs lagen om ändringssökande i förvaltningsärenden (154/50).

På grund av den sakkunskap som är av nöden, sakernas brådskande natur och tryggnad av en enhetlig praxis är det befogat att sjöfartsstyrelsen såsom första instans handlägger besvär angående beslut fattade av sjöfartsdistrikten.

Besvärstiden är enligt 2 mom. 30 dagar, utom när det gäller sjöfartsdistriktets i 14 § nämnda beslut, varigenom fartyg stoppas. I sådant fall är besvärstiden 48 timmar. Eftersom kostnaderna för att kvarhålla ett fartyg i hamn är stora, har också fartyget intresse av att frågan avgörs snabbt. Besvären handläggs i allmänhet först efter att besvärstiden gått ut. Därför har en kort besvärstid också betydelse för påskyndandet av handläggningen. Inskränkningen av fartygets drift och förbudet att använda en fartygsdel eller en funktion ombord är av mindre betydelse, varför ett beslut rörande detta omfattas av den normala besvärstiden.

Enligt 3 mom. tillställs besvären den myndighet som utfärdat beslutet. Denna bör utan dröjsmål vidarebefordra ärendet jämte handlingar och utlåtanden. Besvären skall handläggas i brådskande ordning.

19 §. *Verkställighet av överklagat beslut.* I paragrafen stadgas om hur ändringssökande inverkar på verkställandet av ett beslut att förbjuda eller inskränka fartygets drift eller att stoppa fartyget. På grund av sin art skall beslutet iakttas oavsett att de överklagats, såvitt inte besvärmyndigheten föreskriver något annat.

## 6 kap. Särskilda stadganden

20 §. *Anmälan om förseelser och hemlighållande av anmälarens identitet.* Enligt paragrafen skall brott mot fartygssäkerhetsstadgande eller bestämmelse i regel anmälas skriftligen till tillsynsmyndigheten. Muntlig anmälan kan göras endast i det fall att skriftlig anmälan på grund av sakens brådskande karaktär eller annat dylikt skäl inte är möjlig.

Proceduren är ägnad att gallra bort onödiga angivelser, gjorda t.ex. av okynne. I sista hand förbehålls tillsynsmyndigheten rätten att pröva om det är skäl att skrida till åtgärder utgående från en anonym muntlig angivelse. I egentlig mening uppstår inte skyldighet att ingripa i ett sådant fall, men myndigheten kan enligt eget gottfinnande dock skrida till åtgärder. Detta gäller också anonyma skriftliga angivelser. Förfarandet baserar sig på internationella sjöfartsorganisationen IMO:s resolution A.466(XIII). Ställningstagandet finner stöd även i 78 § sjömanslagen (423/78), som gäller fartygspersonalens rätt att yrka besiktning i vissa fall.

Eftersom anmälaren kan utsättas för ogynnsamma påföljder om hans identitet avslöjas, får en tjänsteman som förrättar inspektion inte yppa att han handlar utgående från en anmälan.

21 §. *Tystnadsplikt.* Paragrafen föreslås stadga om tystnadsplikt. Den som vid utförandet av ett uppdrag föreskrivet i denna lag får kännedom om en enskild persons hälsa eller ekonomi, ett samfunds ekonomi eller en affärs- eller yrkeshemlighet får inte röja detta annat än med den fysiska eller juridiska persons samtycke till vars förmån tystnadsplikt stadgas. Tystnadsplikten gäller tillsynsmyndigheten och sakkunnig, som t.ex. kan vara anställd hos ett klassificeringssällskap eller ett företag i inspektionsbranschen.

Eftersom den som gör anmälan om förseelse

kan råka ut för ogynnsamma påföljder, får myndigheten inte enligt paragrafen röja hans namn.

Enligt 2 mom. skall det vara möjligt att göra avsteg från tystnadsplikten om det är nödvändigt för att utreda ett brott eller om myndigheten annars enligt lag har rätt att få uppgifter.

