

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag till ändring av lagstiftningen om säkerheten på passagerarfartyg**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det ändringar i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg, lagen om passagerarfartygs personlistor och i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Genom propositionen genomförs de bestämmelser i ändringarna av direktiven om passagerarfartygs säkerhet som förutsätter nationell lagstiftning. Den allmänna målsättningen med ändringen av direktiven om säkerheten på passagerarfartyg är att modernisera, förenkla och förtydliga lagstiftningen, minska den administrativa bördan och säkerställa att lagstiftningen är proportionerlig.

I propositionen föreslås det dessutom att besiktningen av vissa fartygstyper ändras, att man delvis slopar den årliga skrovbesiktningen av fartyg som används i vintertrafik samt att lagstiftningen kompletteras med bestämmelser om traditionsfartyg och yrkesbåtar. Syftet med besiktningssyftet är att öka transparensen vid tillsynen över sjöfarten och att luckra upp regleringen genom att göra det möjligt för redarna att utföra en bedömning av säkerheten när det gäller vissa fartygstyper. Ändringen minskar även redarens kostnader för besiktningen och ökar flexibiliteten vid bedömningen av säkerheten. Eftersom den årliga skrovbesiktningen av fartyg som används i vintertrafik delvis slopas säkerställs fartygens lämplighet för vintertrafik i fortsättningen vid en inspektion av skrovet som utförs i samband med dockningen I och med ändringarna minskar både redarens och myndighetens administrativa börda, då det blir möjligt att frångå medgivandet av undantag.

Regleringen av yrkesbåtarna föreslås bli preciserad och kompletterad till de delar alla särdrag hos yrkesbåtarna inte har beaktats i den gällande regleringen om yrkesbåtar. Syftet med de nya bestämmelserna om traditionsfartyg är att göra det möjligt att besikta traditionsfartyg och meddela särskilda tekniska föreskrifter för traditionsfartyg genom vilka det vore möjligt att öka beaktandet av traditionsfartygens konstruktioner och deras kulturhistoriska värde. Syftet med ändringen är att öka den småskaliga kommersiella användningen av traditionsfartyg, vilket kan främja underhållet och användningen av traditionsfartyg. Med anledning av regleringen om traditionsfartyg föreslås det dessutom att bestämmelser om traditionsfartygens bemanning och behörigheter ska tas in i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg och i lagen om transportservice.

Det centrala syftet med ändringarna är att i enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Juha Sipiläs regering göra regleringen smidigare. I propositionen föreslås också några tekniska ändringar.

Lagarna avses träda i kraft den 21 december 2019.

---

**INNEHÅLL**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÄN MOTIVERING .....	4
1 INLEDNING.....	4
2 NULÄGE .....	5
2.1 Lagstiftning och praxis.....	5
2.2 Europeiska unionens lagstiftning.....	6
2.3 Bedömning av nuläget .....	9
2.3.1 Direktivändringar .....	9
2.3.2 Reformen av besiktningsverksamheten.....	9
2.3.3 Skrovbesiktning av fartyg som används i vintertrafik.....	10
2.3.4 Yrkesbåtar .....	10
2.3.5 Traditionsfartyg.....	12
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	13
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	16
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	17
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	19
DETALJMOTIVERING .....	21
1 LAGFÖRSLAG .....	21
1.1 Lagen om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.....	21
1.2 Lagen om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.....	28
1.3 Lagen om ändring av lagen om passagerarfartygs personlistor .....	31
3 kap. ....	33
Krav för insamling av uppgifter .....	33
4 kap. ....	33

## RP 198/2018 rd

Bevaring av uppgifter.....	33
1.4 Lagen om ändring av 2 och 4 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg.....	34
1.5 Lagen om ändring av lagen om transportservice .....	35
2 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER .....	36
3 IKRAFTTRÄDANDE .....	36
4 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING .....	36
LAGFÖRSLAG .....	37
om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg .....	37
om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.....	42
om ändring av lagen om passagerarfartygs personlistor .....	48
om ändring av 2 och 4 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg .....	53
om ändring av lagen om transportservice.....	54
PARALLELLTEXT .....	55
om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg .....	55
om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.....	64
om ändring av lagen om passagerarfartygs personlistor .....	76
om ändring av 2 och 4 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg .....	84
om ändring av lagen om transportservice.....	85

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Inledning

Den 6 juni 2016 lade Europeiska kommissionen fram förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (COM(2016)369 slutlig), till Europaparlamentets och rådets direktiv om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik, om ändring av direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG (COM(2016) 371 slutlig) samt till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna (COM(2016) 370 slutlig).

Syftet med direktivförslagen är att uppdatera och precisera den gällande regleringen om passagerarfartyg och att minska bolagens administrativa arbetsbördor. I kommissionens vitbok Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (COM(2011) 144 slutlig) konstateras det att det finns behov att modernisera lagstiftningen i fråga om säkerheten på passagerarfartyg. Med anledning av detta inledde kommissionen en funktionsinspektion gällande lagstiftningen i samband med programmet Regulatory Fitness and Performance Programme (REFIT). Syftet med programmet REFIT är att förtydliga och modernisera unionens rättsakter. Som föremål för funktionsinspektionen valdes de direktiv som är centrala med tanke på säkerheten på passagerarfartyg, nämligen 2009/45/EG, 1999/35/EG och 98/41/EG. Efter funktionsinspektionen föreslog kommissionen att lagstiftningen om de ovannämnda direktiven om säkerheten på passagerarfartyg ska reformeras.

Statsrådet gav den 17 augusti 2016 en skrivelse till riksdagen om kommissionens förslag (U 42/2016 rd). Kommunikationsutskottet överlämnade sitt yttrande om saken och understödde statsrådets ståndpunkt. Utskottet ansåg att det är bra att de föreslagna ändringarna inte endast syftar till att förbättra säkerheten på passagerarfartyg utan även till att förtydliga och luckra upp regleringen samt minska den administrativa arbetsbördan. Enligt utskottet är det viktigt att det görs klart att de små passagerarfartygen i inrikes fart och bland annat traditionsfartygen inte föreslås omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 2009/45/EG om passagerarfartyg så att dessa fartygs utrustningskostnader kan minskas. Liksom statsrådet ansåg även utskottet att det är viktigt att denna avgränsning kvarstår vid den fortsatta beredningen.

Direktiven antogs den 15 november 2017 och trädde i kraft den 21 december 2017. De bestämmelser som genomförandet av direktiven förutsätter bör medlemsstaterna utfärda och offentliggöra senast den 21 december 2019.

För att verkställa den nationella lagstiftning som ändringarna i direktiven förutsätter föreslås det i propositionen ändringar i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009), nedan *lagen om fartygssäkerhet*, lagen om passagerarfartygs personlistor (1038/2009), nedan *lagen om personlistor* och lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995), nedan *tillsynslagen om fartygssäkerhet*.

I propositionen föreslås på grund av nationella behov också några lagändringar som gäller att göra lagstiftningen smidigare, t.ex. om besiktning, samt bestämmelser om traditionsfartyg och yrkesbåtar och en bestämmelse om att den årliga skrovbesiktningen av fartyg som används i vintertrafik delvis ska slopas. Med anledning av regleringen om traditionsfartyg föreslås det dessutom att bestämmelser om traditionsfartygens bemanning och behörigheter ska tas in i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009), nedan *lagen om fartygspersonal* och i lagen om transportservice (320/2017).

## 2 Nuläge

### 2.1 Lagstiftning och praxis

Finlands lagstiftning gällande säkerheten på passagerarfartyg bygger i huvudsak på sjölagen (674/1994), lagen om fartygssäkerhet, tillsynslagen om fartygssäkerhet, statsrådets förordning om garanterande av en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik (95/2002), miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009), lagen om fartygspersonal, lagen om transportservice och lagen om personlistor, och av dessa föreslås det i denna proposition ändringar i lagen om fartygssäkerhet, tillsynslagen om fartygssäkerhet, lagen om personlistor, lagen om fartygspersonal och lagen om transportservice. Lagstiftningen om säkerheten på passagerarfartyg gäller passagerarfartygen, dvs. handelssjöfarten. Enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen för Åland (1114/1991) faller handelssjöfarten och farlederna för handelssjöfarten inom rikets lagstiftningsbehörighet.

#### *Lagen om fartygssäkerhet*

Lagen om fartygssäkerhet trädde i kraft år 2010. Lagen har utformats fartygsspecifikt till en slags ramlag och innehåller ett bemyndigande för Trafiksäkerhetsverket att meddela tekniska föreskrifter. Lagen innehåller bestämmelser om säkerhetskraven för de olika fartygsklasserna och om fartygens besiktningar. De säkerhetsbesiktningar som ett fartyg ska genomgå är första besiktning, förnyad besiktning, periodisk besiktning, mellanliggande besiktning och årlig besiktning. Syftet med besiktningarna är att säkerställa att fartygets konstruktion, maskineri och utrustning uppfyller kraven i bestämmelserna och föreskrifterna om säkerheten på fartyg. Vid besiktningen säkerställs det också att fartyget uppfyller kraven i de bestämmelser och föreskrifter som gäller förebyggande av den förorening av miljön som orsakas av fartyg. De finska fartygen besiktas av Trafiksäkerhetsverket, som alternativt kan bemyndiga en utsedd besiktningförrättare eller ett erkänt klassificeringssällskap att partiellt eller helt utföra en besiktning. Trafiksäkerhetsverket eller ett erkänt klassificeringssällskap beviljar på basis av besiktningen besiktningshandlingar, certifikat och säkerhetshandlingar eller gör en anteckning i dem om en utförd periodisk, mellanliggande eller årlig besiktning.

#### *Tillsynslagen om fartygssäkerhet*

Särskilt när det gäller hamnstatsinspektionerna finns bestämmelserna om tillsynen över efterlevnaden av bestämmelserna och föreskrifterna om fartygssäkerheten i tillsynslagen om fartygssäkerhet. I lagen definieras begreppet fartygssäkerhet, vilket avser vad som i sjölagen föreskrivs om fartygets sjövärdighet samt om fartygets säkra drift och arrangemangen för dessa. Tillsynslagen om fartygssäkerhet tillämpas på fartyg som används inom handelssjöfart på finskt vattenområde och även på finska fartyg utanför finskt vattenområde. I tillsynslagen om fartygssäkerhet föreskrivs det om tillsynsmyndigheternas rättigheter, utförandet av inspektioner och om de tvångsmedel och påföljder som myndigheterna har till sitt förfogande. Genom tillsynslagen om fartygssäkerhet genomfördes i Finland Europaparlamentets och rådets direk-

## RP 198/2018 rd

tiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll och rådets direktiv 1999/35/EG om ett obligatoriskt inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik. Lagen trädde i kraft år 1996.

### *Lagen om personlistor*

Lagen om personlistor trädde i kraft år 2010. Genom den lagen uppfylldes kravet enligt grundlagen om att det ska föreskrivas på lagnivå om passagerarfartygs personlistor. Samtidigt preciserades bestämmelserna om registrering av personuppgifter i enlighet med kraven i den personuppgiftslag som gällde då (523/1999). I samband med detta genomfördes också direktivet om registrering av personer på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i unionens medlemsstater. Direktivet hade tidigare genomförts genom statsrådets förordning om passagerarfartygs personlistor, som upphävdes.

### *Lagen om fartygspersonal*

I lagen om fartygspersonal föreskrivs det bland annat om fartygets bemanning och vakthållningen på fartyget. Lagen innehåller även de bestämmelser om det nationella genomförandet som krävs enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95. Dessutom innehåller lagen bestämmelser om påföljder och rättsskydd.

### *Lagen om transportservice*

I lagen om transportservice har man sammanfört bestämmelserna om person- och godstrafik. Syftet med lagen är att förbättra konkurrenskraften för tillhandahållarna inom person- och godstrafiken. Lagen innehåller också bestämmelser om marknadsföring samt kompetensen hos transportpersonalen inom flyg-, sjö- och spårtrafiken.

## **2.2 Europeiska unionens lagstiftning**

### *Non-SOLAS-direktivet*

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg, nedan *Non-SOLAS-direktivet*, antogs år 2009. Syftet med direktivet är särskilt att uppnå en enhetlig säkerhetsnivå för både nya och gamla passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som används för resor i hemlandet. Syftet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2018 om ändring av direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg, *non-SOLAS-ändringsdirektivet*, är att tillämpningen av direktivet ska bli enhetlig. Genom ändringsdirektivet uppdateras vissa definitioner och hänvisningar i syfte att uppnå rättslig klarhet och enhetlighet och därmed också en högre säkerhetsnivå.

I ändringsdirektivet förtydligas tillämpningsområdet för non-SOLAS-direktivet. Utanför direktivets tillämpningsområde lämnas alla de under 24 meter långa passagerarfartyg, vindkraftverks offshore-servicefartyg, traditionsfartyg och fartyg som endast trafikerar inom ett hamnområde. Dessutom preciseras det att aluminium har samma värde som stål med avseende på direktivets ändamål.

## RP 198/2018 rd

Passagerarfartygen med en längd under 24 meter lämnades utanför tillämpningsområdet för ändringsdirektivet, eftersom det har visat sig vara mycket svårt att tillämpa kraven på dem. Genom non-SOLAS-direktivet har man inte lyckats uppnå en enhetlig säkerhetsnivå för små passagerarfartyg eller bemöta utmaningarna i anknnytning till fartygens mångfacetterade verksamhetsmiljöer och användningsändamål. Detta har lett till att endast mycket få av de passagerarfartyg som är under 24 meter långa har beviljats certifikat i enlighet med non-SOLAS-direktivet. En stor del av de små passagerarfartygen har byggts enligt nationella krav. Detta kar konsekvenser när ett fartyg byter flaggstat, eftersom man vid varje byte är tvungen att kontrollera om fartyget uppfyller den nya flaggstatens krav. När det gäller fartygen med en längd under 24 meter har det konstaterats att man måste utarbeta särskilda, gemensamma rekommendationer med säkerhetskrav för medlemsstaterna om dessa fartyg lämnas utanför direktivets tillämpningsområde. Enligt kommissionen har medlemsstaterna bättre förutsättningar att bedöma de begränsningar i fråga om navigeringen av dessa fartyg som följer av lokala förhållanden, som t.ex. avståndet från kusten eller till hamnen samt väderförhållandena.

I non-SOLAS-ändringsdirektivet förenklas också den definition av havsområde som finns i non-SOLAS-direktivet genom slopandet av hänvisningarna till kraven i fråga om platsen där nödställda kan ta sig i land och avståndet till en skyddad plats. Beslutet om huruvida en viss plats vid kusten är lämplig som skyddad plats ska basera sig på medlemsstatens prövning i varje enskilt fall.

De bestämmelser enligt vilka ombyggda lastfartyg inte kan anses vara nya passagerarfartyg ska förtydligas så att kraven i fråga om ombyggnad även kan tillämpas på andra fartyg än de passagerarfartyg som redan används. Dessutom har kommissionen som avsikt att grunda en databas för de anmälningar som gäller medlemsstaternas likvärdigheter och säkerhetsåtgärder

### *Direktivet om personlistor*

År 1998 antogs rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater. Avsikten med detta direktiv var att säkerställa att antalet passagerare på passagerarfartyg inte överstiger den mängd som har godkänts för fartyget och dess säkerhetsutrustning. Dessutom var syftet att säkerställa att bolagen i samband med att en olycka inträffat kan anmäla till efterspanings- och räddningstjänsterna hur många personer passagerarfartyget medför. För att effektivisera och försnabba de behöriga myndigheternas tillträde till passageraruppgifterna antogs Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2109 om ändring av rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater och av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna, nedan *direktivet om personlistor*.

Erfarenheterna från resultaten av den funktionsinspektion som baserar sig på programmet för en effektivare och verkningsfullare reglering och från genomförandet av direktiv 98/41/EG har visat att de behöriga myndigheterna inte alltid får uppgifterna om personerna på fartyget tillräckligt snabbt då när de behöver dem. Även digitaliseringen ökar möjligheterna att i samband med nödsituationer till sjöss eller efter en olycka till havs få tillgång till uppgifterna om passagerarantal. De uppgifter om personerna på fartyg som krävs enligt direktiv 98/41/EG ska i fortsättningen anmälas till en nationell gemensam kontaktpunkt via vilket den behöriga nationella myndigheten kan få uppgifterna snabbt i en nödsituation eller efter en olycka. I Finland är denna nationella kontaktpunkt Portnet-systemet.

På korta resor, i praktiken inrikesresor, ska antalet ombordvarande anmälas till den nationella gemensamma kontaktpunkten med hjälp av en ändamålsenlig teknisk metod som väljs genom medlemsstatens prövning. Ett annat alternativ är att antalet personer anmäls till en utsedd myndighet genom att använda ett automatiskt identifieringssystem för fartyg (Automatic Identification Systems), nedan *AIS*.

För att säkerställa att proportionalitetsprincipen iakttas har dock medlemsstaterna möjligheten att på vissa villkor bevilja sådana mindre verksamhetsutövare som i huvudsak trafikerar inrikes på korta rutter på under 60 minuter befrielse från kravet om att anmäla antalet ombordvarande till den nationella gemensamma kontaktpunkten. På vissa villkor kan även de passagefartyg som trafikerar inom havsområde D befrias av medlemsstaterna från kravet att anmäla uppgifterna om passagerarna. Medlemsstaten ska anmäla beslut om befrielse från kravet i den databas som kommissionen ska grunda.

Genom direktivet uppdateras och preciseras också vissa definitioner gällande registreringen av passagerare, som t.ex. definitionen av passagerarfartyg och definitionen av ett skyddat havsområde. Dessutom harmoniseras definitionerna med definitionerna i non-SOLAS-direktivet. Definitionen av den som för register över passagerare ändras så att den inte längre omfattar en skyldighet att förvara uppgifterna. Kraven för de system för registrering av passagerare som bolagen för, t.ex. kravet om godkännandet av systemet, ska slopas. I fortsättningen ska anmälingsskyldigheten även gälla passagerarnas medborgarskap. Syftet med skyldigheten att anmäla medborgarskapet är att anhöriga snabbt kan få tillförlitlig information i samband med en olycka, att onödiga dröjsmål kan minskas med hjälp från ett konsulat och andra tjänster och att förfarandena för identifiering blir enklare.

Direktivet om personlistor ger medlemsstaterna möjligheten att ta i bruk en övergångsperiod på sex år då det är tillåtet att med hjälp av de nuvarande systemen lämna in de uppgifter som krävs. Övergångsperioden räknas från den 20 december 2017, vilket betyder att den tar slut den 21 december 2023.

Europeiska kommissionen lade den 17 maj 2018 fram sin tredje omgång åtgärder för att modernisera Europas transport- och mobilitetssystem (Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en europeisk miljö med en enda kontaktpunkt för sjötransport och om upphävande av direktiv 2010/65/EU COM(2019) 278 slutlig). Detta förslag till förordning kommer också att inverka på hur antalet passagerare och passageraruppgifterna tekniskt anmäls i fortsättningen och på vilka tekniska genomförandekrav som ställs på systemen.

#### *Besiktningdirektivet*

Unionens lagstiftning gällande ett obligatoriskt inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg (roll-on/roll-off) och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik är från år 1999. Denna lagstiftning ska reformeras genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG, nedan *besiktningdirektivet*, för att kunna beakta de framsteg som uppnåtts vid genomförandet av det system för hamnstatskontroll som togs i bruk i och med direktiv 2009/16/EG samt erfarenheterna från den verksamhet inom Parisförståndsavtalet av 26 januari 1982 som gäller medlemsstaternas inspektionsverksamhet.

Besiktningdirektivet undanröjer överlappande verksamhet när det gäller specialbesiktningar av fartyg och de inspektioner som det föreskrivs om i andra författningar. Genom besikt-



ningsdirektivet preciseras också tidsfristerna för de årliga inspektioner som ska utföras på ro-ro-passagerarfartyg på så sätt att inspektionerna ska utföras regelbundet med cirka sex månaders mellanrum. Reglerna för inspektionerna förtydligas så att den ena av de årliga inspektionerna ska utföras då fartyget är i drift och den andra inspektionen då fartyget är i hamn. Syftet med ändringarna är att förtydliga det nuvarande förfarandet, men innehållet ändras inte.

## 2.3 Bedömning av nuläget

### 2.3.1 Direktivändringar

Direktivändringarna förutsätter ändringar i den nationella lagstiftningen. Den funktionsinspektion som utfördes enligt REFIT-programmet visade att unionens lagstiftningsram i fråga om säkerheten på passagerarfartyg har lett till att nivån på säkerheten på passagerarfartyg är enhetlig i unionen. Säkerhetsinspektionen visade också att det i viss mån finns överlappningar, eftersom utvecklingen av unionens lagstiftning om passagerares säkerhet har påverkats av olika krav och situationer under årens gång. Lagstiftningen behöver harmoniseras och förenklas för att kunna minska redarnas administrativa arbetsbördor och för att de åtgärder som krävs av medlemsstaternas sjöfartsmyndigheter ska vara ändamålsenliga. Som en följd av funktionsinspektionen ändrades ovannämnda direktiv, och dessa ändringar ska genomföras nationellt.

### 2.3.2 Reformen av besiktningsverksamheten

De finska fartygen besiktas av Trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsverket kan bemyndiga ett erkänt klassificeringssällskap att partiellt eller helt utföra en besiktning. Dessutom kan Trafiksäkerhetsverket på basis av lagen om fartygssäkerhet även partiellt eller helt låta en sådan utsedd besiktningsförrättare som inte är anställd hos denna utföra en besiktning av ett fartyg.

De utsedda besiktningsförrättarna utför i regel alla besiktningar av lastfartyg i inrikes fart med en längd som understiger 24 meter samt besiktningarna av hyresbåtar i inrikes fart. Vissa utsedda besiktningsförrättare får även utföra besiktningar av passagerarfartyg i inrikes fart med en längd som understiger 24 meter. Trafiksäkerhetsverket har också gett utsedda besiktningsförrättare till uppdrag att utföra dykningar för utvändigt inspektion av fartygets botten, och för dessa gäller inga begränsningar av fartygets storlek.

Vid Trafiksäkerhetsverkets uppbärande av avgifter iakttas lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992) och självfinansieringsprincipen enligt kommunikationsministeriets förordning om Trafiksäkerhetsverkets avgiftsbelagda prestationer (937/2017). De avgifter som Trafiksäkerhetsverket uppbär fastställs på basis av arbetstimmarna. Avgifterna fastställs på basis av kostnadsmotsvarigheten, och för detta har statskontoret gett ut anvisningar (20.11.2014 Dnr SK/1078/00.01/2014). Självkostnadsprincipen betyder att avgiften för prestationen ska motsvara statens totala kostnader för utförandet av prestationen.

Avgifterna för de besiktningar som utsedda besiktningsförrättare utför och för de skeppsmätningar som skeppsmätarna utför fastställs genom lagen om fartygssäkerhet, och avgifterna för de inspektioner som utsedda inspektörer utför fastställs genom miljöskyddslagen för sjöfarten. Storleken på de arvoden som betalas fastställs för de utsedda besiktningsförrättarna och skeppsmätarna samt de utsedda inspektörerna genom förordning av statsrådet (143/2013). I lagen om fartygssäkerhet föreskrivs det att betalningsskyldigheten gäller den som beställer be-

siktningen eller skeppsmätningen, dvs. i praktiken redaren. I miljöskyddslagen för sjöfarten föreskrivs det på motsvarande sätt att fartyget ansvarar för kostnaderna för de utförda inspektionerna. Storleken på arvodet till den utsedda besiktningsförrättaren är beroende på fartygets bruttodräktighet mellan 205-370 euro för passagerarfartygens del.

Arvodena till besiktningsförrättarna, skeppsmätarna och de utsedda inspektörerna är s.k. fasta arvoden av engångsnatur, och således påverkas inte deras storlek av hur lång tid åtgärden tar. Utöver arvodet har de utsedda besiktningsförrättarna och skeppsmätarna samt de utsedda inspektörerna rätt att få ersättning för resekostnader samt dagpenning enligt statens resereglemente.

Praxis inom besiktningen i fråga om vissa fartygsgrupper, t.ex. yrkesbåtar, pråmar och lastfartyg med en längd under 24 meter i inrikes fart, är att redaren under vissa förutsättningar själv kan göra en säkerhetsbedömning av sitt fartyg, dvs. utföra egenkontroll, vilket också medför inbesparingar i kostnaderna för besiktning.

### 2.3.3 Skrovbesiktning av fartyg som används i vintertrafik

Bestämmelserna om skrovbesiktning av fartyg som används i vintertrafik finns i lagen om fartygssäkerhet. Fartygsskrovet ska besiktas för vintertrafik när fartyget tas i bruk i vintertrafik första gången. Av botten på ett fartyg som används i vintertrafik ska det årligen utföras en utvändigt besiktning innan fartyget tas i bruk i vintertrafik på nytt. Fartyg som isklassats av ett av Trafiksäkerhetsverket bemyndigat erkänt klassificeringssällskap behöver inte besiktas varje år. Trafiksäkerhetsverket kan av särskilda skäl dessutom befria ett icke-klassat fartyg från besiktningskravet, förutsatt att säkerheten på fartyget inte äventyras.

Bestämmelsen orsakar en onödigt stor administrativ arbetsbörda, eftersom Trafiksäkerhetsverket befriar de flesta icke-klassade fartygen från den årliga skrovbesiktningen. Vintertrafikbesiktningar görs när det på grund av det bestämda besiktningsintervallet förutsätts en skrovbesiktning. Kravet om den skrovbesiktning som gäller vintertrafiken har i regel konstaterats vara onödigt, och i praktiken har Trafiksäkerhetsverket beviljat tillstånd att göra undantag från kravet. Då kravet slopas medför det även kostnadsbesparingar för redaren.

### 2.3.4 Yrkesbåtar

Lagen om fartygssäkerhet innehåller en definition av yrkesbåt. Enligt definitionen avses med yrkesbåt ett fartyg med en längd på minst 2,5 men under 24 meter som används för att utöva yrke eller idka näring. Enligt lagen om fartygssäkerhet ska en yrkesbåt genomgå första besiktning innan fartyget sätts i trafik som finskt fartyg, och i lagen föreskrivs även om de besiktningar som ska utföras av övriga yrkesbåtar. Trafiksäkerhetsverket har bemyndigats att meddela närmare föreskrifter om när dessa besiktningar ska utföras och vad de ska innehålla. Lagen om fartygssäkerhet möjliggör också meddelande av närmare tekniska föreskrifter bland annat i fråga om yrkesbåtars konstruktion och andra motsvarande tekniska egenskaper.

Man har lagt märke till att den gällande regleringen om yrkesbåtar inte beaktar alla de förfaranden som gäller för yrkesbåtarna, t.ex. att det för yrkesbåtar utfärdas certifikat för yrkesbåt. Yrkesbåtarna utgör ett specialfall, eftersom regleringen av dem är nationell, men i praktiken omfattas yrkesbåtarna dock på många punkter av samma krav, standarder och bedömningsförfaranden som fritidsbåtarna. Bestämmelserna om fritidsbåtar finns emellertid i en annan lag och bygger på Europeiska unionens lagstiftning. Den gällande regleringen om yrkesbåtar behöver preciseras och kompletteras.

För närvarande föreskrivs det i lagen om fartygssäkerhet att Trafiksäkerhetsverket vid besiktning av yrkesbåtar kan anlita ett organ som verket har utsett och anmält till Europeiska kommissionen. I praktiken utför detta anmälda organ en bedömning i överensstämmelse med kraven genom att inspektera yrkesbåtens överensstämmelse med kraven, medan Trafiksäkerhetsverket på basis av det anmälda organets inspektionsrapport utfärdar ett certifikat för yrkesbåten där det intygas att yrkesbåtens konstruktion överensstämmer med kraven.

Bestämmelsens ordalydelse begränsar vem som får anlitas för besiktningen av en yrkesbåt, dvs. bedömningen av överensstämmelsen med kraven kan endast göras av ett anmält organ som i fråga om fritidsbåtar har utsetts för detta uppdrag av Trafiksäkerhetsverket. Således kan inte motsvarande anmälda organ som i fråga om fritidsbåtar har utsetts av myndigheter i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet utföra denna uppgift. Trafiksäkerhetsverket har i fråga om fritidsbåtar utsett endast ett anmält organ.

Bedömningen av yrkesbåtars överensstämmelse med kraven borde inte endast få göras av de anmälda organ som Trafiksäkerhetsverket har utsett när det gäller fritidsbåtar, utan det är ändamålsenligare att även anmälda organ som i fråga om fritidsbåtar har utsetts av myndigheter i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet kan utföra bedömningen av yrkesbåtars överensstämmelse med kraven. Detta ökar likabehandlingen vad gäller de anmälda organen och möjliggör en konkurrens mellan de anmälda organen.

Av den gällande lagen om fartygssäkerhet framgår inte att även ett erkänt klassificeringssällskap kan utföra en bedömning av en yrkesbåts överensstämmelse med kraven. Den gällande lagen om fartygssäkerhet innehåller inga bestämmelser om särskilda krav för tillverkaren av eller redaren för en yrkesbåt, om bedömningen av en yrkesbåts överensstämmelse med kraven och om förfarandena för den eller om certifikatet för yrkesbåt. Lagen om fartygssäkerhet innehåller dock en ovannämnd bestämmelse om anlitan av andra organ vid besiktning av yrkesbåtar, och den gäller i praktiken bedömningen av yrkesbåtars överensstämmelse med kraven.

Om en yrkesbåt genomgår väsentliga ändringar efter bedömningen av överensstämmelsen med kraven, beaktar inte lagen om fartygssäkerhet att redaren ska se till att det görs en ny bedömning av yrkesbåtens överensstämmelse med kraven.

En ny bestämmelse om yrkesbåtars överensstämmelse med kraven behövs särskilt för att Transport- och kommunikationsverket (nuvarande Trafiksäkerhetsverket) i fortsättningen ska ha möjlighet att på ansökan bevilja certifikat för yrkesbåtar med stöd av ett bemyndigande i lagen om fartygssäkerhet. Certifikatet för yrkesbåt hör nämligen enligt den lagens kapitel om besiktningar inte till de certifikat som beviljas på basis av besiktning, eftersom det inte beviljas på basis av en sjösäkerhetsbesiktning och certifikatet också kan beviljas för en sådan yrkesbåt som ska byggas i Finland och föras till utlandet men inte besiktas i Finland. Beviljandet av certifikaten för yrkesbåt baserar sig på Nordisk båtstandard från 1990 (NBS-Y) som utvecklades som ett samarbete mellan sjöfartsmyndigheterna i Finland, Danmark, Island, Norge och Sverige samt Det Norske Veritas och som gäller yrkesbåtar med en längd på under 15 meter. Utvecklandet av denna standard upphörde i början av 1990-talet. Under åren 2011-2017 beviljades det i genomsnitt 24 certifikat för yrkesbåt per år.

Enligt lagen om fartygssäkerhet är det för närvarande inte möjligt att jämställa certifikatet för yrkesbåt med det certifikat som beviljas av ett erkänt klassificeringssällskap och som intygar

att yrkesbåten uppfyller kraven i det erkända klassificeringssällskapets regler eller standarder. Om ett fartyg som har ett sådant certifikat av ett erkänt klassificeringssällskap ska besiktas som yrkesbåt i Finland, behövs det inget separat certifikat från Trafiksäkerhetsverket, eftersom det motsvaras av det certifikat som beviljats av det erkända klassificeringssällskapet.

De gällande bestämmelserna om en yrkesbåts fribord och lastmärke i lagen om fartygssäkerhet lämpar sig inte i praktiken för yrkesbåtar och motsvarar inte heller nuvarande praxis. På en yrkesbåt tillämpas med undantag av 5 kap. i lagen om fartygssäkerhet i praktiken samma slags krav på fribord som på fritidsbåtar, och i vissa situationer även sådana krav på lastmärke som avviker från 5 kap. i lagen om fartygssäkerhet.

I den gällande lagen om fartygssäkerhet föreskrivs det inte om tjänsteansvar för de personer som är anställda hos ett anmält organ. När ett anmält organ anlitas vid en besiktning av en yrkesbåt, dvs. utför bedömningen av överensstämmelsen med kraven, är det fråga om en offentlig administrativ uppgift, och därför behövs bestämmelsen om tjänsteansvar.

### 2.3.5 Traditionsfartyg

Finlands lagstiftning innehåller ingen särskild definition av traditionsfartyg eller motsvarande fartyg. Lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg (395/2012) innehåller ett omnämnande av traditionsfartyg, men termen förklaras inte närmare i lagen. Enligt den nya definitionen i non-SOLAS-ändringsdirektivet avser traditionsfartyg alla slags historiska passagerarfartyg konstruerade före 1965 och kopior av sådana, företrädesvis byggda i de ursprungliga materialen, inklusive sådana som har byggts för att uppmuntra och främja traditionella färdigheter och sjömanskap, vilka tillsammans utgör levande kulturella minnesmärken, och som handhas enligt traditionella principer för sjömanskap och teknik. I lagen om fartygssäkerhet hänvisas allmänt till non-SOLAS-direktivet.

Med tanke på regleringen av traditionsfartyg och tillsynen över den är en central fråga huruvida det bedrivs kommersiell verksamhet med fartyget. Om fartyget medför betalande kunder, omfattas det av de normala kraven på säkerhet på passagerarfartyg i inrikes fart. När det är fråga om ett traditionsfartyg som bedriver kommersiell verksamhet, ska det i enlighet med fartygsregisterlagen (512/1993) registreras antingen som ett passagerarfartyg eller ett ro-ro-passagerarfartyg. Om det inte bedrivs kommersiell verksamhet på traditionsfartyget, ska det registreras som sjöburet färdmedel i enlighet med lagen om registrering av farkoster (424/2014).

Museiverket för ett register över traditionsfartyg i syfte att säkerställa att sådana fartyg som har bedömts vara betydelsefulla med tanke på Finlands sjöfartshistoria bevaras och repareras på rätt sätt. För att få ett fartyg infört i registret krävs det att fartygsägaren lämnar en ansökan till Museiverket. Beslutet om godkännandet av registreringen av ett fartyg fattas av Museiverket på basis av ett utlåtande av en sakkunnig nämnd för traditionsfartyg. Ett fartyg som godkänns för införande i registret över traditionsfartyg ska uppfylla följande kriterier: fartyget är minst 50 år gammalt, fartyget är byggt i Finland eller i utlandet och har använts i Finland i minst 50 år och fartyget är registrerat i ett register som förs av en myndighet i Finland. I specialfall kan det göras avvikelser från ovannämnda krav.

I Museiverkets register över traditionsfartyg finns för närvarande 92 fartyg, varav 60 % är ångfartyg, 17 % motordrivna fartyg och 12 % segelfartyg försedda med hjälpmotor.

Museiverket beviljar bidrag för restauration av båtar och fartyg som har klassats som värdefulla och för reparation av maskiner och anordningar till sådana varv och båtvarv som är av riksomfattande betydelse och som utför reparationer och restaureringar med traditionella metoder. Det stöd som Museiverket beviljar till fartyg i registret är inget hinder för bedrivande av handel med fartyget.

Under de senaste decennierna har det inte skett sådana allvarliga olyckor på traditionsfartyg där följden har varit förlust av människoliv eller förlust av fartyg. Det har skett några grundstötningar och grundkörningar.

### 3 Målsättning och de viktigaste förslagen

Syftet med propositionen är att harmonisera den nationella lagstiftningen med ändringarna i direktiven om säkerheten på passagerarfartyg. I direktivändringarna föreslås inga ytterligare bestämmelser på nationell nivå.

Utöver genomförandet av direktiven föreslås det vissa andra ändringar i fråga om besiktningsverksamheten, slopande av en del av besiktningen av fartygets skrov, precisering av regleringen om yrkesbåtar samt en särskild reglering om traditionsfartyg. Det centrala syftet med ändringarna är att i enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Juha Sipiläs regering göra regleringen smidigare och minska den administrativa bördan. Dessutom föreslås det vissa lagtekniska ändringar.

#### *Direktivändringar*

De allmänna syftena med ändringarna av direktiven om säkerheten på passagerarfartyg är att modernisera, förenkla och förtydliga regleringen, minska den administrativa bördan samt säkerställa regleringens proportionalitet.

I propositionen föreslås det att lagen om fartygssäkerhet ska ändras genom behövliga ändringar av definitionerna och genom preciseringar.

Tillsynslagen om fartygssäkerhet ska ändras så att lagens överlappningar mellan specialbesiktningarna och övriga inspektioner slopas. Dessutom ska tidsfristerna för de årliga inspektioner som ska utföras på ro-ro-passagerarfartyg preciseras och bestämmelserna om inspektionerna förtydligas. I lagen görs också behövliga ändringar av definitioner.

Lagen om personlistor ändras så att det föreskrivs att personuppgifterna om fartygets passagerare ska anmälas till Portnet-systemet efter övergångsperioden. Antalet passagerare kan anmälas via AIS-systemet eller någon annan teknisk applikation. Dessutom förkortas tidsfristen för lämnandet av personuppgifterna från 30 minuter till 15 minuter i enlighet med direktivet om personlistor. Även bestämmelserna om tiden för förvaringen av personuppgifterna ändras så att de motsvarar direktivet. I lagen görs också behövliga uppdateringar av tillämpningsområdet och definitioner.

Efter övergångsperioden stryks de krav i lagen om personlistor som gäller inrättandet och godkännandet av system för personlistor samt de bestämmelser som gäller den person som bolar utsett att föra personlistan och utlämnandet av uppgifterna. Direktivet om personlistor ger medlemsstaterna möjligheten att ta i bruk en övergångsperiod på sex år då det är tillåtet att lämna in uppgifterna i lagen med hjälp av de nuvarande systemen. I lagförslaget föreslås det att övergångsperioden ska tas i bruk för att det ska finnas tillräckligt tid att genomföra de

## RP 198/2018 rd

systemändringar som gäller lämnandet av uppgifterna. De bestämmelser som gäller under övergångsperioden upphävs efter övergångsperioden genom den separata lag om upphävande som stiftas senare.

### *Reformen av besiktningsverksamheten*

Det föreslås att besiktningsverksamheten ska reformeras så att det blir möjligt för vissa fartygsgrupper att på vissa villkor övergå till egenkontroll. Med egenkontroll avses en regelbunden säkerhetsbedömning av fartyget som redaren gör själv samt rapportering via ett elektroniskt informationssystem för sjöfarten till Transport- och kommunikationsverket, som inleder sin verksamhet den 1 januari 2019. Grunderna och förutsättningarna för övergången till egenkontroll ska tas in i lagen om fartygssäkerhet, och närmare bestämmelser om egenkontrollen får meddelas genom en föreskrift av Transport- och kommunikationsverket.

Att övergå till egenkontroll ska vara möjligt endast på basis av ett godkännande av Transport- och kommunikationsverket och åtminstone i det inledande skedet ska detta endast gälla sådana yrkesbåtar och pråmar samt lastfartyg med en längd på under 24 meter som genomgått första registrering och som används i inrikes fart.

Redaren ska ansöka hos Transport- och kommunikationsverket om att få övergå till egenkontroll, och i ansökan ska redaren ge en skriftlig beskrivning av åtgärderna för egenkontroll (egenkontrollplan) och visa att redaren har den kompetens och det kunnande som krävs för att genomföra egenkontrollen. Med tillräckligt kunnande för genomförande av egenkontroll avses att redaren utöver förarbrev för hyresbåt och internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt har behörighetsbrev för däcksbefäl, om vilket det föreskrivs i statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (508/2018, nedan *bemanningsförordningen*). Dessa behörighetsbrev innefattar förarbrev, skepparbrev för inrikes fart, vaktstyrmansbrev, styrmansbrev i närtrafik, befälhavarbrev i närtrafik, överstyrmansbrev, sjökaptensbrev, förarbrev A och förarbrev B för fiskefartyg samt skepparbrev A och skepparbrev B för fiskefartyg.

De redare som fått godkännande för egenkontroll ska med regelbundna mellanrum rapportera om de vidtagna åtgärderna för egenkontroll i ett elektroniskt informationssystem för sjöfarten. Transport- och kommunikationsverkets inspektörer, erkända klassificeringssällskap eller utsedda besiktningsförrättare ska dock med fem års mellanrum utföra en förnyad besiktning av de fartyg som omfattas av egenkontrollen eller vid behov besikta dem oftare om det finns särskilda skäl för det.

De redare som omfattas av egenkontrollen ska årligen betala en egenkontrollsavgift (cirka 50 euro/år) som ska täcka de kostnader som föranleds av upprätthållandet av det elektroniska informationssystemet för sjöfarten, den behövliga utvecklingsverksamheten samt av faktureringen i samband med egenkontrollen. Egenkontrollsavgiften täcker inte kostnader för första besiktningar och förnyade besiktningar eller för separata certifikat och säkerhetshandlingar.

Syftet är att öka transparensen vid tillsynen över sjöfarten och att luckra upp regleringen. Ändringen betonar vikten av att de redare som omfattas av egenkontrollen bär ansvar för säkerheten i deras verksamhet och för att den överensstämmer med kraven. Ändringen minskar även redarens kostnader för besiktningen och ökar flexibiliteten vid bedömningen av säkerheten. Ändringen möjliggör också ett mera effektivt inriktande av Transport- och kommunikationsverkets resurser till de uppgifter som är viktiga för säkerheten.

Ändringen skulle även kunna genomföras så att besiktningarna överförs som helhet till de utsedda besiktningsförrättarna. Ett eventuellt problem med detta alternativ är att det inte skulle finnas tillräckligt många besiktningsförrättare i avlägsna områden. Dessutom skulle priserna på besiktningarna eventuellt bli höga på grund av resekostnaderna.

Ett annat alternativ är att fortsätta som förut så att Transport- och kommunikationsverket och de utsedda besiktningsförrättarna fortsätter med besiktningen av dessa fartyg, men problemet med detta alternativ är att Transport- och kommunikationsverkets resurser inte kommer att vara tillräckliga och att resekostnaderna för resorna i samband med besiktningen blir höga. De ovannämnda alternativen minskar inte heller den administrativa arbetsbördan eller redarnas kostnader.

#### *Skrovbesiktning av fartyg som används i vintertrafik*

Den utvändiga inspektion av fartygets botten som utförs årligen av fartyg i vintertrafik har lett till mycket diskussion, och det medges många undantag från den. Det föreslås att bestämmelserna ändras så att den årliga utvändiga inspektionen av fartygets botten slopas. Krav för fartyg i vintertrafik finns i 9 kap. i Trafiksäkerhetsverkets föreskrift om fartygs skrovkonstruktion (TRAFI/9321/03.04.01.00/2013, 27.2.2014). I fortsättningen ska fartygens lämplighet för vintertrafik säkerställas vid en inspektion av skrovet som utförs i samband med dockningen. Bedömningen ska göras när ett fartyg ligger på ett varv med minst fem års mellanrum.

Som en följd av ändringen minskar både redarens och Transport- och kommunikationsverkets administrativa arbetsbörda, eftersom medgivandet av undantag kan slopas. Ändringen luckrar också upp regleringen och minskar redarens utgifter.