22 §. *Ersättning för ekonomisk skada.* Paragrafen innehåller en hänvisning till skadeståndslagen (412/74), enligt vilken en skada som tillsynsmyndigheten förorsakat då han utfört en uppgift föreskriven i denna lag ersätts. Behörig domstol (sjörättsdomstol) i sådana fall föreslås vara Helsingfors tingsrätt, eftersom uppskattandet av skadan fordrar specialkunskaper i sjöfart och eftersom det är skäl att koncentrera målen till en enda domstol för skapande av en enhetlig praxis.

23 §. *Närmare stadganden och bestämmelser.* Närmare bestämmelser om verkställigheten och tillämpningen av lagen meddelas genom förordning. Trafikministeriet och sjöfartsstyrelsen kan även enligt vad som stadgas i förordning meddela närmare föreskrifter om tillsynen över fartygssäkerheten.

24 §. *Ikraftträdande.* Om ikraftträdandet stadgas genom förordning, emedan avsikten är att differentiera ikraftträdandet efter fartygstyp när det gäller tillsynen över redarens säkerhetsledningssystem och ledningsarrangemangen i anknötning till en säker drift av fartyg.

### 1.3. Lagen om förhindrande av vattnens förorening, försakad av fartyg

5 §. Det föreslås att i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten även intas stadganden om tillsyn enligt fartygsavfallslagen. I sistnämnda lags 5 § föreslås fortfarande ingå de stadganden som till sin natur är av annan typ, nämligen stadgandena om kontroll av utsläpp, verkställande av trafikbegränsning, provtagning och avbrytande av fartygs resa för provtagning.

## 2. Närmare stadganden och bestämmelser

### 2.1. Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

Med stöd av den föreslagna lagen om tillsyn över fartygssäkerheten utfärdas en förordning om verkställigheten och tillämpningen av lag-

en. Genom förordning stadgas närmare om kontroll av ledningsarrangemangen i anknytning till en säker drift av fartyg och redarens säkerhetsledningssystem samt om certifikat som utfärdas på grundval av dem.

Statsrådet kan med stöd av 9 § lagförslaget utfärda närmare bestämmelser om förfarandet vid begäran om och givande av handräckning.

Därtill kan trafikministeriet och sjöfartsstyrelsen enligt vad som stadgas genom förordning meddela närmare föreskrifter om tillsyn över fartygssäkerheten.

## 2.2. Sjölagen

Med stöd av lagens 1 kap. 8 § skall det genom förordning stadgas om passagerarlistor och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift av fartyg samt med stöd av lagens 1 kap. 8 a § om säkerhetsledningssystemet.

## 3. Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning. Målsättningen har varit att lagarna i huvudsak

skall träda i kraft den 1 juli 1995. Stadgandena om redarens säkerhetsledningssystem och tillsynen över den samt om ledningsarrangemangen i anknytning till en säker drift av fartyg avses emellertid träda i kraft successivt enligt fartygstyp för att redarna och myndigheterna skall kunna beredas den tid som behövs för att vidta de åtgärder som lagen förutsätter. Det differentierade ikraftträdandet avses följa ikraftträdandearrangemanget i SOLAS 1974-konventionens IX kapitel, likväl i forcerad takt. För passagerar- och tankfartyg innebär detta att lagen träder i kraft den 1 juli 1995. Det måste ytterligare utredas från vilken tidpunkt ISM-reglerna kan tillämpas på sådana utländska fartyg som inte går i finsk inrikesfart. Europeiska unionen har berett ett förslag om att ISM-reglernas ikraftträdande inom unionen skall tidigareläggas, så att reglerna skulle träda i kraft den 1 juli 1996 i fråga om passagerarfärjor i reguljär trafik. Också inom IMO kommer frågan om ISM-reglernas ikraftträdande att behandlas. Om differentieringen stadgas genom förordning. Åtgärder som verkställigheten av lagarna förutsätter får vidtas innan de träder i kraft.