#### *Yrkesbåtar*

Syftet med de förslag som gäller yrkesbåtar och de övriga förslag som baserar sig på de behov som upptäcktes i samband med beredningen av föreskriften om yrkesbåtar är att regleringen ska bli flexiblare. Regleringen av yrkesbåtarna föreslås bli preciserad och kompletterad till de delar alla särdrag hos yrkesbåtarna inte har beaktats i den gällande regleringen om yrkesbåtar. Dessutom föreslås det smärre preciseringar i bestämmelserna om fribord, lastmärke, besiktningar och tjänsteansvar. De bemyndiganden genom vilka det får utfärdas närmare bestämmelser om tillämpningsområdet ska vara tillräckligt exakta och noggrant avgränsade.

#### *Traditionsfartyg*

I lagen om fartygssäkerhet föreslås det i fråga om traditionsfartyg att Transport- och kommunikationsverket ska få meddela närmare föreskrifter om säkerheten på traditionsfartyg i syfte att uppfylla de allmänna säkerhetskraven i lagen om fartygssäkerhet och säkerställa fartygssäkerheten och att traditionsfartyg ska kunna besiktas. Vid bedömningen av säkerheten ska tillåtas beaktande av säkerhetsfaktorer som grundar sig på traditionella metoder. Genom de särskilda föreskrifterna ökar beaktandet av traditionsfartygs konstruktioner och av deras kulturhistoriska värde. Syftet med ändringen är att öka den småskaliga kommersiella användningen av traditionsfartyg, vilket kan främja underhållet och användningen av traditionsfartyg.

#### 4 Propositionens konsekvenser

Propositionen bedöms inte få betydande ekonomiska konsekvenser på nationell nivå. Ändringarna minskar på många olika sätt den administrativa bördan, och syftena överensstämmer också med regeringsprogrammets mål för en lindrigare reglering.

Konsekvenserna av non-SOLAS-direktivet är allmänt ringa. Ändringen av direktivets tillämpningsområde kan minska kostnaderna för byggandet av sådana nya passagerarfartyg med en längd som understiger 24 meter för inrikes fart samt därmed öka efterfrågan på sådana fartyg, eftersom en följd av ändringarna av tillämpningsområdet är att fartygen kommer att omfattas av den nationella regleringen. Inom EU bereds som bäst en rekommendation av rådet för fartyg med en längd som understiger 24 meter, och efter att den är klar kan medlemsstaterna börja tillämpa den.

Förtydligandet av besiktningdirektivet bedöms i viss mån förbättra användningen av Transport- och kommunikationsverkets resurser då ändringarna leder till att inspektionerna kan utföras på ett mera ändamålsenligt sätt t.ex. genom att kombinera olika inspektioner. Vidare underlättar preciseringen av tidsfristerna för inspektionerna Transport- och kommunikationsverkets arbetsplanering och riktande av resurser.

Den ändring i direktivet om personlistor där kraven om bolagens system för registrering av passagerare slopas, som t.ex. kravet om godkännande av systemen, kommer att minska bolagens och myndigheternas administrativa börda då det i fortsättningen inte behöver ansökas separat om myndighetens godkännande för bolagens system för personlistor. Rederiernas och myndigheternas kostnader kan dock öka då informationssystemen eller förfarandena måste ändras för att kunna överföra passageraruppgifterna digitalt till den nationella gemensamma kontaktpunkten (i Finland Portnet-systemet). Rederierna är dock även enligt den gällande lagen skyldiga att samla in och förvara dessa uppgifter i ett eget system för personlistor, och därför är det främst ändringarna i sättet på vilket uppgifterna ska lämnas som medför ytterligare kostnader. Myndigheternas utgifter kan öka i och med de ändringar som görs i Portnet-systemet och som ger räddningsmyndigheterna tillgång till uppgifterna. Kostnaderna ökar också om en myndighet använder sig av någon annan teknisk metod för att överföra passageraruppgifter. Särskilt för små fartyg kan den bästa lösningen vara en enkel mobilapplikation för anmälan av antalet passagerare.

De mest betydande konsekvenserna för passagerarfartygen i internationell fart kommer att gälla den övergångsperiod då de förfaranden som gäller lämnandet av passageraruppgifterna till myndigheten i stället för bolaget skapas.

Kravet om att antalet passagerare ska räknas har alltid funnits i direktivet om personlistor. Direktivet om personlistor tillämpas på passagerarfartyg och höghastighetsfartyg som medför fler än 12 passagerare. Ändringen i direktivet innebär ingen ändring av tillämpningsområdet, och således inverkar propositionen inte på praxisen i fråga om räknandet av antalet passagerare.

Syftet med förslaget om egenkontroll är både att effektivisera Transport- och kommunikationsverkets verksamhet och att effektivare än tidigare rikta resurserna till nya uppgifter så att säkerheten inte äventyras. Ändringen minskar också redarens kostnader för besiktningen. Dessutom är syftet att öka transparensen vid tillsynen över sjöfarten eftersom sjöfarten för närvarande är det enda trafikslag i Finland där myndigheten utför besiktningar av de objekt



som den övervakar. Samtidigt främjar man skapandet av nya förfaringsätt, luckrar upp regleringen och betonar aktörernas ansvar.

Syftet med förslagen om yrkesbåtar är att precisera regleringen om yrkesbåtar till de delar alla särdrag hos yrkesbåtarna inte beaktas i den gällande regleringen samt att möjliggöra att även anmälda organ som i fråga om fritidsbåtar har utsetts av myndigheter i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet kan utföra bedömningar av yrkesbåtars överensstämmelse med kraven.

Syftet med förslaget om traditionsfartyg är att öka den småskaliga kommersiella användningen av traditionsfartyg, vilket kan främja underhållet och användningen av traditionsfartyg.

Slopadet av den årliga skrovbesiktningen av fartyg i vintertrafik luckrar upp regleringen, minskar redarens och Transport- och kommunikationsverkets administrativa arbetsbörda och minskar redarens utgifter. Ändringen bedöms inte påverka säkerheten, eftersom de fartyg som går i trafik i isförhållanden är byggda för dessa förhållanden. Antalet fartyg som årligen genomgår skrovbesiktningar är några tiotal. Om Transport- och kommunikationsverket utför en besiktning för vintertrafik kostar det 350 euro per timme. Även det beslut av Transport- och kommunikationsverket som befriar redaren från denna besiktning är avgiftsbelagt (505 euro per beslut). Därför medför slopadet av kravet om skrovbesiktningen kostnadsbesparingar för redaren. Ändringen får inga ekonomiska konsekvenser för Transport- och kommunikationsverket.

## 5 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafiksäkerhetsverket. Det har utarbetats en bedömningspromemoria om lagstiftningsprojektet, och den sändes i mars 2018 på remiss till det nätverk av sakkunniga inom sjöfarten som kommunikationsministeriet sammankallade. Yttranden lämnades av Suomen Höryrpusiseura rf och Finlands Färjetrafik Ab. Suomen Höryrpusiseura rf understödde förslaget gällande traditionsfartygen. Finlands Färjetrafik Ab ansåg att de färjefartyg och färjesträckor som är kopplade till en landsväg ska få behålla sin särställning som en del av landsvägstrafiken och inte omfattas av direktivet om personlistor. Vid beredningen av regeringspropositionen beaktades yttrandena om bedömningspromemorian.

Yttrande om regeringens utkast till proposition begärdes av följande instanser: Ålands landskapsregering, justitieministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet, utrikesministeriet, miljöministeriet, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket, Museiverket, Olycksutredningscentralen, Utbildningsstyrelsen, Polisstyrelsen, gränsbevakningsväsendet, Dataombudsmannens byrå, Tullen, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Egentliga Finland, American Bureau of Shipping, Botnia Marin Oy Ab, Bureau Veritas, CEProof Finland, DNV GL Finland Oy Ab, Finlands näringsliv rf, Eurofins Expert Services Oy, Finnpilot Pilotage Oy, Innovationsfinansieringsverket Business Finland, International Marine Certification Institute, Lloyd's Register, Meritaito Oy Ab, Suomen Höryrpusiseura rf, Finlands Färjetrafik Ab, Sjöräddningssällskapet rf, Företagarna i Finland rf, Finlands miljöcentral (SYKE), Rederierna i Finland rf, Teknologiindustrin rf och Båtbranchens Centralförbund Finnboat rf. Begäran om yttrande sändes även till det nätverk av sakkunniga inom sjöfarten som har sammankallats av kommunikationsministeriet.

Det lämnades in 15 yttranden om utkastet till regeringspropositionen. Yttranden lämnades av försvarsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet, utri-

kesministeriet, miljöministeriet, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket, Museiverket, Polisstyrelsen, Tullen, NTM-centralen i Egentliga Finland, Eurofins Expert Services Oy, Innovationsfinansieringsverket Business Finland, Finlands Färjetrafik Ab och Rederierna i Finland rf.

De remissinstanser som inte hade några kommentarer om propositionen var försvarsministeriet, utrikesministeriet, miljöministeriet och Trafikverket. Arbets- och näringsministeriet kommenterade de föråldrade hänvisningarna gällande lagen om tryckbärande anordningar och elsäkerhetslagen, och dessa rättades vid den fortsatta beredningen.

Social- och hälsovårdsministeriet kommenterade innefattandet av fartygsrepliker i definitionen av traditionsfartyg. Social- och hälsovårdsministeriet ansåg att även fartygsrepliker borde betraktas som traditionsfartyg. Enligt utkastet till propositionen avses med *traditionsfartyg* ett fartyg som är registrerat i Museiverkets traditionsfartygsregister, som inte används i reguljär trafik, som har en längd på minst 5,5 meter och som är konstruerat före år 1965. Ett fartyg som kan godkännas för Museiverkets register över traditionsfartyg ska vara minst 50 år gammalt och vara registrerat i ett register som förs av en myndighet i Finland. I specialfall kan det göras avvikelser från ovannämnda krav. Således kan även fartygsrepliker godkännas för införande i Museiverkets register över traditionsfartyg och betraktas som sådana traditionsfartyg som avses i lagen om fartygssäkerhet.

Museiverket understödde ändringarna av och tilläggen till bestämmelserna om traditionsfartyg. Enligt Museiverket klargör de föreslagna ändringarna och tilläggen säkerhetsföreskrifterna om traditionsfartyg och den småskaliga kommersiella användningen, vilket främjar ett ändamålsenligt underhåll och nyttjande av traditionsfartyg.

Kommentarer om ändringarna i lagen om passagerarfartygs personlistor lämnades av Tullen, Polisstyrelsen, NTM-centralen i Egentliga Finland, Finlands Färjetrafik Ab och Rederierna i Finland rf. Enligt Tullen har Tullens rätt att erhålla uppgifter beaktats till behövliga delar. Polisstyrelsen konstaterade i sitt yttrande att det i syfte att förtydliga myndigheternas bemyndiganden och rederiernas skyldigheter skulle vara bra att föreskriva i lagen om personlistor om den helhet som gäller lämnandet av passageraruppgifter. Enligt Polisstyrelsen är det ett stort problem att rederierna och näringsutövarna inte har någon verksamhet där man övervakar passagerarnas identitet. Polisstyrelsen föreslår att lagförslaget ska ändras så att man i stället för att samla in personuppgifter ska föreskriva om kontroll av personuppgifter. Enligt Polisstyrelsen skulle detta i och med en effektivare myndighetstillsyn förbättra säkerheten inom sjötrafiken. Detta förslag motsvarar inte de syften med direktivet om personlistor som gäller att samla in personuppgifter endast för efterspanings- och räddningsändamål.

NTM-centralen i Egentliga Finland och Finlands Färjetrafik Ab kommenterade de utmaningar som är förknippade med räknandet av antalet passagerare, särskilt vad gäller landsvägsfärjorna. De ansåg att räknandet av antalet personer borde ske så att detta inte orsakar orimliga fördröjningar för landsvägsfärjetrafiken. I NTM-centralens yttrande konstateras det att lagen inte tydligt tar ställning till vad som är en tillräcklig nivå när det gäller räknandet av personantalen. Enligt yttrandena ska lagen vara tillräckligt flexibel och möjliggöra olika digitala lösningar för räknandet av personantalen. I den föreslagna lagen definieras det inte hur passagerarantalen ska räknas, vilket innebär att lagen möjliggör olika tekniska förfaringssätt vid räknandet. Propositionen baserar sig dock på det krav om räkningen av passagerare som finns i direktivet om personlistor, och därför anses det inte ändamålsenligt att ändra propositionen till denna del.

Rederierna i Finland rf kommenterade informationssystemkostnaderna i samband med anmälandet av passageraruppgifterna, och de ansåg att bestämmelserna om utlämnande av passageraruppgifter och bestämmelserna om förvaringstiden är motstridiga. Enligt förslaget ska bolaget även i fortsättningen sörja för att personuppgifterna förstörs tidigast inom 24 timmar och senast inom 72 timmar från det att fartyget anlänt till destinationshamnen, om uppgifterna inte behövs för efterspanings- och räddningsverksamhet eller för utredning av en olycka. Denna bestämmelse ska upphävas efter övergångsperioden, eftersom uppgifterna lämnas till den person som bolaget utsett att föra personlistan eller till bolagets motsvarande landbaserade system som den person som för personlistan ansvarar för. Transport- och kommunikationsverket ska sörja för att personuppgifterna i den gemensamma kontaktpunkten raderas vid efterspanings- och räddningsverksamhet och i olyckssituationer senast inom 60 dagar efter fartygets avfärd. Vid den fortsatta beredningen förtydligades bestämmelsens ordalydelse så att det framgår att de uppgifter som bolaget ansvarar för och som det ska radera avser de uppgifter som finns i bolagets system.

Rederierna i Finland rf ansåg också att sambandet mellan IMO:s internationella normer och Europeiska unionens lagstiftning är oklart i propositionen och att bedömningen av de ekonomiska konsekvenserna är alltför ytlig. Enligt Rederierna i Finland rf borde propositionen innehålla ett omnämmande av att de ökade kostnaderna till stor del beror på att Europeiska unionen inte har kunnat harmonisera unionens regler och rapporteringsmöjligheter.

Eurofins Expert Services Oy kommenterade förslaget om yrkesbåtar och konstaterade att det är viktigt att säkerställa en tillräcklig säkerhetsnivå oberoende av vem det är som utför bedömningen. De anmälda organen har mycket olika förfaringssätt, och därför bör omfattningen av och nivån på den tekniska bedömningen definieras. Annars finns det en risk för att produkter av mycket olika slag godkänns som yrkesbåtar. Eurofins Expert Services Oy betonade också vikten av dokumenteringen. Trafiksäkerhetsverket bereder en föreskrift om yrkesbåtar, och de saker som behandlas vid den beredningen kan beaktas.

Innovationsfinansieringsverket Business Finland konstaterade i sitt yttrande att digitaliseringen och de funktioner som den förändrar inte har uppmärksammats tillräckligt. I propositionen har digitaliseringen dock uppmärksammats i mån av möjlighet med tanke på de helheter som ändras och Europeiska unionens lagstiftning. Därför har det inte ansetts ändamålsenligt att till denna del ändra propositionen vid den fortsatta beredningen. Vid den fortsatta beredningen fogades till bestämmelsen om sjösäkerhetsbesiktning av passagerarfartyg som inte hör till tillämpningsområdet för non-SOLAS-direktivet och som används i inrikes fart de nya besiktningensformerna mellanliggande besiktning och periodisk besiktning. Till bestämmelsen fogades dessutom orden *vid behov* för att förtydliga nuläget.

## **6 Samband med andra propositioner**

Propositionen har samband med genomförandet av direktivet om säkerheten på passagerarfartyg. Direktiven trädde i kraft den 21 december 2017 och medlemsstaterna ska utfärda lagarna, förordningarna och de administrativa föreskrifterna för iakttagandet av direktiven senast den 21 december 2019. Direktivet om personlistor ger vad gäller vissa krav medlemsstaterna en möjlighet att tillämpa en övergångsperiod på sex år.

I samband med beredningen av regeringspropositionen görs även behövliga ändringar i statsrådets förordning om inspektion av utländska fartyg i Finland (1241/2010), som utfärdades med stöd av tillsynslagen om fartygssäkerhet. Dessutom upphävs statsrådets förordning om

## RP 198/2018 rd

garanterande av säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik (95/2002) för att den är onödig.

Propositionen hänför sig till ändringen av lagen om transportservice där bland annat numreringen av lagens paragrafer ändras. I propositionen föreslås ändring till 10 kap. 1 och 2 § i avdelning II i lagen om transport-service, som på grund av den tekniska omnumreringen av lagen kommer att utgöra 96 och 97 §. Propositionen hänför sig även till totalreformen av sjötrafiklagen där det föreslås att bland annat 2 § och 51 § i lagen om fartygssäkerhet ändras så att kravet om besiktning av hyresbåtar slopas.

Den 3 maj 2018 lämnade regeringen till riksdagen proposition RP 61/2018 om förslag till lag om inrättande av Transport- och kommunikationsverket, ändring av lagen om Trafikverket och till vissa lagar som har samband med dem. Även den propositionen har samband med denna proposition. Den 30 augusti 2018 lämnade regeringen proposition RP 104/2018 rd till komplettering av den ursprungliga regeringspropositionen. Propositionen behandlas av riksdagen och kommunikationsutskottet har redan gett om reformen sitt betänkande KoUB 21/2018 rd. Genom ovannämnda proposition sammanförs vissa funktioner vid Trafiksäkerhetsverket, Kommunikationsverket och Trafikverket till det nya Transport- och kommunikationsverket, och de kvarblivande uppgifterna och funktionerna vid Trafikverket sköts av Trafikledsverket. Med anledning av detta har i denna regeringsproposition använts de namn som träder i kraft den 1 januari 2019 för de föreslagna nya verken. De nu gällande namnen har dock använts på de ställen som gäller nuläget.

## DETALJMOTIVERING

### 1 Lagförslag

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

##### 2 §. Definitioner.

I paragrafens 38 punkt finns definitionerna av havsområden enligt non-SOLAS-ändringsdirektivet.

Till paragrafen fogas en ny 38 a punkt dit definitionen av passagerarfartygsklasser överförs från 38 punkten. Dessutom ändras definitionen så att den motsvarar passagerarfartygsklasserna enligt non-SOLAS-ändringsdirektivet.

I definitionen av redare i paragrafens 43 punkt görs en teknisk ändring, och därtill ersätts punkten med ett kommatecken eftersom det föreslås ytterligare definitioner och definitionen i fråga således inte längre är den sista definitionen i paragrafen.

Till paragrafens fogas en ny 44 punkt med en definition av hamnområde. Hamnområde definieras i denna lag på samma sätt som i lagen om passagerarfartygs personlistor. Definitionen av hamnområde baserar sig på det vattenområde som förvaltas av hamnbolaget.

Till paragrafen fogas en ny 45 punkt som bygger på definitionen av traditionsfartyg enligt artikel 2 zc i non-SOLAS-ändringsdirektivet. Enligt non-SOLAS-ändringsdirektivet avser traditionsfartyg alla slags historiska passagerarfartyg konstruerade före 1965 och kopior av sådana, företrädesvis byggda i de ursprungliga materialen, inklusive sådana som har byggts för att uppmuntra och främja traditionella färdigheter och sjömanskap, vilka tillsammans utgör levande kulturella minnesmärken, och som handhas enligt traditionella principer för sjömanskap och teknik. Traditionsfartyg ska dessutom registreras i Museiverkets register över traditionsfartyg som är avsett för traditionsfartyg som har ett sjöfartshistoriskt värde.

Till paragrafen fogas en ny 46 punkt med en definition av nöjesfartyg. Definitionen av nöjesfartyg motsvarar definitionen av nöjesfartyg enligt lagen om fartygspersonal. För närvarande innehåller lagen endast definitionen av fritidsbåt och därför blir lagens tillämpningsområde tydligare då definitionen av nöjesfartyg läggs till.

3 §. Fartyg som omfattas av lagens tillämpningsområde. Paragrafens tillämpningsområde preciseras så att det i bestämmelsen nämns att utöver fritidsbåtarna står även nöjesfartygen utanför lagens tillämpningsområde.

4 §. Hänvisningar till annan lagstiftning. Paragrafen föreslås bli ändrad i sin helhet, men 1, 2, 5, 6, 8 och 9 mom. motsvarar den gällande regleringen. De föråldrade hänvisningarna i 3 och 4 mom. till författningsnumren i lagen om tryckbärande anordningar och elsäkerhetslagen ersätts med de gällande författningsnumren. I paragrafens 7 moment ersätts namnet på lagen om säkerhet och utsläppskrav i fråga om vissa fritidsbåtar (621/2005) (nedan den tidigare fritidsbåtslagen) med namnet på den nuvarande fritidsbåtslagen (lagen om säkerhet och utsläppskrav för fritidsbåtar (1712/2015).

**23 a §. Överensstämmelse med kraven för yrkesbåtar.** Det föreslås att 4 kap. i lagen om fartygssäkerhet ska innehålla en ny 23 a § om yrkesbåtar. Innehållet i 36 § 4 mom. om anlitan­de av andra organ för besiktning av yrkesbåtar ändras och överförs till denna paragraf. I den nya paragrafen föreskrivs om skyldigheterna hos tillverkare av yrkesbåtar och hos redarna, be­dömningen av yrkesbåtars överensstämmelse med kraven och om det certifikat för yrkesbåt som beviljas av Transport- och kommunikationsverket.

Enligt paragrafens 1 mom. är tillverkaren av en yrkesbåt skyldig att för iakttagandet av de tek­niska föreskrifter som Transport- och kommunikationsverket meddelat med stöd av 23 § sä­kerställa att yrkesbåten är konstruerad och byggd i överensstämmelse med kraven. Med tek­niska föreskrifter avses kraven i den föreskrift om yrkesbåtar som meddelas med stöd av 23 § i lagen och som gäller projektering av yrkesbåtar och yrkesbåtars konstruktion.

Skyldigheten hos tillverkaren av en yrkesbåt motsvarar nuvarande praxis och är av samma art som den skyldighet enligt 10 § 1 mom. i lagen om fritidsbåtar som tillverkaren av en fritidsbåt har att säkerställa att en produkt som släpps ut på marknaden har konstruerats och tillverkats i enlighet med de väsentliga krav som anges i bilaga I till direktivet om fritidsbåtar. En yrkes­båts överensstämmelse med kraven avviker delvis från en fritidsbåts överensstämmelse med kraven, eftersom en yrkesbåts överensstämmelse med kraven avser de krav på yrkesbåtens konstruktion som ställs i lagen om fartygssäkerhet och i den föreskrift om yrkesbåtar som meddelas med stöd av den lagen.

Enligt 1 mom. är tillverkaren även skyldig att se till att antingen ett sådant anmält organ som avses i 4 kap. i den gällande lagen om fritidsbåtar, ett motsvarande anmält organ som utsetts av myndigheter i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller ett erkänt klassificeringssällskap bedömer yrkesbåtens överensstäm­melse med kraven. Denna skyldighet hos tillverkaren av en yrkesbåt är av samma art som den skyldighet som tillverkaren av en fritidsbåt har enligt 10 § 2 mom. i den gällande lagen om fri­tid­sbåtar att se till att produkten genomgår en lämplig bedömning av överensstämmelse.

Delvis baserar sig bestämmelsen på 36 § 4 mom. i lagen om fartygssäkerhet enligt vilket Tra­fiksäkerhetsverket kan anlita ett sådant anmält organ som avses i 11 § i lagen om fritidsbåtar, som ändras och överförs till nya 23 a § 1 mom. Eftersom det egentligen är fråga mera om en bedömning av överensstämmelsen än om att assistera vid besiktningen, ska det i den nya be­stäm­melsen användas bedömning av överensstämmelse i stället för anlitan­de av ett annat or­gan vid besiktning. I den nya bestämmelsen ersätts dessutom hänvisningen till 11 § i lagen om fritidsbåtar med en hänvisning till 4 kap. i lagen om fritidsbåtar.

Den lagens 4 kap. gäller i fråga om fritidsbåtar endast de till Europeiska kommissionen an­mälda organ som Trafiksäkerhetsverket har utsett, som för närvarande endast är ett enda. Så­ledes gäller kapitlet inte motsvarande anmälda organ som utsetts av myndigheter i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. I och med den nya bestämmelsen kan bedömningen av en yrkesbåts överensstämmelse inte bara utföras av ett anmält organ som Transport- och kommunikationsverket i fråga om fritidsbåtar har ut­sett, utan även av ett motsvarande anmält organ som har utsetts av myndigheter i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Med motsvarande anmält organ som myndigheter i en annan medlemsstat i Europeiska union­en eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet har utsett avses ett anmält organ som en sådan stat har utsett till anmält organ på basis av dess nationella lagstiftning med vilken direk­tivet om fritidsbåtar har införlivats i dess nationella rättsordning.

Dessa anmälda organ som har utsetts av myndigheter i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet kan bedöma fritidsbåtars överensstämmelse även i de EU-medlemsstater eller EES-stater som inte har utsett dessa organ. På basis av ordalydelsen i gällande 36 § 4 mom. i lagen om fartygssäkerhet har dessa anmälda organ inte rätt att bedöma yrkesbåtars överensstämmelse, och Transport- och kommunikationsverket kan inte heller utse dem, eftersom ett anmält organ endast kan utses av myndigheter i en EU-medlemsstat eller EES-stat. Bedömningen av yrkesbåtars överensstämmelse med kraven borde inte endast få göras av de anmälda organ som Finland har utsett när det gäller fritidsbåtar, utan det är ändamålsenligare att även anmälda organ som utsetts av myndigheter i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet kan bedöma yrkesbåtars överensstämmelse med kraven. Detta ökar likabehandlingen vad gäller de anmälda organen och möjliggör en konkurrens mellan de anmälda organen.

Av motsvarande anmälda organ som är utsedda av myndigheter i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet förutsätts det att de har ett ombud som har hemort i Finland och som för det anmälda organets talan inför domstol och andra myndigheter. Kravet om ett ombud säkerställer att det tjänsteansvar och skadeståndsansvar som hänför sig till den bedömning av överensstämmelse som är en offentlig förvaltningsuppgift kan riktas till ett ombud som befinner sig i Finland.

Enligt den nya bestämmelsen kan även ett sådant erkänt klassificeringssällskap som avses i 2 § 42 punkten i lagen om fartygssäkerhet bedöma en yrkesbåts överensstämmelse med kraven. Av ett sådant klassificeringssällskap förutsätts det i 36 § 1 mom. i lagen om fartygssäkerhet att ombudet har hemvist i Finland och för klassificeringssällskapets talan inför domstol och andra myndigheter.

Enligt 2 mom. ska Transport- och kommunikationsverket på ansökan bevilja ett certifikat för yrkesbåt till en yrkesbåt som uppfyller kraven. Bestämmelsen ger Transport- och kommunikationsverket möjligheten att med stöd av lagen om fartygssäkerhet bevilja certifikat för yrkesbåt till den yrkesbåt som uppfyller kraven. Under åren 2011–2017 beviljades det i genomsnitt 24 certifikat för yrkesbåt per år.

Certifikat för yrkesbåt behövs för att säkerställa yrkesbåtars konstruktionssäkerhet. Certifikatet är ett stöd vid första besiktningen av yrkesbåten, och det behövs också för att båten ska kunna registreras som yrkesbåt. Förutom att certifikatet för yrkesbåt behövs vid första besiktningar av yrkesbåtar, behövs det även när det ur oljeskyddsfonden ansöks om ersättning av anskaffningskostnaderna för en yrkesbåt avsedd för oljebekämpning.

Även utländska beställare av yrkesbåtar har önskat certifikat för yrkesbåt i sådana situationer där en yrkesbåt som har byggts i Finland och som förs utomlands inte besiktas i Finland. Att i en sådan situation kunna få ett certifikat för yrkesbåtens konstruktionssäkerhet beviljat av myndigheten kan väga mycket tungt när den utländska beställaren överväger huruvida denna ska skaffa yrkesbåten från Finland eller något annat land. I och med bestämmelsen kan dessa yrkesbåtar som inte besiktas i Finland beviljas certifikat även i fortsättningen.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs också att Transport- och kommunikationsverket på ansökan beviljar certifikat för yrkesbåt även till motsvarande yrkesbåtar som har godkänts enligt en annan stats reglering, förutsatt att en sådan säkerhetsnivå som motsvarar åtminstone den säkerhetsnivå på yrkesbåtar som föreskrivs i de tekniska föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket meddelat med stöd av 23 §. Detta ger Transport- och kommunikationsverket möjligheten att bevilja certifikat för yrkesbåt till exempel till sådana yrkesbåtar som beviljats ett utländskt cer-

tifikat för yrkesbåt i en annan EU-medlemsstat och som ska säljas till Finland och således blir finska fartyg. Detta kräver dock att kravet om säkerhetsnivån uppfylls.

I paragrafens 2 mom. jämställs dessutom certifikatet för yrkesbåt med det certifikat som beviljas av ett erkänt klassificeringssällskap och som intygar att yrkesbåten uppfyller kraven i det erkända klassificeringssällskapets regler eller standarder. Ett certifikat som beviljats av ett erkänt klassificeringssällskap motsvarar ett certifikat för yrkesbåt som beviljats av Transport- och kommunikationsverket. En yrkesbåt som beviljats ett sådant certifikat av ett klassificeringssällskap behöver inte särskilt ansöka om certifikat för yrkesbåt, om inte detta särskilt önskas.

Enligt paragrafens 3 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om bedömningen av yrkesbåtars överenskommelse med kraven, om förfarandena för detta och om ansökan om certifikat för yrkesbåt. Föreskrifterna är av teknisk natur. Bestämmelsen bygger delvis på gällande 2 kap. 7 § 3 mom. i den gällande lagen om fritidsbåtar enligt vilket Trafiksäkerhetsverket i enlighet med Europeiska unionens bestämmelser får meddela närmare föreskrifter om de förfaranden som ska tillämpas vid bedömning av överensstämmelse. Tillämpningsområdet för bemyndigandet kommer dock att vara lite bredare, eftersom det till skillnad från bedömningen av fritidsbåtars överenskommelse med kraven inte finns bestämmelser på EU-nivå om bedömningen av yrkesbåtars överensstämmelse. Bestämmelsen möjliggör vid behov dessutom meddelande av närmare föreskrifter om ansökan om certifikat för yrkesbåt.

**26 §. Begränsning av kapitlets tillämpningsområde.** I rubriken för paragrafen görs en teknisk ändring. Dessutom ändras paragrafen så att den motsvarar nuvarande tillämpningspraxis.

I paragrafen stryks hänvisningen till de fartyg som nämns i 3 § 3 mom., dvs. fritidsbåtarna, eftersom fritidsbåtarna i detta moment lämnas helt och hållet utanför tillämpningsområdet för lagen om fartygssäkerhet.

Till paragrafen fogas en hänvisning till de fartyg som avses i lagens 3 § 4 mom., dvs. vissa fartyg inom försvarsmakten och gränsbevakningsväsendet och vissa fartyg som används vid frivillig sjöräddningsverksamhet, samt en hänvisning till hyresbåt.

I paragrafen föreskrivs det att kapitlets bestämmelser inte tillämpas på fiskefartyg i inrikes fart. Bestämmelsen preciseras så att det blir klart att kapitlets bestämmelser aldrig ska tillämpas på fiskefartyg. På fiskefartyg med en längd på över 24 meter tillämpas med stöd av 21 § i lagen om fartygssäkerhet egna fribordskrav enligt rådets direktiv 97/70/EG om att införa harmoniserade säkerhetsregler för fiskefartyg som har en längd av 24 meter och däröver, medan fribordskraven i praktiken inte ska tillämpas på de övriga fiskefartyg som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om fartygssäkerhet.

I paragrafen föreskrivs också att kapitlets bestämmelser tillämpas på obemannade pråmar, med undantag för pråmar som är fast kopplade till ett skjutande fartyg. Bestämmelsen preciseras så att det blir klart att kapitlets bestämmelser inte tillämpas på obemannade pråmar i inrikes fart. Kapitlets bestämmelser ska dock tillämpas på pråmar som används i internationell fart, eftersom sådana pråmar med en längd av minst 24 meter omfattas av lastlinjekonventionen och sådana pråmar med en längd över 15 meter men under 24 meter kräver ett fribord som med hänsyn till farvattnets karaktär kan anses tryggt.



## RP 198/2018 rd

Till paragrafen fogas ett tillägg om att kapitlets bestämmelser inte tillämpas på yrkesbåtar. Tillägget behövs därför att yrkesbåtarna omfattas av andra bestämmelser om fribord och lastmärke än de som gäller för de övriga fartygen som omfattas av kapitlet.

**27 §. Fartyg i internationell fart.** Paragrafen ändras till den del det är fråga om de fartyg i internationell fart som inte omfattas av lastlinjekonventionen och Östersjölastlinjeöverenskommelsen.

Lastlinjekonventionen tillämpas inte på mindre fartyg, eftersom det i artikel 5 föreskrivs att den inte ska tillämpas bland annat på s.k. nya fartyg med en längd under 24 meter och på s.k. gamla fartyg som har en bruttodräktighet under 150 registerton.

Till den första meningen i *1 mom.* läggs till att meningen gäller fartyg som omfattas av lastlinjekonventionen och Östersjölastlinjeöverenskommelsen.

Till momentet fogas en ny mening enligt vilken andra fartyg än de fartyg i internationell fart som omfattas av dessa överenskommelser och vars längd är över 15 meter men under 24 meter ska ha ett sådant fribord som med hänsyn till farvattnets karaktär kan anses tryggt. Bestämmelsen motsvarar tillämpningspraxis samt även den första meningen i lagens 28 § 3 mom. enligt vilken vissa fartyg i internationell fart vars längd är över 15 meter men under 24 meter ska ha ett sådant fribord som med hänsyn till farvattnets karaktär kan anses tryggt.

Till den första meningen i *2 mom.* läggs till att bestämmelsen gäller fartyg som omfattas av lastlinjekonventionen och Östersjölastlinjeöverenskommelsen.

I paragrafens *3 mom.* preciseras att bemyndigandet att utfärda förordning genom att till 3 mom. foga ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om konstruktionskrav och fribord och uträknandet av det även i fråga om andra fartyg än de som omfattas av ovannämnda överenskommelser. Föreskrifterna är av teknisk natur. Bestämmelsen motsvarar tillämpningspraxis och även den andra meningen i lagens 28 § 4 mom. enligt vilken Transport- och kommunikationsverket i fråga om vissa fartyg i inrikes fart får meddela närmare tekniska föreskrifter om konstruktionskrav och fribord och uträknandet av det.

**28 a §. Yrkesbåtar i internationell fart eller i inrikes fart.** I paragrafens 1 mom. föreskrivs det att yrkesbåtar i internationell eller inrikes fart ska ha ett sådant fribord som med hänsyn till farvattnets karaktär kan anses tryggt. Bestämmelsen motsvarar tillämpningspraxis.

Enligt 1 mom. ska sådana yrkesbåtar i internationell eller inrikes fart som är avsedda för transport av last ha ett lastmärke för yrkesbåt. Med yrkesbåt avsedd för last avses en yrkesbåt vars särdrag är att den transporterar last.

Paragrafens *2 mom.* innehåller ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om yrkesbåtars konstruktionskrav och fribord och uträknandet av det samt om måtten, placeringen och utmärkningen i fråga om yrkesbåtens lastmärke. Föreskrifterna är av teknisk natur. I huvudsak motsvarar bemyndigandet det bemyndigande som finns i den andra och tredje meningen i 28 § 4 mom., men det ska inte gälla måtten, placeringen och utmärkningen för de linjer som används i samband med lastmärket, eftersom sådana linjer inte används när det gäller yrkesbåtars lastmärken.

**36 §. Besiktningsförrättare.** Paragrafens 4 mom. upphävs, och texten ändras och flyttas till nya 23 a §. Ändringen och överföringen av momentet motiveras närmare i detaljmotiveringen till 23 a §.

**36 a §. Egenkontroll.** I paragrafens 1 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket godkänner på ansökan den bedömning av säkerheten som görs av redaren i fråga om yrkesbåtar och pråmar samt lastfartyg med en längd under 24 meter i inrikes fart. Den bedömning av säkerheten som utförs av redaren ska benämnas egenkontroll. För egenkontroll kan godkännas fartyg som genomgått första besiktning. Redaren ska ha kompetens för att kunna utföra egenkontroll på behörigt sätt. Med tillräckligt kunnande för genomförande av egenkontroll avses att redaren utöver förarbrev för hyresbåt och internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt har behörighetsbrev för däcksbefäl, om vilket det föreskrivs i statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (508/2018). Dessa behörighetsbrev innefattar förarbrev, skepparbrev för inrikes fart, vaktstyrmansbrev, styrmansbrev i närtrafik, befälhavarbrev i närtrafik, överstyrmansbrev, sjökaptensbrev, förarbrev A och förarbrev B för fiskefartyg samt skepparbrev A och skepparbrev B för fiskefartyg.

Enligt 2 mom. ska redaren göra upp en egenkontrollplan om åtgärderna för bedömningen av säkerheten på fartyget och om genomförandet av dem. Redaren ska dessutom regelbundet anmäla åtgärderna enligt egenkontrollplanen i det elektroniska system för sjöfarten som förs av Transport- och kommunikationsverket.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs det om besiktning av fartyg som omfattas av egenkontroll. Redaren ska se till att ett sådant fartyg genomgår en förnyad besiktning vart femte år. Redaren ska ansöka om besiktning hos Transport- och kommunikationsverket, ett erkänt klassificeringsällskap eller en utsedd besiktningsförrättare.

I paragrafens 4 mom. föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets återkallande av ett godkännande av egenkontroll. Godkännandet kan återkallas antingen temporärt eller helt och hållet.

Paragrafens 5 mom. innehåller ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om innehållet i egenkontrollplanen, om anmälan av åtgärderna enligt egenkontrollplanen i det elektroniska systemet för sjöfarten och om behörigheten hos de redare som kan godkännas att utföra egenkontroll. Föreskrifterna är av teknisk natur.

**48 §. Sjösäkerhetsbesiktning av andra passagerarfartyg i inrikes fart än sådana som omfattas av non-SOLAS-direktivet.** Paragrafens 1 mom. ändras inte.

Till paragrafens 2 mom. fogas de nya besiktningsformerna mellanliggande besiktning och periodisk besiktning. Dessa tillägg förtydligar nuläget och motsvarar bättre de nuvarande besiktningsbehoven. Ändringen ger också redaren möjligheten att mer flexibelt utföra besiktningar samt medför i viss mån inbesparingar. Till bestämmelsen läggs också till orden vid behov, eftersom det inte alltid finns behov att utföra en förnyad besiktning, årlig besiktning, mellanliggande besiktning eller periodisk besiktning.

Till paragrafens 3 mom. fogas de nya besiktningsformerna mellanliggande besiktning och periodisk besiktning. Dessa tillägg ger Transport- och kommunikationsverket möjligheten att med stöd av 3 mom. meddela närmare föreskrifter om när de i paragrafen nämnda första, förnyade, årliga, mellanliggande och periodiska besiktningarna utförs och vad dessa besiktningar innehåller.

**51 §.** *Besiktning av specialfartyg, traditionsfartyg, yrkesbåtar och hyresbåtar.* Traditionsfartygen, vars definition föreslås bli fogad till 2 § 45 punkten, ska i fortsättningen utgöra en egen fartygsklass. I paragrafen föreskrivs det om besiktningar av traditionsfartyg.

Rubriken för paragrafen ändras så att traditionsfartyg läggs till.

I paragrafens *1 mom.* ska det föreskrivas att ett traditionsfartyg ska besiktas innan det sätts i trafik som finskt fartyg.

Till paragrafens *2 mom.* fogas traditionsfartyg som en ny fartygsklass. Till bestämmelsen läggs också till orden vid behov, eftersom det inte alltid finns behov att utföra en förnyad besiktning, årlig besiktning, mellanliggande besiktning eller periodisk besiktning.

Då traditionsfartyg läggs till i paragrafen kan Transport- och kommunikationsverket med stöd av *3 mom.* meddela närmare föreskrifter om när en första, förnyad, årlig, mellanliggande eller periodisk besiktning av ett traditionsfartyg ska utföras och vad dessa besiktningar ska innehålla.

**52 §.** *Skrovbesiktning av fartyg som används i vintertrafik.* I paragrafens *1 mom.* stryks kravet om en årlig besiktning av bottnen på ett fartyg som används i vintertrafik. Däremot ska det krävas att ett fartyg som används i vintertrafik ska genomgå en skrovbesiktning på nytt för vintertrafik vart femte år.

Paragrafens *2 mom.* upphävs. Då fartyg isklassas av ett erkänt klassificeringssällskap kan detta anses motsvara en skrovbesiktning enligt *1 mom.* Även skrovet på de fartyg som isklassas ska besiktas vart femte år. Således inverkar inte upphävandet av *2 mom.* på besiktningarna av dessa fartyg. Då den årliga besiktningen av fartygen slopas, kommer det inte heller att finnas något behov av att bevilja befrielser från denna besiktning.

**81 a §.** *Tjänsteansvar.* Till paragrafen fogas en bestämmelse om att bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar även ska tillämpas på de personer som är anställda hos ett anmält organ.

Paragrafen preciseras för att det för närvarande inte föreskrivs om tjänsteansvaret i lagen om fartygssäkerhet och för att den bedömning av överenskommelse som det anmälda organet utför med stöd av 23 a § är en offentlig förvaltningsuppgift. Bestämmelserna om tjänsteansvaret hos de anmälda organen i fråga om fritidsbåtarna finns för närvarande i 34 § i den gällande lagen om fritidsbåtar, enligt vilken tjänsteansvaret endast gäller de offentliga förvaltningsuppgifter som avses i lagen om fritidsbåtar.

Enligt föreslagna 23 a § ska motsvarande anmälda organ som är utsedda av myndigheter i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ha ett ombud som har hemort i Finland och som för det anmälda organets talan inför domstol och andra myndigheter. Detta gör det möjligt att inrikta tjänsteansvaret hos ett sådant anmält organ till ett ombud som befinner sig i Finland.

**91 §.** *Fartygssäkerhetsförseelse.* I paragrafens *1 mom. 8 punkten* preciseras hänvisningen till 27 § så att det hänvisas till 27 § 1 eller 2 mom. Till punkten fogas dessutom en bestämmelse om försummelse av att iaktta de i 27 § 1 mom. avsedda fribordskrav som gäller andra fartyg samt de föreskrifter som avses i 27 § 3 mom. De föreslagna ändringarna i 27 § förutsätter att punkten ändras på ovannämnda sätt.

I paragrafens *1 mom. 9 punkten* preciseras hänvisningen till 28 §. Till paragrafen fogas också en hänvisning till nya 28 a §. Hänvisningen i 9 punkten till de krav enligt 28 § 2 mom. på lastmärke och fribord som gäller andra fartyg ersätts med en hänvisning till de krav enligt 2 och 3 mom. på lastmärke och fribord som gäller andra fartyg. Även hänvisningen till de föreskrifter som avses i 28 § 3 mom. ersätts med en hänvisning till de föreskrifter som avses i 28 § 4 mom.