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

## 1.

## Lag om ändring av sjölagen

Enligt riksdagens beslut  
*ändras* rubriken för 1 kap. 8 §, 8 § 2 mom. och 20 kap. 9 § sjölagen av den 15 juli 1994 (674/94)  
samt

*fogas* till 1 kap. nya 8 a och 8 b §§ som följer:

## 1 kap.

## Allmänna stadganden om fartyg

## 8 §

*Fartygs sjövärdighet och säkra drift*

-----  
Om fartygs konstruktion, utrustning, bemanning, säkra drift och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift samt om fartygs besiktning stadgas genom förordning. Genom förordning stadgas även om passagerarlistor och helikopterverksamhet på fartyg.  
-----

## 8 a §

*Redarens säkerhetsledningssystem*

Finska redare samt utländska redare som bedriver handelssjöfart på finskt vattenområde skall ha ett sådant säkerhetsledningssystem genom vilket fartygssäkerheten ombord på redarens fartyg utvecklas och upprätthålls.

Om redarens säkerhetsledningssystem stadgas genom förordning.

Trafikministeriet kan, enligt vad som stadgas genom förordning, utfärda närmare föreskrifter om redarens säkerhetsledningssystem. Sjöfartsstyrelsen kan, enligt vad som stadgas genom förordning, i enskilt fall bevilja undantag från kraven i stadgandena och bestämmelserna om redarens säkerhetsledningssystem.

## 8 b §

*Tillsyn*

Angående tillsynen över efterlevnaden av stadgandena och bestämmelserna om fartygs

sjövärdighet och säkra drift samt ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift ävensom tillsynen över efterlevnaden av stadgandena och bestämmelserna om redarens säkerhetsledningssystem gäller vad som stadgas i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten ( / ) och stadgas eller bestäms med stöd av den.

## 20 kap.

## Straffstadganden

## 9 §

*Fartygssäkerhetsförseelse och förseelse som innebär äventyrande av fartygssäkerheten*

Den som bryter mot stadganden eller bestämmelser som utfärdats med stöd av 1 kap. 8 eller 8 a § skall, om inte strängare straff för gärningen stadgas i någon annan lag, för *fartygssäkerhetsförseelse* dömas till böter.

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot stadganden eller bestämmelser som utfärdats med stöd av 1 kap. 8 § eller 8 a § så att gärningen är ägnad att äventyra fartygssäkerheten, skall för *förseelse som innebär äventyrande av fartygssäkerheten* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Vid fartygssäkerhetsförseelse och förseelse som innebär äventyrande av fartygssäkerheten får eftergift ske i fråga om anmälan, åtal eller straff, om förseelsen med beaktande av omständigheterna är ringa.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan den träder i kraft.

## 2.

## L a g

### om tillsyn över fartygssäkerheten

I enlighet med riksdagens beslut stadgas

1 kap.

#### Allmänna stadganden

1 §

#### *Lagens tillämpningsområde*

I denna lag stadgas om tillsynen över efterlevnaden av stadganden och bestämmelser som gäller fartygssäkerhet.

2 §

#### *Definitioner*

I denna lag avses med

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

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

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

3 §

#### *Övrig lagstiftning*

Angående fartygs sjövärdighet, säkra drift och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift, redarens säkerhetsledningssystem samt om fartygs besiktning gäller vad som stadgas eller bestäms i sjölagen (674/94) och stadgas eller bestäms med stöd av den.

Förutom i denna lag stadgas om tillsyn över efterlevnaden av stadganden och bestämmelser om förhindrande av vattens förorening förorsakad av fartyg i lagen om förhindrande av vattens förorening, förorsakad av fartyg (300/79).

Om arbetarskydd och tillsyn som utövas av

arbetarskyddsmyndigheterna gäller vad därom särskilt stadgas.

4 §

#### *Tillämpning av lagen på fartyg och redare*

Denna lag tillämpas på

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

2) i 1 punkten avsedda fartygs finska redare samt sådana utländska redare som bedriver handelssjöfart på finskt vattenområde.