Till 9 punkten fogas en bestämmelse om försummelse att uppfylla de krav på lastmärke och fribord enligt 28 a § 1 mom. som gäller yrkesbåtar samt att iaktta de föreskrifter som avses i 2 mom. i den paragrafen. Nya 28 a § innebär att det kan påföras straff för försummelse att iaktta kraven i 28 a § och de föreskrifter som meddelats med stöd av 28 a § 2 mom.

## 1.2 Lagen om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

**2 §.** Definitioner. Definitionen i *4 punkten* av besiktningsdirektivet ändras så att den motsvarar det nya direktivet. I paragrafens *5 punkt* om de internationella konventionerna ändras definitionen av SOLAS-konventionen i a) underpunkten så att definitionen motsvarar definitionen i lagen om fartygssäkerhet. I paragrafens *6 punkt* ändras definitionen av non-SOLAS-direktivet så att den motsvarar den definition som föreslås i lagen om fartygssäkerhet i denna proposition. Genom ändringen preciseras också att det nämnda direktivet alltid avser det gällande direktivet. I paragrafens *10 punkt* görs en lagteknisk ändring och därtill ersätts hänvisningarna till HSC-koden med hänvisningar till HSC-riktlinjerna. Definitionen i *15 punkten* av värdatat upphävs eftersom denna definition inte medges i besiktningsdirektivet. I definitionen i paragrafens *35 punkt* tilläggs att inspektionsdatabasen även gäller de inspektioner som avses i besiktningsdirektivet. Till paragrafen fogas en ny *36 punkt* med en definition av HSSC-riktlinjerna.

**5 §. Tillsynsmyndighet.** Paragrafen föreslås bli ändrad i sin helhet, men *1-3 mom.* ska motsvara den gällande regleringen.

Paragrafens *4 mom.* ändras så att de inspektörer som uppfyller de minimikrav som fastställs i bilaga XI i PSC-direktivet ska få utföra även sådana inspektioner som avses i besiktningsdirektivet utöver de som avses i PSC-direktivet.

**7 §. Utförande av inspektioner ombord.** Paragrafen föreslås bli ändrad i sin helhet, men *2 och 3 mom.* ska motsvara den gällande regleringen. Till *1 mom.* fogas en hänvisning till Europeiska unionens lagstiftning. Till momentet fogas också kravet enligt besiktningsdirektivet om att inspektioner av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik ska utföras i enlighet med de tidsgränser och krav som anges i bilaga XVII till PSC-direktivet och beaktas vid beräkningen av fullgörandet av den årliga inspektionsplikt som gäller hamnstatskontroll. Denna bestämmelse stöder nuvarande praxis.

I momentet föreskrivs dessutom att de utökade inspektioner enligt artikel 11 b i PSC-direktivet som gäller samtliga fartyg inte ska beaktas vid beräkningen av fullgörandet av den årliga inspektionsplikt som gäller hamnstatskontroll. Med utökade inspektioner avses bland annat inspektioner som utförs när en annan medlemsstat har anmält ett fartyg, när ett fartyg har varit delaktigt i en sammanstötning, när fartyget misstänks ha försummat iakttagandet av föreskrifter om utsläpp av skadliga ämnen eller avloppsvatten i vattnet eller när ett fartyg har manövrerats på ett onormalt sätt eller så att säkerheten har äventyrats.

Till paragrafens 4 mom. fogas en bestämmelse om att tillsynsmyndigheten på tillbörligt sätt ska beakta tidtabellen för fartygets trafik och underhåll vid planeringen av de inspektioner som ska utföras på fartyget. Syftet med detta är att minska de störningar för redaren som inspektionerna orsakar.

**8 §. Inspektionsrapport.** Paragrafens 1 mom. motsvarar det gällande momentet.

Till paragrafens 2 mom. fogas ett krav om att inspektören ska utarbeta en inspektionsrapport även om de inspektioner som utförs enligt besiktningdirektivet utöver de som utförs enligt PSC-direktivet. Till bestämmelsen flyttas den tidsfrist på 24 timmar för införandet av uppgifterna i inspektionsdatabasen som för närvarande finns i 12 § i statsrådets förordning om inspektion av utländska fartyg i Finland (1241/2010). I den förordningen upphävs denna bestämmelse. I föreslagna 2 mom. ändras dessutom den instans som ska bekräfta de uppgifter som har förts in i inspektionsdatabasen.

Paragrafens 3 mom. upphävs som onödigt.

**11 a §. Förhandsmeddelande.** Paragrafen föreslås bli ändrad i sin helhet, men 1 och 2 mom. ska motsvara den gällande regleringen. Till paragrafen fogas ett 3 mom. enligt vilket skyldigheten i fråga om förhandsmeddelande inte ska tillämpas på de ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik som har inspekterats i enlighet med artikel 14 a i PSC-direktivet.

**11 b §. Utökad inspektion.** Till paragrafens 1 mom. fogas en bestämmelse enligt vilken inspektionen inte ska utföras på de ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som har inspekterats i enlighet med artikel 14 a i PSC-direktivet.

I paragrafens 2 mom. föreslås inga ändringar och 2 mom. motsvarar den gällande regleringen.

**11 c §. Obligatorisk inspektion.** Paragrafen föreslås bli ändrad i sin helhet, men 1 och 2 mom. ska motsvara den gällande regleringen.

Det föreslås att ett nytt 3 mom. tas in i paragrafen. Enligt det föreslagna momentet ska ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg av tillsynsmyndigheten anses höra till prioritet I, om ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget inte har inspekterats i enlighet med punkt 2 i bilaga XVII till PSC-direktivet. Bestämmelsen om prioriteringsklass ska tillämpas när ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg sätts i trafik.

**17 a §. Kapitlets tillämpningsområde.** Till tillämpningsområdet för 1 mom. fogas det undantag som gäller tillämpningsområdet för 2 mom. i den gällande lagen. Dessutom ersätts hänvisningen i lagens 2 mom. till den upphävda förordningen om säkerheten på vissa passagerarfartyg som används på inrikes resor med en hänvisning till lagen om fartygssäkerhet.

**17 b §. Inledande kontroller av fartyg.** Paragrafen upphävs eftersom bestämmelserna är föråldrade.

**17 c §. Inledande kontroller av redare och flaggstater.** Paragrafen upphävs eftersom bestämmelserna är föråldrade.

**17 d §.** *Inspektioner innan ett fartyg sätts i reguljär trafik.* Rubriken för paragrafen ändras så att den motsvarar besiktningdirektivet.

I paragrafens 1 mom. rättas hänvisningarna så att det i fortsättningen hänvisas till bilaga I och II till besiktningdirektivet. Termen inledande besiktning ersätts med ordet inspektion.

Paragrafens 2 mom. ändras så att det motsvarar artikel 3.3 i besiktningdirektivet enligt vilken redaren på begäran av tillsynsmyndigheten ska styrka i förväg att kraven enligt bilaga I till besiktningdirektivet är uppfyllda.

**17 e §.** *Undantag från inspektionsplikten innan ett fartyg sätts i reguljär trafik.* Rubriken för paragrafen ändras så att den motsvarar besiktningdirektivet.

Paragrafens 1 mom. ändras helt och hållet så att momentet i fortsättningen motsvarar artikel 4.1 i besiktningdirektivet. Momentet ska innehålla bestämmelser om att tillsynsmyndigheten i samband med de inspektioner som ska utföras innan fartyget sätts i trafik kan godkänna vissa inspektioner och besiktningar som utförts tidigare.

I paragrafens 2 mom. görs lagtekniska korrigeringar genom att hänvisningen till 17 b och 17 c § stryks. Därtill fogas till momentet en bestämmelse som grundar sig på artikel 4.3 i besiktningdirektivet om att tillsynsmyndigheten på begäran av redaren kan godkänna tidigare inspektioner och besiktningar som relevanta för de nya driftförhållandena.

Paragrafens 3 mom. ändras genom att hänvisningen till paragrafens 1 mom. och till 17 b och 17 c § som föreslås bli upphävd stryks.

**17 f §.** *Regelbundna inspektioner.* Rubriken för paragrafen ändras så att den motsvarar besiktningdirektivet.

Paragrafens 1 mom. ändras så att det i bestämmelsen anges tidsgränser för utförandet av inspektionerna. Även hänvisningarna till bilagorna rättas.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om kraven i artikel 5.2 i besiktningdirektivet. Tillsynsmyndigheten ska kunna kombinera inspektioner så att en inspektion som avses i 1 mom. ska kunna utföras under vissa förutsättningar samtidigt eller i kombination med en årlig flaggstatsbesiktning.

Till 3 mom. överförs bestämmelserna i 2 mom. och hänvisningen till bilagan uppdateras.

**17 g §.** *Samarbete mellan hamnstater och ett fartygs flaggstat.* Paragrafens rubrik och 1 mom. ändras så att ordet värdstat ersätts med ordet hamnstat. Till paragrafens 1 mom. fogas en skyldighet gällande tillsynsmyndigheten om att tillsynsmyndigheten på begäran ska kalla en representant för flaggstaten att medfölja som observatör under inspektionen.

Paragrafens 2 och 3 mom. föreslås bli upphävida eftersom de innehåller bestämmelser som bygger på det gamla besiktningdirektivet.

**17 h §.** *Avhjälpan av brister, förbud mot resa och uppskjutande av inspektion.* Rubriken för paragrafen ändras så att den motsvarar besiktningdirektivet.

Paragrafen ändras så att den motsvarar de bestämmelser i artikel 7 i besiktningdirektivet som gäller avhjälpande av brister, förbud mot resa och uppskjutande av inspektion.

**21 a §. Ersättning för kostnader.** Till 1 mom. fogas en bestämmelse om ersättande av kostnader för de inspektioner som avses i 17 f § i lagen. I paragrafens 2 – 4 mom. föreslås inga ändringar och momenten motsvarar den gällande regleringen.

### 1.3 Lagen om ändring av lagen om passagerarfartygs personlistor

**2 §. Lagens tillämpningsområde.** Paragrafens 2 mom. 3 punkt förtydligas genom att tillägga nöjesfartygen till bestämmelsen. Till paragrafens 2 mom. fogas en ny 4 punkt där de fartyg som endast trafikerar i ett hamnområde eller inom Finlands insjöområde lämnas utanför lagens tillämpningsområde. Ändringen motsvarar de ändringar som har gjorts i tillämpningsområdet enligt artikel 3 i direktivet om personlistor.

**3 §. Definitioner.** I paragrafens 1 punkt görs en lagteknisk ändring av definitionen av direktivet om personlistor. Definitionen i 9 punkten av den som bolaget utsett att föra personlistan ändras i enlighet med förteckningen i artikel 2.6 i direktivet om personlistor på så sätt att det inte längre krävs att den som för personlistan befinner sig på land. Avsikten är att uppgifterna om personerna ombord på passagerarfartyget i fortsättningen ska kunna lämnas direkt till myndigheterna, vilket betyder att den person som ansvarar för utlämnandet av uppgifterna även kan finna sig ombord på fartyget. Definitionen av ett skyddat havsområde i 11 punkten ersätts med en definition av område D. Ändringen motsvarar den definition av område D som finns i lagen om fartygssäkerhet samt det gällande direktivet om personlistor i vilket definitionen i artikel 2 av skyddat havsområde har upphävts. I definitionen i paragrafens 13 punkt görs en teknisk ändring. Därtill ersätts punkten med ett kommotecken eftersom det föreslås ytterligare definitioner och definitionen i fråga inte längre är paragrafens sista definition. Till paragrafen fogas en ny 14 punkt med en definition av den utsedda myndighet som ska ha tillgång till den gemensamma kontaktpunkten eller till uppgifterna i den mobilapplikation som utvecklas. Till paragrafen fogas en ny 15 punkt med en definition av den nationella gemensamma kontaktpunkt till vilket uppgifterna om passagerarna ska lämnas. Uppgifterna ska lämnas till det nationella systemet för hantering av information inom sjöfarten som det föreskrivs om i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice. Till paragrafens fogas en ny 16 punkt med en definition av hamnområde. Den definition av hamnområde som finns i denna lag ska motsvara den definition som finns i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg. Med hamnområde avses ett vattenområde som förvaltas av ett hamnbolag.

**4 §. Förhållande till annan lagstiftning.** Det föreslås att paragrafen upphävs. I paragrafen hänvisas till personuppgiftslagen, och i fortsättningen ska det hänvisas till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 679/2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG samt till dataskyddslagen. Nuförtiden anses dock dessa hänvisningsbestämmelser vara onödiga. Den föreslagna lagen är en speciallag i förhållande till de allmänna lagarna, och de allmänna lagarna ska alltid iaktas om inte något annat föreskrivs.

**5 §. Räkning av och anmälan om antalet personer.** Paragrafens 1 mom. ändras så att antalet personer ska anmälas till den gemensamma kontaktpunkten eller till den utsedda myndigheten i stället för den som bolaget utsett att föra personlistan eller bolagets motsvarande landbaseerade system som den som för personlistan ansvarar för. I momentet stryks även kravet om att anmäla fartyget och fartygets avfärds- och ankomsttid samt rutter genom en anmälan till land.

I paragrafens 2 mom. föreslås det att befrielsen från anmälan av antalet personer ska strykas. Bestämmelsen om befrielsen överförs till 20 § i lagen där det föreskrivs om befrielser. I paragrafens 2 mom. föreslås ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om anmälan och om de system som används för anmälan. De tekniska systemen och olika möjligheter för anmälan av uppgifter utvecklas snabbt, och därför är det ett flexiblere sätt att definiera dem genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrifter än genom krav som anges i lagstiftningen.

Till 3 mom. flyttas bestämmelsen om bolagets rätt att under övergångsperioden anmäla uppgifterna till den person som bolaget utsett att föra personlistan eller i bolagets motsvarande landbaserade system som den som för personlistan ansvarar för. Bolaget kan under övergångsperioden lämna uppgifterna till den person som bolaget utsett att föra personlistan eller i ett landbaserat system. Enligt direktivet om personlistor kan en medlemsstat under en övergångsperiod på sex år tillåta att uppgifterna enligt lagen lämnas till nuvarande system eller till den person som för personlistan. Övergångsperioden räknas från den 20 december 2017, vilket betyder att den tar slut den 21 december 2023. De bestämmelser som endast gäller under övergångsperioden ska upphävas genom en separat lag om upphävande som stiftas senare.

**6 §. Anmälan av personuppgifter.** Rubriken för paragrafen ändras så att den motsvarar det nya sättet att anmäla personuppgifter som avses i direktivet om personlistor. Paragrafens 1 mom. ändras så att kravet om registrering av ålder, födelseår eller födelsetid ändras till ett krav om registrering av födelsetid. Dessutom ändras avfärdsplatsen till hamnen.

I paragrafens 2 mom. föreslås det att tiden för anmälan av uppgifterna ändras från 30 minuter till 15 minuter. Tiden för anmälan av uppgifterna motsvarar den nya artikeln 5 i direktivet om personlistor. I 2 mom. ersätts också den som för personlistan och bolagets landbaserade system av den gemensamma kontaktpunkten. I momentet stryks även det onödiga kravet om att personuppgifterna även ska lämnas till fartygets befälhavare, om passagerarfartyget befinner sig över 40 nautiska mil från avfärdsplatsen. I fortsättningen ska personuppgifterna vara i elektronisk form, vilket innebär att de omedelbart finns tillgängliga vid eventuella olyckor eller försvinnanden.

Till 3 mom. flyttas bestämmelsen om bolagets rätt att under övergångsperioden anmäla uppgifterna till den person som bolaget utsett att föra personlistan eller i bolagets motsvarande landbaserade system som den som för personlistan ansvarar för.

Till 4 mom. flyttas den befrielse för passagerarfartyg som gäller den registrerings- och anmälningskyldighet som avses i 1 och 2 mom. Förutsättningarna för befrielse ändras så att de motsvarar direktivet om personlistor.

I paragrafens 5 mom. föreslås ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om lämnandet av de uppgifter som avses i 1 mom.

**7 §. Anmälan av särskilda uppgifter.** Rubriken för paragrafen ändras så att den motsvarar det nya sättet enligt direktivet om personlistor som gäller anmälan av uppgifter samt terminologin i EU:s allmänna dataskyddsförordning.

I paragrafens 1 mom. föreslås det att ett telefonnummer för nödsituationer ska antecknas då när en passagerare eller dennes vårdnadshavare önskar det.



I 2 mom. ersätts den som för personlistan och bolagets landbaserade system av den gemensamma kontaktpunkten.

Till 3 mom. flyttas bestämmelsen om bolagets rätt att under övergångsperioden lämna uppgifter till den person som bolaget utsett att föra personlistan eller i bolagets landbaserade system som den som för personlistan ansvarar för. Paragrafens 3 mom. upphävs efter övergångsperioden.

3 kap.

Krav för insamling av uppgifter

Rubriken för kapitlet föreslås bli ändrad till ”Krav för insamling av uppgifter”. Den nya rubriken beskriver kapitlet bättre med anledning av de bestämmelser som upphävs efter övergångsperioden.

**12 §. *Insamling av uppgifter.*** Rubriken föreslås bli ändrad så att den motsvarar bättre det nya innehållet i paragrafen.

Paragrafens 1 mom. föreslås bli ändrad så att punkterna om bolagets system för personlistor stryks. Till 1 mom. fogas ett krav enligt artikel 11 i direktivet om personlistor om att man ska undvika upprepad insamling av uppgifter på samma eller liknande rutter.

Till paragrafens 2 mom. fogas de krav om systemet för personlistor som ska gälla under övergångsperioden. Efter övergångsperioden upphävs momentet.

4 kap.

Bevaring av uppgifter

Kapitlets rubrik ändras så att den motsvarar det nya förfarande om bevarande av uppgifter som avses i direktivet om personlistor.

**15 §. *Tid för bevarande av personuppgifter.*** Ordalydelsen i paragrafens 1 mom. förtydligas så att det framgår att de uppgifter som bolaget ska radera är de uppgifter som finns i bolagets system för personlistor. I momentet föreslås inga andra ändringar. Momentet upphävs efter övergångsperioden.

Till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. där det föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att sörja för att de personuppgifter som samlats in med stöd av lagen raderas ur den gemensamma kontaktpunkten. Dessutom ändras tiden för bevarandet av uppgifterna så att den motsvarar bevaringstiderna i direktivet.

**16 §. *Tillsyn.*** I paragrafens 1 mom. stryks Trafiksäkerhetsverkets rätt att utföra inspektioner för att kontrollera hur systemet för personlistor fungerar. Paragrafens 2 mom. motsvarar den gällande regleringen, men namnet Trafiksäkerhetsverket ersätts med namnet Transport- och kommunikationsverket.

**18 §. *Förseelse mot bestämmelserna om passagerarfartygs personlistor.*** Innehållet i paragrafen ändras inte, men i paragrafens 1 mom. 9 punkten föreslås det en lagteknisk ändring genom

en precisering av hänvisningen till 15 § 1 mom. Paragrafens 1 mom. 5-9 punkterna upphävs efter övergångsperioden.

**20 §. Undantag från skyldigheten att anmäla personantal.** Paragrafens rubrik ska ändras så att den bättre beskriver paragrafens nya innehåll.

Det föreslås att undantaget från den i 5 § 2 mom. avsedda skyldigheten att anmäla personantalet flyttas till denna paragraf. Befrielsen behöver i fortsättningen inte längre anmälas till Europeiska kommissionen. I paragrafen görs motsvarande ändringar som i direktivet om personlistor i fråga om anmälan av uppgifter och definitionen av havsområde. Skyldigheten att till Europeiska kommissionen anmäla de befrielser från anmälningsskyldigheten som finns i lagens nya 6 § 4 mom. flyttas till 21 §.

**21 §. Undantag och avvikelser från skyldigheten att anmäla personuppgifter.** Paragrafens rubrik ska ändras så att den bättre beskriver paragrafens nya innehåll.

Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att till Europeiska kommissionen anmäla de befrielser från anmälan av personuppgifter som avses i lagens 6 § 4 mom. föreslås bli flyttade till 1 mom. i denna paragraf.

Till 2 mom. flyttas bestämmelsen i 21 § 1 mom. i den gällande lagen som gäller det undantag som Europeiska kommissionen beviljar med stöd av artikel 9.4 i direktivet om personlistor.

I 3 mom. föreskrivs det om ansökan om undantag. I stället för kommunikationsministeriet ska ansökan om undantag i fortsättningen lämnas till Transport- och kommunikationsverket. Innan undantag beviljas ska Transport- och kommunikationsverket höra de myndigheter för vilka ärendet är av betydelse. I bestämmelsen stryks kravet om att begära utlåtande av vissa myndigheter och av Ålands landskapsregering.

Paragrafens 4 mom. motsvarar 21 § 3 mom. i den gällande lagen.

**24 §. Ändringssökande.** Paragrafen föreslås bli ändrad i sin helhet, men 1 och 3 - 5 mom. motsvarar den gällande regleringen. I paragrafens 2 mom. stryks omnämmandet av kommunikationsministeriets beslut.

Paragrafens 5 mom. upphävs efter övergångsperioden.

#### **1.4 Lagen om ändring av 2 och 4 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg**

**2 §. Definitioner.** Till paragrafens 1 mom. fogas en ny 22 a-punkt med definition av traditionsfartyg. Med traditionsfartyg avses ett historiskt fartyg som är registrerat i Museiverkets traditionsfartygsregister, som inte används i reguljär trafik, som har en längd på minst 5,5 meter och som är konstruerat före år 1965. Definitionen ska motsvara den definition som föreslås i lagen om fartygssäkerhet. Hittills har traditionsfartygen besiktats såsom antingen lastfartyg eller passagerarfartyg. I fortsättningen ska de utgöra en egen fartygsklass, och därför fogas definitionen av dem till lagen om fartygspersonal. Hittills har traditionsfartygen i enlighet med besiktningen omfattats av de bemanningskrav som gäller antingen för lastfartyg eller för passagerarfartyg. De ska fortfarande omfattas av de krav enligt passagerarantal som gäller bemanning och vakthållning. Med traditionsfartyg avses ett fartyg som hör till tillämpningsområdet för lagen om fartygspersonal och som omfattas av bestämmelserna i 2 a kap. i lagen.

**4 §. Kapitlets tillämpningsområde.** Till paragrafen fogas ett nytt 4 mom. där det förtydligas vilka bestämmelser som ska tillämpas på traditionsfartyg. Enligt bestämmelsen ska traditionsfartygen omfattas av motsvarande krav som gäller lastfartyg när de medför högst 12 passagerare samt motsvarande krav som gäller passagerarfartyg när traditionsfartyget medför fler än 12 passagerare. Bestämmelsen förändrar inte nuläget, men den behövs eftersom traditionsfartygen inte längre ska besiktas såsom antingen passagerarfartyg eller lastfartyg, utan såsom en egen fartygsklass.

Genom en ändring av lagen om fartygspersonal som trädde i kraft den 1 juli 2018 fogades till lagen om fartygspersonal en ny 6 a § enligt vilken bemanningen av fartyg med en bruttodräktighet under 500 som används inom fartområdena I och II i inrikes fart inte ska fastställas i enlighet med 6 § i lagen och enligt vilken dessa fartyg inte behöver ansöka om bemanningscertifikat. Närmare bestämmelser om minimibemanningen på dessa fartyg finns i bemanningsförordningen. Denna 6 a § i lagen om fartygspersonal kan även tillämpas på traditionsfartyg som används i inrikes fart inom fartområdena I och II och som har en bruttodräktighet under 500. Även kraven på minimibemanning enligt 7 § i ovannämnda förordning kan tillämpas på traditionsfartygen. Dessutom kan t.ex. 25 och 26 § i lagen om fartygspersonal tillämpas på traditionsfartyg som medför över 12 passagerare.

### 1.5 Lagen om ändring av lagen om transportservice

**96 §. Tillämpningsområde för bestämmelserna om behörighet för fartygspersonal.** Till paragrafen fogas ett nytt 5 mom. där det förtydligas vilka behörighetskrav som ska tillämpas på traditionsfartygs fartygspersonal. Hittills har traditionsfartygen ansetts tillhöra antingen lastfartygen eller passagerarfartygen, och de har i enlighet med besiktningen omfattats av behörighetskraven antingen för lastfartygs eller för passagerarfartygs fartygspersonal. I fortsättning utgör de en egen fartygsklass och därför ska en egen definition av dem tas in i lagen om transportservice och i 10 kap. i den lagen förtydligas de behörighetskrav som ska tillämpas på deras fartygspersonal. På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice kommer bestämmelsen att utgöra 96 § (tidigare 1 § i II avd. 10 kap. Därtill föreslås det i förslaget till ändring av lagen om transportservice att paragrafens rubrik preciseras för att förtydliga den helhet som lagen utgör (Tillämpningsområde för bestämmelserna om behörighet för fartygspersonal). Här har den nya rubriken i enlighet med förslaget till ändring av lagen om transportservice beaktats.

På traditionsfartyg ska fortsättningsvis tillämpas behörighetskraven enligt passagerarantalet antingen för lastfartygs eller för passagerarfartygs fartygspersonal beroende på hur många passagerare fartyget medför. Om ett traditionsfartyg medför högst 12 passagerare ska behörighetskraven för lastfartygs fartygspersonal tillämpas på dess befälhavare och maskinchef. Om ett traditionsfartyg medför fler än 12 passagerare ska behörighetskraven för passagerarfartygs fartygspersonal tillämpas på dess befälhavare och maskinchef. Traditionsfartygen ska således omfattas av 10 kap. 99 § där det föreskrivs om behörighetskraven för passagerar- och lastfartygs befälhavare och av 101 § om behörighetskraven för last- och passagerarfartygs maskinchef. Även ålderskraven i 10 kap. 105 § ska tillämpas på traditionsfartygs befälhavare. Bemanningförordningen har utfärdats med stöd av lagen om transportservice och lagen om fartygspersonal. Även de krav i förordningen som gäller passagerar- och lastfartygen ska tillämpas. Regleringen motsvarar nuvarande praxis.

**97 §. Definitioner gällande behörighet för fartygspersonal.** Till paragrafens 1 mom. fogas en ny 16 a-punkt med definition av traditionsfartyg. Med traditionsfartyg avses ett historiskt fartyg som är registrerat i Museiverkets traditionsfartygsregister, som inte används i reguljär tra-

fik, som har en längd på minst 5,5 meter och som är konstruerat före år 1965. Definitionen ska motsvara den definition som föreslås i lagen om fartygssäkerhet. På grund av den tekniska omnumreringen av lagen om transportservice kommer bestämmelsen att utgöra punkt 16 a i 97 § 1 mom. (tidigare 2 § i II avd. 10 kap.). Därtill föreslås det i förslaget till ändring av lagen om transportservice (157/2018) att paragrafens rubrik preciseras för att förtydliga den helhet som lagen utgör (Definitioner som gällande behörighet för fartygspersonal). Här har den nya rubriken i enlighet med förslaget till ändring av lagen om transportservice beaktats.

## **2 Närmare bestämmelser och föreskrifter**

De föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket som har meddelats med stöd av lagen om fartygssäkerhet behandlas i motiveringarna för paragraferna i detaljmotiveringen till 4, 5 och 6 kap. De föreskrifter av Trafiksäkerhetsverket som har meddelats med stöd av lagen om personlistor behandlas i motiveringarna för paragraferna i detaljmotiveringen till 2 kap.

## **3 Ikraftträdande**

Lagarna föreslås träda i kraft den 21 december 2019.

## **4 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning**

Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen kan statsrådet utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i grundlagen eller i någon annan lag. Genom lag ska dock utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen hör till området för lag. Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande ska vara exakt avgränsat. Av grundlagen följer dessutom att de frågor som ett bemyndigande omfattar ska fastställas noggrant i lag.

Enligt de bemyndiganden som ingår i propositionen ska Transport- och kommunikationsverket få meddela närmare föreskrifter om vissa saker som preciseras i paragraferna. Vid beredningen av bemyndigandena har man beaktat de krav som ställs i grundlagen i fråga om saken i fråga. Bemyndigandena har placerats i och i sak anknutits till den paragraf som gäller det som ska regleras, och de har formulerats så att de är exakta och noggrant avgränsade. I lagen föreskrivs dessutom om rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. Således står bemyndigandena inte i strid med grundlagen.

De föreslagna lagarna innehåller inga med avseende på grundlagen problematiska inskränkningar av grundläggande fri- och rättigheter. Således kan propositionen anses överensstämma med grundlagen, och de lagar som ingår i den kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

1.

## Lag

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

I enlighet med riksdagens beslut  
*upphävs* i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) 36 § 4 mom. och 52 § 2 mom., av dem 36 § 4 mom. sådant det lyder i lag 910/2011,  
*ändras* 2 § 38 och 43 punkten, 3 § 3 mom., 4, 26, 27, 48, 51, 52 och 81 a § samt 91 § 8 och 9 punkten, av dem 2 § 43 punkten sådan den lyder i lag 910/2011, 4 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 910/2011, 1505/2011 och 879/2014 och 81 a § sådan den lyder i lag 879/2014, samt  
*fogas* till 2 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 910/2011, 879/2014, 474/2016, 483/2017 och 629/2017, nya 38 a och 44 - 46 punkter samt till lagen nya 23 a, 28 a och 36 a § som följer:

#### 2 §

##### *Definitioner*

I denna lag och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den avses med

- 
- 38) *havsområden* följande områden:
- a) *område A* ett havsområde utanför områdena B, C och D,
  - b) *område B* ett havsområde vars geografiska koordinater inte på något ställe är mer än 20 nautiska mil från strandlinjen, men som är beläget utanför områdena C och D,
  - c) *område C* ett havsområde vars geografiska koordinater inte på något ställe är mer än 5 nautiska mil från strandlinjen, men som är beläget utanför område D och där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 2,5 meter är mindre än 10 procent under en ettårsperiod,
  - d) *område D* ett havsområde vars geografiska koordinater inte på något ställe är mer än 3 nautiska mil från strandlinjen och där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 1,5 meter är mindre än 10 procent under en ettårsperiod,
- 38 a) *passagerarfartygsklasser* följande passagerarfartygsklasser som fastställs enligt det havsområde inom vilket ett passagerarfartyg som omfattas av non-SOLAS-direktivet trafikerar:
- a) *passagerarfartyg i klass A* ett passagerarfartyg som används på inrikes resor och som får användas inom områdena A, B, C och D,
  - b) *passagerarfartyg i klass B* ett passagerarfartyg som används på inrikes resor och som får användas inom områdena B, C och D,
  - c) *passagerarfartyg i klass C* ett passagerarfartyg som används på inrikes resor och som får användas inom områdena C och D,
  - d) *passagerarfartyg i klass D* ett passagerarfartyg som används på inrikes resor och som får användas inom område D,

---

43) *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 något annat sätt faktiskt har hand om frågor med anknytning till fartygets fartygssäkerhet,

44) *hamnomsråde* ett vattenområde som förvaltas av ett hamnbolag,

45) *traditionsfartyg* ett i Museiverkets traditionsfartygsregister registrerat historiskt fartyg som används i inrikes fart, men inte i reguljär trafik, och som har en längd på minst 5,5 meter och är konstruerat före år 1965,

46) *nöjesfartyg* ett fartyg avsett för sport- och fritidsändamål vars skrovlängd, mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder, är över 24 meter och vars bruttodräktighet är under 500.

3 §

*Fartyg på vilka lagen tillämpas*

---

Denna lag tillämpas inte på fritidsbåtar eller nöjesfartyg.

---

4 §

*Hänvisningar till annan lagstiftning*

Bestämmelser om tillsynen över efterlevnaden av bestämmelser och föreskrifter som gäller fartygssäkerheten finns i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995).

Bestämmelser om harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg finns i lagen om säker lastning och lossning av vissa bulkfartyg (1206/2004).

Bestämmelser om säkerställande av säkerheten och om tillsynsmyndigheternas uppgifter i fråga om tryckbärande anordningar i fartyg finns i lagen om tryckbärande anordningar (1144/2016).

Utöver vad som föreskrivs i denna lag finns det bestämmelser om elektrisk utrustning i fartyg i elsäkerhetslagen (1135/2016).

Bestämmelser om förhindrande av miljöförstöring finns i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009).

Bestämmelser om krav på fartyg och fritidsbåtar som används för handelssjöfart, till den del det inte föreskrivs om sådana krav i någon annan lag, finns i sjötrafiklagen (463/1996).

Bestämmelser om skydd av människors säkerhet och hälsa samt av egendom och miljön mot fritidsbåtars, vattenskotrars och deras utrustnings skadliga egenskaper samt bestämmelser om avgas- och bullerutsläpp från motorerna på fritidsbåtar och vattenskotrar finns i lagen om säkerhet och utsläppskrav för fritidsbåtar (1712/2015).

Bestämmelser om sådan fartygsutrustning som omfattas av internationella överenskommelser om säkerställande av överensstämmelse med kraven finns i lagen om marin utrustning (1503/2011).

Bestämmelser om inspektioner och utlåtanden för i sjöarbetskonventionen avsedda sjöarbetscertifikat finns i lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg (395/2012).

23 a §

*Överensstämmelse med kraven för yrkesbåtar*

Tillverkare av yrkesbåtar ska för uppfyllande av de tekniska föreskrifter som Transport- och kommunikationsverket meddelat med stöd av 23 § säkerställa att yrkesbåten är konstruerad

och byggd i överensstämmelse med kraven samt sörja för att yrkesbåtens överensstämmelse med kraven bedöms av ett i 4 kap. i lagen om säkerhet och utsläppskrav för fritidsbåtar avsett anmält organ, ett motsvarande anmält organ som utsetts av en myndighet i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller av ett erkänt klassificeringssällskap. Ett motsvarande anmält organ som utsetts av en myndighet i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska ha en representant med hemort i Finland och som för det anmälda organets talan i domstolar och hos andra myndigheter. Om det görs väsentliga ändringar på en yrkesbåt efter bedömningen av överensstämmelsen med kraven, ska redaren sörja för att det görs en ny bedömning av överensstämmelsen med kraven för yrkesbåten.

Transport- och kommunikationsverket beviljar efter ansökan certifikat för yrkesbåt till en yrkesbåt som överensstämmer med kraven samt till en yrkesbåt som en myndighet i en annan stat har godkänt i enlighet med dess motsvarande bestämmelser, om yrkesbåten åtminstone uppnår en säkerhetsnivå som motsvarar den säkerhetsnivå för en yrkesbåt som anges i de tekniska föreskrifter som Transport- och kommunikationsverket har meddelat med stöd av 23 §. Med certifikat för yrkesbåt jämförs certifikat som har beviljats av ett erkänt klassificeringssällskap och som intygar att yrkesbåten uppfyller kraven enligt det erkända klassificeringssällskapets regler eller standarder.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om den i 1 mom. avsedda bedömningen av överensstämmelse med kraven för yrkesbåtar och om förfarandena för detta samt om ansökan om det certifikat för yrkesbåt som avses i 2 mom.

## 26 §

### *Begränsning av kapitlets tillämpningsområde*

Bestämmelserna i detta kapitel ska inte tillämpas på de fartyg som nämns i 3 § 4 mom., på hyresbåtar, på fiskefartyg eller på obemannade pråmar i inrikes fart, med undantag för pråmar som är fast kopplade till ett skjutande fartyg. Bestämmelserna i detta kapitel ska inte heller tillämpas på yrkesbåtar, med undantag från bestämmelserna i 28 a §.

## 27 §

### *Fartyg i internationell fart*

Ett fartyg i internationell fart som omfattas av lastlinjekonventionen eller Östersjölastlinjeöverenskommelsen ska uppfylla kraven enligt bestämmelserna i lastlinjekonventionen eller Östersjölastlinjeöverenskommelsen. Andra fartyg än fartyg i internationell fart som omfattas av lastlinjekonventionen eller Östersjölastlinjeöverenskommelsen med en längd över 15 meter men under 24 meter, ska ha ett sådant fribord som med hänsyn till farvattnets karaktär kan anses tryggt.

Fartyg som omfattas av lastlinjekonventionen eller Östersjölastlinjeöverenskommelsen ska ha ett internationellt lastmärke och ett internationellt lastlinjecertifikat, ett östersjölastmärke och ett östersjölastlinjecertifikat eller ett internationellt dispenscertifikat så som bestäms i lastlinjekonventionen eller Östersjölastlinjeöverenskommelsen.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om genomförandet av lastlinjekonventionen och Östersjölastlinjeöverenskommelsen. Transport- och kommunikationsverket får också meddela närmare tekniska föreskrifter om konstruktionskraven för andra fartyg än de som omfattas av lastlinjekonventionen eller Östersjölastlinjeöverenskommelsen samt om fribord och uträknande av det.

28 a §

*Yrkesbåtar i internationell fart eller i inrikes fart*

En yrkesbåt i internationell fart eller i inrikes fart ska ha ett sådant fribord som med hänsyn till farvattnets karaktär kan anses tryggt. En yrkesbåt i internationell fart eller inrikes fart som är avsedd för transport av last ska ha ett lastmärke för yrkesbåt.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om krav i fråga om konstruktion för yrkesbåtar, om fribord och uträknande av det samt om mått, placering och utmärkning av lastmärke för yrkesbåtar.

36 a §

*Egenkontroll*

Transport- och kommunikationsverket godkänner efter ansökan att redaren utför säkerhetsbedömningen (*egenkontroll*) av sådana yrkesbåtar och pråmar samt lastfartyg med en längd under 24 meter som har genomgått en första besiktning och som används i inrikes fart. Redaren ska ha en sådan kompetens att han eller hon kan utföra egenkontrollen på behörigt sätt.

Redaren ska göra upp en egenkontrollplan om de åtgärder som gäller fartygets säkerhetsbedömning och genomförandet av dem. Redaren ska regelbundet lämna uppgifter om åtgärderna enligt egenkontrollplanen till Transport- och kommunikationsverkets elektroniska informationssystem för sjöfarten.

Redaren ska se till att det fartyg som omfattas av egenkontroll genomgår en förnyad besiktning vart femte år. Redaren ska ansöka om besiktning hos Transport- och kommunikationsverket, ett erkänt klassificeringssällskap eller en utsedd besiktningsman.

Transport- och kommunikationsverket ska temporärt eller permanent återkalla det godkännande som avses i 1 mom., om redaren inte längre iakttar de krav som ställts på egenkontrollen.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om innehållet i egenkontrollplanen och om hur uppgifter om åtgärderna enligt egenkontrollplanen ska lämnas till det elektroniska informationssystemet för sjöfarten samt om kompetenskraven för en redare som ska godkännas för utförande av egenkontroll.

48 §

*Sjösäkerhetsbesiktning av andra passagerarfartyg i inrikes fart än sådana som omfattas av non-SOLAS-direktivet*

Passagerarfartyg i inrikes fart som inte omfattas av non-SOLAS-direktivet ska genomgå en första besiktning innan det sätts i trafik som ett finskt fartyg.

Utöver en första besiktning ska ett fartyg som avses i 1 mom. vid behov genomgå en förnyad besiktning, årlig besiktning, mellanliggande besiktning och periodisk besiktning.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om när en första besiktning, förnyad besiktning, årlig besiktning, mellanliggande besiktning och periodisk besiktning ska utföras och vad som ingår i besiktningarna.

51 §

*Besiktning av specialfartyg, traditionsfartyg, yrkesbåtar och hyresbåtar*



## RP 198/2018 rd

Ett specialfartyg, ett traditionsfartyg, en yrkesbåt och en hyresbåt ska genomgå en första besiktning innan fartyget sätts i trafik som finskt fartyg.

Vid behov ska specialfartyg, traditionsfartyg, yrkesbåtar och hyresbåtar utöver en första besiktning också genomgå en förnyad besiktning, årlig besiktning, mellanliggande besiktning och periodisk besiktning.

Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om när en första besiktning, förnyad besiktning, årlig besiktning, mellanliggande besiktning och periodisk besiktning ska utföras och vad som ingår i besiktningarna.

### 52 §

#### *Skrovbesiktning av fartyg som används i vintertrafik*

När ett fartyg första gången tas i bruk i vintertrafik ska dess skrov besiktas för vintertrafik. Skrovet på ett fartyg som används i vintertrafik ska besiktas på nytt för vintertrafik vart femte år.

### 81 a §

#### *Tjänsteansvar*

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar ska tillämpas på anställda hos erkända klassificeringssällskap, på personer anställda hos anmälda organ samt på utsedda besiktningsmän eller utsedda skeppsmätare när de utför offentliga förvaltningsuppgifter enligt denna lag. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

### 91 §

#### *Fartygssäkerhetsförseelse*

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

---

8) försummar att iaktta de fribordskrav enligt lastlinjekonventionen eller Östersjölastlinjeöverenskommelsen som avses i 27 § 1 eller 2 mom. eller de fribordskrav enligt 1 mom. som gäller andra fartyg eller de föreskrifter som avses i 3 mom.,

9) försummar att iaktta de lastlinjekrav enligt non-SOLAS-direktivet som avses i 28 § 1 mom. eller de lastmärkes- eller fribordskrav för andra fartyg som anges i 2 eller 3 mom. eller de föreskrifter som avses i 4 mom., eller de lastmärkes- eller fribordskrav för yrkesbåtar som anges i 28 a § 1 mom. eller de föreskrifter som avses i 2 mom.,

---

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *fartygssäkerhetsförseelse* dömas till böter.

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

2.

## Lag

### om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

I enlighet med riksdagens beslut:

*upphävs* i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) 2 § 15 punkten, 8 § 3 mom., 17 b och 17 c § samt 17 g § 2 och 3 mom., av dem 8 § 3 mom. sådant det lyder i lag 1138/2010 och 17 b och 17 c § samt 17 g § 2 och 3 mom. sådana de lyder i lag 55/2002,

*ändras* 2 § 4 punkten, 5 punkten underpunkt a, 6, 10 och 35 punkten, 5, 7, 8, 11 a - 11 c, 17 a, 17 d - 17 h och 21 a §, av dem 2 § 4 punkten sådan den lyder i lag 543/2004, 2 § 5 punkten underpunkt a sådan den lyder i lag 861/2016, 2 § 6, 10 och 35 punkten, 5, 7, 8 och 11 a - 11 c § sådana de lyder i lag 1138/2010, 17 a och 17 d - 17 h § sådana de lyder i lag 55/2002 och 21 a § sådan den lyder i lagarna 543/2004 och 1138/2010, samt

*fogas* till 2 §, sådan den lyder i lagarna 55/2002, 543/2004, 1138/2010, 1504/2011 och 861/2016, en ny 36 punkt, till 11 c §, sådan den lyder i lag 1138/2010, ett nytt 3 mom. samt till 17 a §, sådan den lyder i lag 55/2002, ett nytt 3 mom. som följer:

#### 2 §

#### Definitioner

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

---

4) *besiktningdirektivet* Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG,

5) *internationella konventioner*:

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

---

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

---

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

---

35) *inspektionsdatabasen* det elektroniska informationssystem i vilket det registreras uppgifter om de inspektioner som utförts enligt PSC-direktivet, besiktningdirektivet och Paris MOU inom Europeiska unionen och Paris MOU-regionen,

36) *HSSC-riktlinjer* riktlinjer för besiktning inom ramen för IMO:s harmoniserade system för besiktning och certifiering, Harmonized System of Survey and Certification, i sin vid tidpunkten gällande lydelse.