Denna lag tillämpas i tillämpliga delar på administrativa fartyg och dylika fartygs redare. Lagen tillämpas dock inte på försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg, om dessa inte används i allmän trafik för befordran av passagerare eller last.

2 kap.

#### Myndigheterna och deras uppgifter

5 §

#### *Tillsynsmyndigheter*

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

I denna lag avsedd tillsynsmyndighet är chefen för sjöfartsstyrelsens sjöfartsavdelning och av honom förordnade tjänstemän samt inom sjöfartsdistrikt chefen för sjöfartsinspektionen och av honom förordnade tjänstemän.

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

6 §

#### *Tillsynsmyndigheternas rättigheter*

Tillsynsmyndigheterna har rätt att

1) när som helst få tillträde till fartyg som är underkastade tillsyn enligt denna lag,

2) få till påseende de dokument och förteckningar som redaren eller befälhavaren är skyldig att föra eller förvara enligt stadgandena

och bestämmelserna om fartygssäkerhet eller för Finland bindande internationella överenskommelser som gäller fartyg eller deras drift samt få kopior av dokumenten eller förteckningarna,

3) vid inspektionen av fartygssäkerheten erhålla upplysningar och bistånd av fartygets befälhavare och övriga personer som tjänstgör ombord,

4) anlita sakkunniga då det är nödvändigt för att inspektion skall kunna förrättas,

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

6) förrätta inspektion eller undersökning av fartyget i den omfattning som behövs, om fartyget saknar de dokument eller förteckningar som avses i 2 punkten eller om det finns anledning att anta att fartyget inte är sjövärdigt eller att det i övrigt inte uppfyller kraven i stadgandena och bestämmelserna om fartygssäkerheten eller bestämmelser i för Finland bindande internationella överenskommelser,

7) kontrollera att fartygspersonalen kan sköta de uppgifter som är nödvändiga för fartygets säkerhet, och

8) kontrollera redarens säkerhetsledningssystem i den utsträckning som fartygssäkerheten kräver.

## 7 §

### *Förrättande av inspektioner ombord*

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

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

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

## 8 §

### *Kontroll av redarens säkerhetsledningssystem och ledningsarrangemangen ombord*

Finska redares säkerhetsledningssystem samt

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

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

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

## 9 §

### *Myndigheter som är skyldiga att ge handräckning*

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

Förekommer försök att hindra eller störa en i denna lag avsedd inspektion eller annan åtgärd, skall polisen ge handräckning för förrättandet av inspektionen.

Om förfarandet vid begäran om och givande av handräckning kan statsrådet meddela närmare föreskrifter.

## 3 kap.

### **Konstaterande av fartygssäkerheten**

## 10 §

### *Dokumentkontroll*

Ett fartyg anses uppfylla stadgandena och bestämmelserna om fartygssäkerhet eller bestämmelserna i för Finland bindande internationella överenskommelser om fartygssäkerhet, om det medför giltiga besiktningssintyg samt säkerhetscertifikat och intyg utfärdade med stöd av dessa stadganden, bestämmelser eller överenskommelser, såvida det inte finns grundad anledning att anta att fartygets faktiska skick inte motsvarar uppgifterna i dokumenten.

## 11 §

*Inspektion eller undersökning av fartyg*

Inspektion eller undersökning av ett fartyg skall förrättas, om fartyget saknar de dokument som avses i 10 § eller om det finns grundad anledning att anta att fartygets faktiska skick i väsentlig grad inte motsvarar uppgifterna i dokumenten.

Om fartygssäkerheten inte kan konstateras utgående från dokumenten, på grund av att sådana inte finns, antingen för att fartygets flaggstat inte är bunden av sådana internationella överenskommelser som förpliktar fartyget att inneha de dokument som avses i 10 § eller för att fartyget inte omfattas av överenskommelserna på grund av sin ringa storlek, skall vid inspektionen kontrolleras att fartyget uppfyller de krav som ett finskt fartyg av motsvarande storlek i motsvarande fart skall uppfylla.