5 §

*Tillsynsmyndighet*

Transport- och kommunikationsverket är den tillsynsmyndighet som avses i denna lag. Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över efterlevnaden av de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats om fartygssäkerheten och har hand om inspektioner, meddelanden och lämnande och utbyte av information enligt PSC-direktivet och besiktningsdirektivet.

Tjänstemännen vid tillsynsmyndigheten är i denna lag avsedda inspektörer.

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

7 §

*Utförande av inspektioner ombord*

Inspektioner av fartygssäkerheten ska utföras så ofta och så effektivt som är nödvändigt för tillsynen och som förutsätts i för Finland bindande internationella överenskommelser, Europeiska unionens lagstiftning eller nationella bestämmelser och föreskrifter. Inspektionerna av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik ska utföras i enlighet med de tidsgränser och övriga krav som anges i bilaga XVII till PSC-direktivet samt beaktas vid beräkningen av fullgörandet av den årliga inspektionsplikt som gäller hamnstatskontroll. De utökade inspektioner som avses i artikel 11 b) i PSC-direktivet ska inte beaktas vid beräkningen av fullgörandet av den årliga inspektionsplikt som gäller hamnstatskontroll.

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

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

Inspektionen av fartygssäkerheten ska utföras och fartyget kvarhållas så att syftet med tillsynen uppfylls utan att orsaka onödig störning för fartygets drift. Vid planeringen av fartygsinspektioner ska tillsynsmyndigheten på behörigt sätt beakta fartygets tidtabeller för trafik och service. Redaren eller befälhavaren ska underrättas om inspektionen av fartygssäkerheten. Deras frånvaro utgör inget hinder för att inspektion utförs.

8 §

*Inspektionsrapport*

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

Inspektören ska i fråga om inspektioner enligt besiktningsdirektivet och PSC-direktivet utarbeta en inspektionsrapport i inspektionsdatabasen i enlighet med bilaga IX till PSC-

## RP 198/2018 rd

direktivet inom 24 timmar från den faktiska tidpunkten för fartygets avgång från hamnen. Inspektören svarar för att de uppgifter som överförts till inspektionsdatabasen bekräftas inom 72 timmar från det att inspektionen avslutats.

### 11 a §

#### *Förhandsmeddelande*

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

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

Skyldigheten att lämna förhandsmeddelande tillämpas inte på de ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik som har inspekterats i enlighet med artikel 14 a i PSC-direktivet.

### 11 b §

#### *Utökad inspektion*

Tillsynsmyndigheten ska utföra en i PSC-direktivet avsedd utökad inspektion av ett fartyg, om fartyget uppfyller de kriterier som nämns i del II punkterna 3A och 3B i bilaga I till PSC-direktivet. En utökad inspektion utförs inte av de ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som har inspekterats i enlighet med artikel 14 a i PSC-direktivet.

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

### 11 c §

#### *Obligatorisk inspektion*

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

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

Ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg ska av tillsynsmyndigheten anses höra till prioritet I, om ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget inte har inspekterats i enlighet med punkt 2 i bilaga XVII till PSC-direktivet.

### 17 a §

#### *Kapitlets tillämpningsområde*

## RP 198/2018 rd

Detta kapitel tillämpas på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som går i reguljär trafik till eller från en hamn i Finland. Detta kapitel tillämpas dock inte på de passagerarfartyg i klass B, C eller D som avses i 2 § 38 punkten underpunkt a i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg eller på fartyg som går i trafik på Finlands insjöområden.

### 17 d §

#### *Inspektioner innan ett fartyg sätts i reguljär trafik*

Innan ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg sätts i reguljär trafik ska tillsynsmyndigheten utföra en inspektion enligt bilaga I och II till besiktningdirektivet för att säkerställa att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget uppfyller kraven för att på ett säkert sätt bedriva reguljär trafik.

Redaren ska på begäran av tillsynsmyndigheten i förväg styrka att kraven enligt bilaga I till besiktningdirektivet är uppfyllda, dock tidigast en månad före inspektionen innan fartyget sätts i reguljär trafik.

### 17 e §

#### *Undantag från inspektionsplikten innan ett fartyg sätts i reguljär trafik*

Tillsynsmyndigheten får i samband med inspektioner innan ett fartyg sätts i reguljär trafik besluta att inte tillämpa vissa krav eller förfaranden i bilaga I och II till besiktningdirektivet som är relevanta för en årlig flaggstatsbesiktning eller inspektion som genomförts under de senaste sex månaderna, förutsatt att de relevanta förfaranden och riktlinjer för besiktningar som beskrivs i HSSC-riktlinjerna eller förfaranden som är avsedda att uppnå samma mål har följts. Tillsynsmyndigheten ska överföra behövliga uppgifter till inspektionsdatabasen. Tillsynsmyndigheten får på begäran av redaren i förväg bekräfta att den godkänner tidigare inspektioner och besiktningar som relevanta för de nya driftsförhållandena.

Om ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg som bedriver i detta kapitel avsedd reguljär trafik till och från en hamn i Finland överförs till reguljär trafik på en ny rutt och om tillsynsmyndigheten anser att den nya ruttens karakteristika är likadana som den tidigare ruttens och att fartyget uppfyller alla krav för bedrivande av denna trafik på ett säkert sätt, behöver 17 d § inte tillämpas. På begäran av redaren får tillsynsmyndigheten i förväg bekräfta att den anser att rutterna har likartade karakteristika. Tillsynsmyndigheten kan på begäran av redaren i förväg bekräfta att den godkänner tidigare inspektioner och besiktningar som relevanta för de nya driftsförhållandena.

Tillsynsmyndigheten får ge tillstånd till att ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg på grund av oförutsedda omständigheter snabbt ersätts med ett annat för säkerställande av kontinuitet i trafiken, även om 2 mom. inte kan tillämpas, om dokumenten och en okulär besiktning av fartyget inte inger några farhågor om bedrivandet av denna trafik på ett säkert sätt. Tillsynsmyndigheten ska i så fall fullfölja de besiktningar som avses i 17 d § inom en månad från ersättandet.

### 17 f §

#### *Regelbundna inspektioner*

Tillsynsmyndigheten ska en gång per tolv månadersperiod utföra en inspektion av ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg i enlighet med bilaga II till besiktningdi-

rektivet samt en inspektion under reguljärtrafik som utförs tidigast fyra månader men senast åtta månader efter inspektionen enligt bilaga II till besiktningdirektivet. Inspektionen ska omfatta de punkter som förtecknas i bilaga III till besiktningdirektivet samt tillräckligt många av de punkter som förtecknas i bilagorna I och II för att det, enligt inspektörens yrkesmässiga bedömning, ska vara säkerställt att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget fortfarande uppfyller alla krav för säker drift.

Tillsynsmyndigheten får utföra den i 1 mom. avsedda inspektion som utförs i enlighet bilaga II till besiktningdirektivet samtidigt eller i samband med den årliga flaggstatsbesiktningen under förutsättning att de relevanta förfaranden och riktlinjer för besiktningar som beskrivs i HSSC-riktlinjerna eller förfaranden som är avsedda att uppnå samma mål följs.

Tillsynsmyndigheten ska utföra en inspektion i enlighet med bilaga II till besiktningdirektivet varje gång ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg genomgår väsentliga reparationer, ombyggnader eller ändringar, eller vid byte av redare eller flagg, eller vid överföring till ny klass. Fartyget får dock vid byte av redare eller flagg eller vid överföring till ny klass undantas från den inspektion som krävs enligt detta moment, om bytet eller överföringen, med beaktande av tidigare inspektioner, inte påverkar fartygets säkra drift.

#### 17 g §

##### *Samarbete mellan hamnstater och ett fartygs flaggstat*

Tillsynsmyndigheten ska vid tillämpningen av detta kapitel vara i kontakt med administrationen i en annan hamnstat för ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg som bedriver reguljär trafik samt, om fartyget inte är finskt, med administrationen i dess flaggstat. Tillsynsmyndigheten ska på begäran bjuda in en representant för flaggstaten att följa med inspektionen som observatör.

#### 17 h §

##### *Avhjälpan av brister, förbud mot resa och uppskjutande av inspektion*

Tillsynsmyndigheten ska säkerställa att alla brister som bekräftats eller upptäckts under de inspektioner som avses i besiktningdirektivet åtgärdas.

Tillsynsmyndigheten ska till befälhavaren för ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg meddela förbud mot resa, om det upptäcks sådana brister som innebär otvetydig fara för hälsa eller säkerhet eller medför omedelbar fara för hälsa eller liv.

Förbudet mot resa får inte hävas förrän bristen har avhjälpats och tillsynsmyndigheten fastställer att fartyget, med förbehåll för nödvändiga villkor, kan gå till sjöss eller återuppta driften utan att orsaka fara för passagerarnas eller besättningens säkerhet och hälsa, eller fara för fartyget eller andra fartyg.

Om den brist som avses i 2 mom. inte enkelt kan avhjälpas i den hamn där den har bekräftats eller upptäckts, får tillsynsmyndigheten tillåta fartyget att fortsätta till ett lämpligt reparationsvarv där bristen enkelt kan avhjälpas.

Om det är uppenbart att ro-ro-passagerarfartygets eller höghastighetspassagerarfartygets allmänna skick inte uppfyller kraven, får tillsynsmyndigheten under exceptionella omständigheter skjuta upp inspektionen av fartyget. Inspektionen får skjutas upp tills bolaget vidtar de åtgärder som behövs för att säkerställa att användningen av ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget inte längre utgör en otvetydig fara för säkerhet eller hälsa eller inte längre utgör en omedelbar fara för besättningens och passagerarnas liv, eller för att säkerställa att det uppfyller relevanta krav i tillämpliga internationella konventioner.

## RP 198/2018 rd

Om tillsynsmyndigheten skjuter upp inspektionen i enlighet med 5 mom., ska ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget bli föremål för ett förbud mot resa utan särskilda åtgärder. Förbudet mot resa ska hävas när inspektionen har återupptagits och avslutats på behörigt sätt, när de krav som anges i 3 mom. uppfyllts och när kostnaderna helt har betalats eller tillräcklig säkerhet har ställts för deras återbetalning.

Tillsynsmyndigheten kan för att undvika trängsel i hamnen tillåta att ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som är föremål för förbud mot resa flyttas inom hamnområdet, förutsatt att flyttandet kan ske tryggt. Aspekter gällande trängsel i hamnen ska dock inte beaktas vid beslut om huruvida ett förbud mot resa ska utfärdas eller hävas. Hamnbolagen ska sörja för att det finns utrymme för sådana fartyg.

### 21 a §

#### *Ersättning för kostnader*

Om det vid de inspektioner som avses i 10, 11, 11 b och 11 c § upptäcks sådana brister som ger rätt till kvarhållande av fartyget, ska fartygets ägare, redaren eller dennes representant ersätta alla kostnader i anslutning till inspektionerna. Om det vid de inspektioner som avses i 17 f § upptäcks sådana brister som ger rätt till kvarhållande av fartyget enligt 17 h §, ska fartygets ägare, redaren eller dennes representant ersätta alla kostnader i anslutning till inspektionerna.

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

Fartygets ägare eller redaren är skyldig att ersätta kostnaderna för inspektioner i samband med att tillsynsmyndigheten upphäver ett tillträdesförbud enligt 14 c § 2 mom., 14 d § 2 mom., 14 e § 2 mom. 4 punkten och 14 g § 3 mom.

Kvarhållandet får inte återtas förrän kostnaderna har betalats i sin helhet eller tillräcklig säkerhet har ställts för betalningen av dem.

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

3.

## Lag

### om ändring av lagen om passagerarfartygs personlistor

I enlighet med riksdagens beslut:  
*upphävs* i lagen om passagerarfartygs personlistor (1038/2009) 4 §,  
*ändras* 2 §, 3 § 1, 9, 11 och 13 punkten, 5 - 7 §, rubriken för 3 kap., 12 §, rubriken för 4 kap., 15, 16, 18, 20, 21 och 24 §, av dem 24 § sådan den lyder i lag 993/2015, samt  
*fogas* till 3 § nya 14 - 16 punkter som följer:

#### 2 §

##### *Lagens tillämpningsområde*

Denna lag tillämpas på alla finska passagerarfartyg och sådana utländska passagerarfartyg som anlöper eller avgår från en finsk hamn.

Denna lag tillämpas inte på

- 1) örlogsfartyg eller trupptransportfartyg,
- 2) försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg, om de inte regelbundet används i allmän trafik för persontransporter,
- 3) fritidsbåtar eller nöjesfartyg,
- 4) sådana fartyg som endast trafikerar ett hamnområde eller det finska insjöområdet.

#### 3 §

##### *Definitioner*

I denna lag avses med

1) *direktivet om personlistor* rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater, med senare ändringar,

9) *den person som bolaget utsett att föra personlistan* den person som av ett bolag har utsetts att ansvara för att skyldigheterna enligt ISM-koden fullgörs, eller en person som bolaget har utsett som ansvarig för att lämna uppgifter om de ombordvarande på ett av bolagets passagerarfartyg,

11) *område D* ett havsområde vars geografiska koordinater inte på något ställe är mer än 3 nautiska mil från strandlinjen och där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 1,5 meter är mindre än 10 procent under en ettårsperiod,

13) *internationell resa* en resa till sjöss från en hamn i Finland till en hamn utanför Finland, eller omvänt, samt en resa till sjöss från en hamn i Finland till områden utanför Finlands territorialvatten,

14) *utsedd myndighet* gränsbevakningsväsendet och Olycksutredningscentralen,

15) *gemensam kontaktpunkt* det i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) avsedda nationella systemet för hantering av information inom sjöfarten,



16) *hamnområde* vattenområde som förvaltas av ett hamnbolag.

5 §

*Räkning av och anmälan om antalet personer*

Bolaget ska se till att de som är ombord på ett passagerarfartyg före fartygets avgång från en hamn räknas och att antalet anmäls till fartygets befälhavare samt till den gemensamma kontaktpunkten eller till den utsedda myndigheten.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om anmälan och om de system som ska användas för anmälan.

I stället för att anmäla uppgifterna till den i 1 mom. avsedda gemensamma kontaktpunkten eller utsedda myndigheten får bolaget anmäla uppgifterna till den person som bolaget utsett att föra personlistan eller i ett annat motsvarande landbaserat system som bolaget har och som den som för personlistan ansvarar för.

6 §

*Anmälan av personuppgifter*

Om ett passagerarfartygs resa sträcker sig mer än 20 nautiska mil från hamnen, ska bolaget utöver det som föreskrivs i 5 § 1 mom. se till att de ombordvarandes efternamn, förnamn, kön, nationalitet och födelsetid antecknas.

Bolaget ska se till att personuppgifterna samlas in innan fartyget avgår från hamnen och senast 15 minuter efter avgången lämnas till den gemensamma kontaktpunkten.

I stället för att lämna personuppgifterna till den gemensamma kontaktpunkt som avses i 2 mom. får bolaget lämna uppgifterna till den person som bolaget utsett att föra personlistan eller i ett annat motsvarande landbaserat system som bolaget har och som den som för personlistan ansvarar för.

Om ett passagerarfartyg går i trafik mellan två hamnar eller fartygets resor börjar från samma hamn där de slutar utan att fartyget däremellan besöker någon annan hamn inom område D i Finland, är det dock undantaget den antecknings- och anmälningsskyldighet som avses i 1 och 2 mom.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om lämnande av de uppgifter som avses i 1 mom.

7 §

*Anmälan av särskilda uppgifter*

På en internationell resa, eller om personuppgifterna ska antecknas enligt 6 §, ska på passagerarens eller dennes vårdnadshavares begäran dessutom antecknas ett sådant behov av vård eller assistans som föranleds av ålderdom, funktionsnedsättning eller någon annan omständighet och som är av betydelse vid en räddningsaktion, samt om passageraren eller dennes vårdnadshavare så önskar ett telefonnummer för nödsituationer.

Bolaget ska säkerställa att de uppgifter som avses i 1 mom. antecknas och innan fartyget avgår från en hamn anmäls till fartygets befälhavare och till den gemensamma kontaktpunkten.

I stället för att lämna uppgifterna till den gemensamma kontaktpunkt som avses i 2 mom. får bolaget lämna uppgifterna till den som bolaget utsett att föra personlistan eller i ett annat motsvarande landbaserat system som bolaget har och som den som för personlistan ansvarar för.

3 kap.

**Krav för insamling av uppgifter**

12 §

*Insamling av uppgifter*

Ett bolag ska planera och genomföra den insamling och anmälan av uppgifter som avses i denna lag så att

- 1) inga onödiga dröjsmål uppstår för passagerare vid ombordstigning eller landstigning,
  - 2) upprepad insamling av uppgifter undviks under samma eller liknande rutter,
- Ett bolag ska genomföra sitt system för personlistor så att
- 1) uppgifterna i systemet är i lättläst form,
  - 2) uppgifterna i systemet vid behov är lättillgängliga för gränsbevakningsväsendet, Transport- och kommunikationsverket, Nödcentralsverket, polisen, Tullen, Olycksutredningscentralen och i räddningslagen (379/2011) avsedda räddningsmyndigheter och räddningsverk,
  - 3) systemet är användarvänligt,
  - 4) uppgifterna i systemet skyddas genom behövliga tekniska och organisatoriska åtgärder för att de inte oavsiktligt ska raderas eller försvinna, eller oavsiktligt eller lagstridigt utplånas, ändras, utlämnas, avslöjas, överföras eller göras tillgängliga utan tillstånd eller behandlas lagstridigt på något annat sätt.

4 kap.

**Bevaring av uppgifter**

15 §

*Tid för bevarande av personuppgifter*

Om inte de personuppgifter som samlats in enligt 6 eller 7 § behövs för efterspanings- eller räddningsverksamhet, eller för klarläggande eller undersökning av en olycka, ska bolaget se till att uppgifterna raderas ur bolagets system för personlistor tidigast 24 timmar och senast 72 timmar efter det att fartyget har anläpt ankomsthavnen.

Om inte de personuppgifter som samlats in enligt 6 eller 7 § behövs för efterspanings- eller räddningsverksamhet, eller för klarläggande eller undersökning av en olycka, ska Transport- och kommunikationsverket se till att personuppgifterna i den gemensamma kontaktpunkten raderas när resan har avslutats tryggt, men senast 60 dagar efter fartygets avgång.

16 §

*Tillsyn*

Transport- och kommunikationsverket ska övervaka att bestämmelserna i denna lag iakttas. Om ett bolag inte iakttar bestämmelserna i denna lag och överträdelsen är klar och allvarlig, ska Transport- och kommunikationsverket utan dröjsmål anmäla detta till fartygets flaggstat.

18 §

*Förseelse mot bestämmelserna om passagerarfartygs personlistor*

## RP 198/2018 rd

Den som uppsåtligt eller av grov oaktsamhet

- 1) försummar räknings- eller anmälningsskyldigheten enligt 5 §,
  - 2) försummar antecknings- eller anmälningsskyldigheten enligt 6 §,
  - 3) försummar antecknings- eller anmälningsskyldigheten enligt 7 §,
  - 4) försummar ombesörjningsskyldigheten enligt 8 §,
  - 5) försummar den skyldighet att upprätta, utse eller anmäla som gäller enligt 10 §,
  - 6) samlar och lagrar uppgifter för systemet för personlistor i strid med det som gäller enligt 11 §,
  - 7) försummar den skyldighet att bevara, lagra eller vidarebefordra eller anmäla som gäller enligt 13 § 1 och 2 mom.,
  - 8) lämnar ut uppgifter i strid med den rätt att lämna ut uppgifter som gäller enligt 14 §, eller
  - 9) försummar raderingsskyldigheten enligt 15 § 1 mom.,
- ska, om inte strängare eller lika strängt straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *förseelse mot bestämmelserna om passagerarfartygs personlistor* dömas till böter.
- Den som bryter mot ett åläggande enligt 17 § som har förenats med vite kan inte dömas till straff för samma gärning.

### 20 §

#### *Undantag från skyldigheten att anmäla personantal*

Bolaget är undantaget skyldigheten enligt 5 § att anmäla personantalen till den gemensamma kontaktpunkten eller till den utsedda myndigheten i fråga om sådana passagerarfartyg som enbart trafikerar område D, där det finns efterspanings- och räddningsresurser i närheten och i sådan regelbunden trafik där restiden mellan hamnbesöken understiger en timme.

### 21 §

#### *Undantag och avvikelser från skyldigheten att anmäla personuppgifter*

Transport- och kommunikationsverket ska informera Europeiska kommissionen i enlighet med artikel 9.3 i direktivet om personlistor om de undantag från skyldigheten att anmäla personuppgifter som avses i 6 § 4 mom.

Ett bolag har inte den skyldighet som föreskrivs i 6 § att anteckna och anmäla personer i fråga om regelbunden trafik inom ett sådant område för vilket Europeiska kommissionen under de förutsättningar som anges i artikel 9.4 i direktivet om personlistor har medgett avvikelse, helt eller delvis, från kraven enligt artikel 5.1.

En ansökan om i 2 mom. avsedd avvikelse ska riktas till Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket anholder om den föreslagna avvikelsen hos Europeiska kommissionen, om de förutsättningar som anges i artikel 9.4 i direktivet om personlistor uppfylls.

En avvikelse kan gälla sådana passagerarfartyg som går i trafik från en hamn i Finland och som för ett sådant lands flagg som är fördragsslutande part i SOLAS-konventionen men inte är medlemsstat i Europeiska unionen endast om staten i fråga ger tillstånd till avvikelsen.