## 4 kap.

**Tvångsmedel och påföljder**

## 12 §

*Brist eller missförhållande i fartygssäkerheten*

Om det vid inspektion eller annars framgår att fartyget till någon del inte uppfyller kraven i stadgandena och bestämmelserna om fartygssäkerheten eller internationella överenskommelser som är bindande för Finland eller att redaren eller fartygets befälhavare inte annars iakttar ovan nämnda stadganden och bestämmelser eller överenskommelser, skall tillsynsmyndigheten efter överläggningar med redaren eller fartygets befälhavare ge lämpliga instruktioner för avhjälpande av bristerna eller missförhållandena.

Om redaren tredskas eller frågan inte tål dröjsmål, kan tillsynsmyndigheten efter att ha hört vederbörande, ålägga redaren eller befälhavaren att inom utsatt tid vidta nödvändiga åtgärder. Gäller beslutet ett utländskt fartyg, anses hörande av befälhavaren i samband med inspektionen som hörande av vederbörande.

## 13 §

*Vite och hot om avbrytande*

Sjöfartsstyrelsen kan förena ett åläggande enligt 12 § 2 mom. med vite eller hot om avbrytande. Vite och hot om avbrytande kan

föreläggas redaren eller dennes ombud eller båda. Om vite och hot om avbrytande gäller vad som stadgas i viteslagen (1113/90).

Har tillsynsmyndigheten grundad anledning att misstänka att redaren försöker kringgå åläggandet genom att ta fartyget ur trafik i Finland, kan sjöfartsstyrelsen förordna att redaren innan fartyget lämnar finsk hamn skall ställa en säkerhet som motsvarar vitet. Då den åtgärd som tillsynsmyndigheten beslutat om blivit vidtagen skall säkerheten återställas till redaren.

## 14 §

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

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

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

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

## 15 §

*Anmälan av brott till åtal*

Finns det skäl att misstänka brott mot stadgandena om fartygssäkerheten, skall tillsynsmyndigheten anmäla detta till allmänna åklagaren.

Anmälan kan lämnas ogjord, om brottet är ringa och om det framgår att gärningen har

orsakats av en med tanke på omständigheterna ursäktlig vårdslöshet eller tanklöshet och allmän fördel inte kräver att anmälan görs.

Tillsynsmyndigheten skall ges tillfälle att bli hörd vid förundersökningen och i underrätten i ett mål där myndigheten har gjort åtalsanmälan.

## 16 §

*Tillsynsförseelse som gäller fartygssäkerhet*

En redare, dennes ombud, ett fartygs befälhavare eller varje annan person som ansvarar för fartygets drift och som inte iakttar tillsynsmyndighetens beslut eller förordnande som meddelats med stöd av 12 § 2 mom. eller 14 § 2 mom., skall för *tillsynsförseelse som gäller fartygssäkerhet* dömas till böter, om för gärningen inte stadgas strängare straff i någon annan lag.

## 17 §

*Brott mot tystnadsplikt*

Den som uppsåtligt bryter mot förbudet i 20 eller 21 § skall för *brott mot i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten stadgad tystnadsplikt* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Allmänna åklagaren får inte väcka åtal för brott som avses i 1 mom., om inte målsägaren har anmält brottet till åtal.

På brott mot tystnadsplikt som begås av tjänsteman eller offentligt anställd arbetstagare skall dock 40 kap. 5 § strafflagen tillämpas.

## 5 kap.

**Ändringsökande**

## 18 §

*Besvär*

Ändring i sjöfartsdistrikts beslut som fattats med stöd av denna lag söks genom besvär hos sjöfartsstyrelsen och ändring i sjöfartsstyrelsens beslut genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen i den ordning som stadgas i lagen om ändringsökande i förvaltningsärenden (154/50).

Besvärstiden är 30 dagar från delfäendet av beslutet. Besvärstiden är dock 48 timmar från den tidpunkt då befälhavaren eller redaren tagit del av sjöfartsdistriktets beslut enligt 14 § om stoppande av fartyget.

Besvärsskriften skall tillställas den myndighet som utfärdat beslutet. Denna skall utan dröjsmål vidarebefordra handlingarna i målet och sitt eget utlåtande till besvärmyndigheten. Besvären skall handläggas i brådskanie ordning.

## 19 §

*Verkställighet av överklagat beslut*

Anförande av besvär hindrar inte att ett beslut om att stoppa ett i 14 § avsett fartyg, inskränka dess drift eller förbjuda användningen av en utrustning, anordning, rutin eller ett arrangemang ombord verkställs, om inte besvärmyndigheten beslutar något annat.

## 6 kap.

**Särskilda stadganden**

## 20 §

*Anmälan om förseelser och hemlighållande av anmälarens identitet*

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

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

## 21 §

*Tystnadsplikt*

Den som vid utförande av en uppgift som stadgas i denna lag har erhållit uppgifter om någon annans hälsa, ekonomi, affärs- eller yrkeshemlighet eller om en i 20 § avsedd anmälarens identitet, får inte röja eller utnyttja de uppgifter som han erhållit för egen eller annans vinning, om inte den till vars förmån tystnadsplikten har stadgats, ger sitt samtycke till att uppgifterna röjs.

De i 1 mom. avsedda uppgifterna får dock ges till åklagar- och polismyndigheter för utredande av brott samt till andra myndigheter enligt vad som stadgas särskilt.

## 22 §

*Ersättning för ekonomisk skada*

Skada som uppkommit till följd av fel eller försummelse som tillsynsmyndigheten åsamkat då denna utfört en i denna lag avsedd uppgift ersätts enligt vad som stadgas i skadeståndslagen (412/74).

Behörig domstol (sjörättsdomstol) i ärenden som avgörs enligt 1 mom. är Helsingfors tingsrätt.

## 23 §

*Närmare stadganden och bestämmelser*

Närmare stadganden om verkställigheten av denna lag utfärdas genom förordning.

Trafikministeriet kan, enligt vad som stadgas genom förordning, meddela närmare föreskrifter om tillsynen över fartygssäkerheten. Dessutom kan sjöfartsstyrelsen, enligt vad som stadgas genom förordning, meddela närmare föreskrifter om tekniska detaljer med anknytning till tillsynen över fartygssäkerheten.

## 24 §

*Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Åtgärder som verkställigheten av denna lag förutsätter får vidtas innan den träder i kraft.

3.

**L a g****om ändring av 5 § lagen om förhindrande av vattens förorening, förorsakad av fartyg**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras 5 § 2 mom. lagen den 16 mars 1979 om förhindrande av vattens förorening, förorsakad av fartyg (300/79) som följer:

5 §

och bestämmelser som utfärdats med stöd av den.

En sjöfartsinspektör kan förbjuda ett fartygs  
avfärd eller avbryta dess resa, om det är fråga  
om verkställande av en med stöd av 4 §  
föreskriven trafikbegränsning eller om fartyget  
grovt har brutit mot denna lag eller stadganden

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som  
bestäms genom förordning.

Helsingfors den 22 december 1994

**Republikens President**  
**MARTTI AHTISAARI**

Trafikminister *Ole Norrback*

## 1.

## Lag

### om ändring av sjölagen

Enligt riksdagens beslut  
ändras rubriken för 1 kap. 8 §, 8 § 2 mom. och 20 kap. 9 § sjölagen av den 15 juli 1994 (674/94)  
samt  
fogas till 1 kap. nya 8 a och 8 b §§ som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 1 kap.

#### Allmänna stadganden om fartyg

#### 8 §

*Fartygs sjövärdighet*

Angående konstruktion, utrustning, bemanning, säker drift och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift samt besiktning av fartyg och annan tillsyn över dess sjövärdighet stadgas genom förordning. Genom förordning kan även stadgas om helikopterverksamhet på fartyg.

*Fartygs sjövärdighet och säkra drift*

Om fartygs konstruktion, utrustning, bemanning, säkra drift och ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift samt om fartygs besiktning stadgas genom förordning. Genom förordning stadgas även om passagerarlistor och helikopterverksamhet på fartyg.

#### 8 a §

*Redarens säkerhetsledningssystem*

Finska redare samt utländska redare som bedriver handelssjöfart på finskt vattenområde skall ha ett sådant säkerhetsledningssystem genom vilket fartygssäkerheten ombord på redarens fartyg utvecklas och upprätthålls.

Om redarens säkerhetsledningssystem stadgas genom förordning.

Trafikministeriet kan, enligt vad som stadgas genom förordning, utfärda närmare föreskrifter om redarens säkerhetsledningssystem. Sjöfartsstyrelsen kan, enligt vad som stadgas genom förordning, i enskilt fall bevilja undantag från kraven i stadgandena och bestämmelserna om redarens säkerhetsledningssystem.

## Gällande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 8 b §

## Tillsyn

Angående tillsynen över efterlevnaden av stadgandena och bestämmelserna om fartygs sjövärdighet och säkra drift samt ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift ävensom tillsynen över efterlevnaden av stadgandena och bestämmelserna om redarens säkerhetsledningssystem gäller vad som stadgas i lagen om tillsyn över fartygs säkerheten ( / ) och stadgas eller bestäms med stöd av den.

## 20 kap.

## Straffstadganden

## 9 §

*Sjölags- och sjösäkerhetsförseelse*

Den som bryter mot stadganden eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av 1 kap. 8 § skall, om inte strängare straff för gärningen stadgas på något annat ställe i lag, för *sjölagsförseelse* dömas till böter.

Den som uppsåtligen eller av likgiltighet bryter mot stadganden eller bestämmelser som har utfärdats med stöd av 1 kap. 8 § så att gärningen är ägnad att äventyra säkerheten inom sjöfarten, skall för *sjösäkerhetsförseelse* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Vid sjölags- eller sjösäkerhetsförseelse får eftergift ske i fråga om anmälan, åtal eller straff, om förseelsen med beaktande av omständigheterna är ringa.

## 9 §

*Fartygssäkerhetsförseelse och förseelse som innebär äventyrande av fartygssäkerheten*

Den som bryter mot stadganden eller bestämmelser som utfärdats med stöd av 1 kap. 8 eller 8 a § skall, om inte strängare straff för gärningen stadgas i någon annan lag, för *fartygssäkerhetsförseelse* dömas till böter.

Den som uppsåtligen eller av *grov oaktsamhet* bryter mot stadganden eller bestämmelser som utfärdats med stöd av 1 kap. 8 § eller 8 a § så att gärningen är ägnad att äventyra fartygssäkerheten, skall för *förseelse som innebär äventyrande av fartygssäkerheten* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Vid *fartygssäkerhetsförseelse och förseelse som innebär äventyrande av fartygssäkerheten* får eftergift ske i fråga om anmälan, åtal eller straff, om förseelsen med beaktande av omständigheterna är ringa.

*Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.*

*Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan den träder i kraft.*

## 3.

**Lag****om ändring av 5 § lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras 5 § 2 mom. lagen den 16 mars 1979 om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg (300/79) som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

## 5 §

-----  
Sjöfartsinspektör kan förbjuda fartygs avfärd eller avbryta dess resa, såvida det är fråga om verkställande av en med stöd av 4 § i denna lag föreskriven trafikbegränsning eller såvida omedelbar risk för vattnens förorening av någon speciell orsak ansluter sig till resan eller såvida man på fartyget grovt brutit mot denna lag eller med stöd av den utfärdade stadganden eller föreskrifter.

-----

-----  
*En sjöfartsinspektör kan förbjuda ett fartygs avfärd eller avbryta dess resa, om det är fråga om verkställande av en med stöd av 4 § föreskriven trafikbegränsning eller om fartyget grovt har brutit mot denna lag eller stadganden och bestämmelser som utfärdats med stöd av den.*

-----

-----  
*Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.*

-----