### 24 §

#### *Ändringssökande*

## RP 198/2018 rd

Ett beslut som Transport- och kommunikationsverket har fattat med stöd av 17 § i denna lag får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

I andra beslut av Transport- och kommunikationsverket får omprövning begäras på det sätt som anges i förvaltningslagen (434/2003). Det beslut som meddelats med anledning av begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

Över förvaltningsdomstolens beslut får besvär anföras endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Ett beslut av Transport- och kommunikationsverket ska iakttas trots ändringssökande, om inte den myndighet där ändring sökts bestämmer något annat.

Ändring i en avgift för Transport- och kommunikationsverkets godkännande av system för personlistor får sökas på det sätt som anges i 11 b § i lagen om grunderna för avgifter till staten.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

## Lag

### om ändring av 2 och 4 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

I enlighet med riksdagens beslut  
fögas till 2 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009),  
sådan paragrafen lyder delvis ändrad i lagarna 95/2013, 878/2014 och 467/2018, en ny 22 a  
punkt och till 4 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 95/2013 och 467/2018, ett nytt 4  
mom. som följer:

#### 2 §

#### *Definitioner*

I denna lag och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den avses med

22 a) *traditionsfartyg* ett i Museiverkets traditionsfartygsregister registrerat historiskt fartyg  
som används i inrikes fart, men inte i reguljär trafik, och som har en längd på minst 5,5 meter  
och är konstruerat före år 1965,

#### 4 §

#### *Kapitlets tillämpningsområde*

På traditionsfartyg tillämpas bestämmelserna i detta kapitel enligt följande:

- 1) bestämmelserna för lastfartyg, när traditionsfartyget medför högst 12 passagerare,
- 2) bestämmelserna för passagerarfartyg, när traditionsfartyget medför fler än 12 passagerare.

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

## Lag

### om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut  
fögas till 96 § i lagen om transportservice (320/2017), sådan paragrafen lyder i lagarna 301/2018 och ( / ), ett nytt 5 mom. och till 97 §, sådan som den lyder i lagarna 301/2018 och ( / ), en ny 16 a punkt som följer:

#### 96 §

##### *Tillämpningsområde för bestämmelserna om behörighet för fartygspersonal*

---

I fråga om traditionsfartyg tillämpas behörighetskraven för fartygspersonal på lastfartyg då fartyget medför högst 12 passagerare, och behörighetskraven för fartygspersonal på passage-  
rarfartyg då fartyget medför fler än 12 passagerare.

#### 97 §

##### *Definitioner gällande behörighet för fartygspersonal*

I detta kapitel avses med

---

16 a) *traditionsfartyg* ett i Museiverkets traditionsfartygsregister registrerat historiskt fartyg som används i inrikes fart, men inte i reguljär trafik, och som har en längd på minst 5,5 meter och är konstruerat före år 1965,

---

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 18 oktober 2018

**Statsminister**

**Juha Sipilä**

Kommunikationsminister Anne Berner

1.

**Lag**

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

I enlighet med riksdagens beslut

*upphävs* i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) 36 § 4 mom. och 52 § 2 mom., av dem 36 § 4 mom. sådant det lyder i lag 910/2011,

*ändras* 2 § 38 och 43 punkten, 3 § 3 mom., 4, 26, 27, 48, 51, 52 och 81 a § samt 91 § 8 och 9 punkten, av dem 2 § 43 punkten sådan den lyder i lag 910/2011, 4 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 910/2011, 1505/2011 och 879/2014 och 81 a § sådan den lyder i lag 879/2014, samt

*fogas* till 2 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 910/2011, 879/2014, 474/2016, 483/2017 och 629/2017, nya 38 a och 44—46 punkter samt till lagen nya 23 a, 28 a och 36 a § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

2 §

*Definitioner*

*Definitioner*

I denna lag och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den avses med

I denna lag och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den avses med:

38) *klassificering av passagerarfartyg* passagerarfartygsklasser för passagerarfartyg som omfattas av non-SOLAS-direktivet beroende på vilket havsområde de trafikerar:

38) *havsområden* följande områden:

a) *passagerarfartyg i klass A* ett passagerarfartyg som används på inrikes resor och som får användas också utanför det område som trafikeras av fartyg i klasserna B, C och D;

a) *område A* ett havsområde utanför områdena B, C och D;

b) *passagerarfartyg i klass B* ett passagerarfartyg som används på sådana inrikes resor, också inom det område som trafikerar av fartyg i klasserna C och D, under vilka fartyget aldrig befinner sig mer än 20 sjömil, vid medelvattenstånd, från en strandlinje där nödställda kan ta sig i land;

b) *område B* ett havsområde vars geografiska koordinater inte på något ställe är mer än 20 nautiska mil från strandlinjen, men som är beläget utanför områdena C och D;

c) *passagerarfartyg i klass C* ett passagerarfartyg som används på sådana inrikes resor, också inom det område som trafikerar av fartyg i klass D, på havsområden där sannolikheten för en signifikant våghöjd som översti-

c) *område C* ett havsområde vars geografiska koordinater inte på något ställe är mer än 5 nautiska mil från strandlinjen, men som är beläget utanför område D och där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 2,5 meter är mindre än 10 procent un-

ger 2,5 meter är mindre än 10 procent under en ettårsperiod för åretruntrafik eller under en särskild begränsad period av året för trafik uteslutande under en sådan period och där fartyget aldrig befinner sig mer än 15 sjömil från en skyddad plats eller mer än 5 sjömil, vid medelvattenstånd, från en strandlinje där nödställda kan ta sig i land;

d) *passagerarfartyg i klass D* ett passagerarfartyg som används på sådana inrikes resor på havsområden där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 1,5 meter är mindre än 10 procent, under en ettårsperiod för åretruntrafik eller under en särskild begränsad period av året för trafik uteslutande under en sådan period och där fartyget aldrig befinner sig mer än 6 sjömil från en skyddad plats eller mer än 3 sjömil, vid medelvattenstånd, från en strandlinje där nödställda kan ta sig i land;

der en ettårsperiod;

d) *område D* ett havsområde vars geografiska koordinater inte på något ställe är mer än 3 nautiska mil från strandlinjen och där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 1,5 meter är mindre än 10 procent under en ettårsperiod;

38 a) *passagerarfartygsklasser* följande passagerarfartygsklasser som fastställs enligt det havsområde inom vilket ett passagerarfartyg som omfattas av non-SOLAS-direktivet trafikerar:

a) *passagerarfartyg i klass A* ett passagerarfartyg som används på inrikes resor och som får användas inom områdena A, B, C och D;

b) *passagerarfartyg i klass B* ett passagerarfartyg som används på inrikes resor och som får användas inom områdena B, C och D;

c) *passagerarfartyg i klass C* ett passagerarfartyg som används på inrikes resor och som får användas inom områdena C och D;

d) *passagerarfartyg i klass D* ett passagerarfartyg som används på inrikes resor och som får användas inom område D;

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

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

44) *hamnområde* ett vattenområde som förvaltas av ett hamnbolag;



45) traditionsfartyg ett i Museiverkets traditionsfartygsregister registrerat historiskt fartyg som används i inrikes fart, men inte i reguljär trafik, och som har en längd på minst 5,5 meter och är konstruerat före år 1965;

46) nöjesfartyg ett fartyg avsett för sport- och fritidsändamål vars skrovlängd, mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder, är över 24 meter och vars bruttodräktighet är under 500.

3 §

*Fartyg på vilka lagen tillämpas*

---

Denna lag tillämpas inte på fritidsbåtar.

---

4 §

*Hänvisningar till annan lagstiftning*

I lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) föreskrivs om tillsynen över efterlevnaden av lagstiftningen och andra bestämmelser om fartygssäkerhet.

I lagen om säker lastning och lossning av vissa bulkfartyg (1206/2004) bestäms om harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning.

I lagen om tryckbärande anordningar (869/1999) bestäms om tryggande av säkerhet och om tillsynsmyndighetens uppgifter i fråga om tryckbärande anordningar i fartyg.

Utöver bestämmelserna i denna lag finns bestämmelser om fartygs elmateriel också i elsäkerhetslagen (410/1996).

Bestämmelser om förhindrande av miljöförorening finns i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009). (22.7.2011/910).

I sjötrafiklagen (463/1996) finns bestämmelser om krav på fartyg som används för handelssjöfart och krav på fritidsbåtar, till den del kraven inte regleras i någon annan lag.

I lagen om säkerhet och utsläppskrav i

3 §

*Fartyg på vilka lagen tillämpas*

---

Denna lag tillämpas inte på fritidsbåtar eller nöjesfartyg.

---

4 §

*Hänvisningar till annan lagstiftning*

Bestämmelser om tillsynen över efterlevnaden av bestämmelser och föreskrifter som gäller fartygssäkerheten finns i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995).

Bestämmelser om harmoniserade krav och förfaranden för säker lastning och lossning av bulkfartyg finns i lagen om säker lastning och lossning av vissa bulkfartyg (1206/2004).

Bestämmelser om säkerställande av säkerheten och om tillsynsmyndigheternas uppgifter i fråga om tryckbärande anordningar i fartyg finns i lagen om tryckbärande anordningar (1144/2016).

Utöver vad som föreskrivs i denna lag finns det bestämmelser om elektrisk utrustning i fartyg i elsäkerhetslagen (1135/2016).

Bestämmelser om förhindrande av miljöförstöring finns i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009).

Bestämmelser om krav på fartyg och fritidsbåtar som används för handelssjöfart, till den del det inte föreskrivs om sådana krav i någon annan lag, finns i sjötrafiklagen (463/1996).

Bestämmelser om skydd av människors sä-

fråga om *vissa* fritidsbåtar finns bestämmelser om skydd av människors säkerhet och hälsa samt egendom och miljön mot fritidsbåtars, vattenskotrars och deras utrustnings skadliga egenskaper samt om avgasutsläpp och bullerutsläpp från motorerna på fritidsbåtar och vattenskotrar.

I lagen om marin utrustning (1503/2011) finns bestämmelser om sådan marin utrustning i fråga om vilken det finns internationella överenskommelser om hur överensstämelsen med kraven ska säkerställas.

Bestämmelser om inspektioner och utlåtanden för sjöarbetscertifikat i enlighet med sjöarbetskonventionen finns i lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg (395/2012).

kerhet och hälsa samt av egendom och miljön mot fritidsbåtars, vattenskotrars och deras utrustnings skadliga egenskaper samt bestämmelser om avgas- och bullerutsläpp från motorerna på fritidsbåtar och vattenskotrar finns i lagen om säkerhet och utsläppskrav för fritidsbåtar (1712/2015).

Bestämmelser om sådan fartygsutrustning som omfattas av internationella överenskommelser om säkerställande av överensstämelse med kraven finns i lagen om marin utrustning (1503/2011).

Bestämmelser om inspektioner och utlåtanden för i sjöarbetskonventionen avsedda sjöarbetscertifikat finns i lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg (395/2012).

### 23 a §

#### **Överensstämmelse med kraven för yrkesbåtar**

*Tillverkare av yrkesbåtar ska för uppfyllande av de tekniska föreskrifter som Transport- och kommunikationsverket meddelat med stöd av 23 § säkerställa att yrkesbåten är planerad och byggd i överensstämmelse med kraven samt sörja för att yrkesbåtens överensstämmelse med kraven bedöms av ett i 4 kap. i lagen om säkerhet och utsläppskrav för fritidsbåtar avsett anmält organ, ett motsvarande anmält organ som utsetts av en myndighet i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller av ett godkänt klassificeringssällskap. Ett motsvarande anmält organ som utsetts av en myndighet i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska ha en representant med hemort i Finland och som för det anmälda organets talan i domstolar och hos andra myndigheter. Om det görs väsentliga ändringar på en yrkesbåt efter bedömningen av överensstämelsen med kraven, ska redaren sörja för att det görs en ny bedömning av överensstämelsen med kraven för yrkesbåten.*

*Transport- och kommunikationsverket beviljar efter ansökan certifikat för yrkesbåt till en yrkesbåt som överensstämmer med kraven samt till en yrkesbåt som en myndighet i en annan stat har godkänt i enlighet med dess motsvarande bestämmelser, om yrkesbåten åtminstone uppnår en säkerhetsnivå som motsvarar den säkerhetsnivån för en yrkesbåt som anges i de tekniska föreskrifter som Transport- och kommunikationsverket har meddelat med stöd av 23 §. Med certifikat för yrkesbåt jämställs certifikat som har beviljats av ett godkänt klassificeringssällskap och som intygar att yrkesbåten uppfyller kraven enligt det godkända klassificeringssällskapets regler eller standarder.*

*Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om den i 1 mom. avsedda bedömningen av överensstämmelse med kraven för yrkesbåtar och om förfarandena för detta samt om ansökan om det certifikat för yrkesbåt som avses i 2 mom.*

26 §

*Fartyg på vilka bestämmelserna i kapitlet inte ska tillämpas*

Bestämmelserna i detta kapitel ska inte tillämpas på de fartyg som nämns i 3 § 3 mom., på fiskefartyg i inrikes fart eller på obemannade pråmar, med undantag för pråmar som är fast kopplade till ett skjutande fartyg.

27 §

*Fartyg i internationell fart*

Ett fartyg i internationell fart ska uppfylla kraven enligt bestämmelserna i lastlinjekonventionen och Östersjölastlinjeöverenskommelsen.

Fartyget ska ha ett internationellt lastmärke och ett internationellt lastlinjecertifikat eller ett östersjölastmärke och ett östersjölastlinjecertifikat eller ett internationellt dispenscertifikat så som bestäms i lastlinjekonventionen eller Östersjölastlinjeöverenskommelsen.

26 §

***Begränsning av kapitlets tillämpningsområde***

Bestämmelserna i detta kapitel ska inte tillämpas på de fartyg som nämns i 3 § 4 mom., på hyresbåtar, på fiskefartyg eller på obemannade pråmar i inrikes fart, med undantag för pråmar som är fast kopplade till ett skjutande fartyg. *Bestämmelserna i detta kapitel ska inte heller tillämpas på yrkesbåtar, med undantag från bestämmelserna i 28 a §.*

27 §

*Fartyg i internationell fart*

Ett fartyg i internationell fart som omfattas av lastlinjekonventionen eller Östersjölastlinjeöverenskommelsen ska uppfylla kraven enligt bestämmelserna i lastlinjekonventionen eller Östersjölastlinjeöverenskommelsen. *Andra fartyg än fartyg i internationell fart som omfattas av lastlinjekonventionen eller Östersjölastlinjeöverenskommelsen med en längd över 15 meter men under 24 meter, ska ha ett sådant fribord som med hänsyn till*

Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare tekniska föreskrifter för genomförande av lastlinjekonventionen och Östersjölasterlinjeöverenskommelsen.

*farvattnets karaktär kan anses tryggt.*

Fartyg som omfattas av lastlinjekonventionen eller Östersjölasterlinjeöverenskommelsen ska ha ett internationellt lastmärke och ett internationellt lastlinjecertifikat, ett östersjölastermärke och ett östersjölasterlinjecertifikat eller ett internationellt dispenscertifikat så som bestäms i lastlinjekonventionen eller Östersjölasterlinjeöverenskommelsen.

*Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om genomförandet av lastlinjekonventionen och Östersjölasterlinjeöverenskommelsen. Transport- och kommunikationsverket får också meddela närmare tekniska föreskrifter om konstruktionskraven för andra fartyg än de som omfattas av lastlinjekonventionen eller Östersjölasterlinjeöverenskommelsen samt om fribord och uträknande av det.*

#### 28 a §

##### **Yrkesbåtar i internationell fart eller i inrikes fart**

*En yrkesbåt i internationell fart eller i inrikes fart ska ha ett sådant fribord som med hänsyn till farvattnets karaktär kan anses tryggt. En yrkesbåt i internationell fart eller inrikes fart som är avsedd för transport av last ska ha ett lastmärke för yrkesbåt.*

*Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om krav i fråga om konstruktion för yrkesbåtar, om fribord och uträknande av det samt om mått, placering och utmärkning av lastmärke för yrkesbåtar.*

#### 36 §

##### *Besiktningsförrättare*

-----  
*Vid besiktning av yrkesbåtar kan Trafiksäkerhetsverket anlita ett sådant anmält organ som avses i 11 § i lagen om säkerhet och utsläppskrav i fråga om vissa fritidsbåtar.*

#### 36 §

##### *Besiktningsförrättare*

-----  
(upphävs)

36 a §

**Egenkontroll**

*Transport- och kommunikationsverket godkänner efter ansökan att redaren utför säkerhetsbedömningen (egenkontroll) av sådana yrkesbåtar och pråmar samt lastfartyg med en längd under 24 meter som har genomgått en första besiktning och som används i inrikes fart. Redaren ska ha en sådan kompetens att han eller hon kan utföra egenkontrollen på behörigt sätt.*

*Redaren ska göra upp en egenkontrollplan om de åtgärder som gäller fartygets säkerhetsbedömning och genomförandet av dem. Redaren ska regelbundet lämna uppgifter om åtgärderna enligt egenkontrollplanen till Transport- och kommunikationsverkets elektroniska informationssystem för sjöfarten.*

*Redaren ska se till att det fartyg som omfattas av egenkontroll genomgår en förnyad besiktning vart femte år. Redaren ska ansöka om besiktning hos Transport- och kommunikationsverket, ett erkänt klassificeringssällskap eller en utsedd besiktningsman.*

*Transport- och kommunikationsverket ska temporärt eller permanent återkalla det godkännande som avses i 1 mom., om redaren inte längre iakttar de krav som ställts på egenkontrollen.*

*Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om innehållet i egenkontrollplanen och om hur uppgifter om åtgärderna enligt egenkontrollplanen ska lämnas till det elektroniska informationssystemet för sjöfarten samt om kompetenskraven för en redare som ska godkännas för utförande av egenkontroll.*

48 §

*Sjösäkerhetsbesiktning av andra fartyg i inrikes fart än sådana som omfattas av non-SOLAS-direktivet*

Ett passagerarfartyg som används i inrikes fart och inte omfattas av non-SOLAS-direktivet ska genomgå första besiktning innan det sätts i trafik som finskt fartyg.

48 §

*Sjösäkerhetsbesiktning av andra passagerarfartyg i inrikes fart än sådana som omfattas av non-SOLAS-direktivet*

Passagerarfartyg i inrikes fart som inte omfattas av non-SOLAS-direktivet ska genomgå en första besiktning innan det sätts i trafik som ett finskt fartyg.

Utöver första besiktning ska ett fartyg som avses i 1 mom. också genomgå förnyad besiktning och årlig besiktning.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om när första besiktning, förnyad besiktning och årlig besiktning ska utföras och vad som ingår i besiktningarna.

51 §

*Besiktning av specialfartyg, yrkesbåtar och hyresbåtar*

Ett specialfartyg, en yrkesbåt och en hyresbåt ska genomgå första besiktning innan fartyget sätts i trafik som finskt fartyg.

Specialfartyg, yrkesbåtar och hyresbåtar ska utöver första besiktning också genomgå förnyad besiktning, årlig besiktning, mellanliggande besiktning och periodisk besiktning.

Trafiksäkerhetsverket meddelar närmare föreskrifter om när första besiktning, förnyad besiktning, årlig besiktning, mellanliggande besiktning och periodisk besiktning ska utföras och vad som ingår i besiktningarna.

52 §

*Skrovbesiktning av fartyg som används i vintertrafik*

När ett fartyg första gången tas i bruk i vintertrafik ska dess skrov besiktas för vintertrafik. Bottnen på ett fartyg som används i vintertrafik ska årligen besiktas utvändigt innan fartyget på nytt används i vintertrafik.

*Ett fartyg som isklassificerats av ett erkänt klassificeringssällskap som bemyndigats av Trafiksäkerhetsverket behöver inte genomgå besiktning enligt 1 mom. Av särskilda skäl kan Trafiksäkerhetsverket dessutom undanta ett oklassificerat fartyg från besiktning enligt 1 mom., förutsatt att fartygssäkerheten inte äventyras.*

Utöver en första besiktning ska ett fartyg som avses i 1 mom. vid behov genomgå en förnyad besiktning, årlig besiktning, *mellanliggande besiktning och periodisk besiktning.*

*Transport- och kommunikationsverket* meddelar närmare föreskrifter om när en första besiktning, förnyad besiktning, årlig besiktning, *mellanliggande besiktning och periodisk besiktning* ska utföras och vad som ingår i besiktningarna.

51 §

***Besiktning av specialfartyg, traditionsfartyg, yrkesbåtar och hyresbåtar***

Ett specialfartyg, *ett traditionsfartyg*, en yrkesbåt och en hyresbåt ska genomgå en första besiktning innan fartyget sätts i trafik som finskt fartyg.

*Vid behov* ska specialfartyg, *traditionsfartyg*, yrkesbåtar och hyresbåtar utöver en första besiktning också genomgå en förnyad besiktning, årlig besiktning, mellanliggande besiktning och periodisk besiktning.

*Transport- och kommunikationsverket* meddelar närmare föreskrifter om när en första besiktning, förnyad besiktning, årlig besiktning, mellanliggande besiktning och periodisk besiktning ska utföras och vad som ingår i besiktningarna.

52 §

*Skrovbesiktning av fartyg som används i vintertrafik*

När ett fartyg första gången tas i bruk i vintertrafik ska dess skrov besiktas för vintertrafik. *Skrovet* på ett fartyg som används i vintertrafik *ska besiktas på nytt för vintertrafik vart femte år.*

(upphävs)

81 a §

*Tjänsteansvar*

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar ska tillämpas på anställda hos erkända klassificeringssällskap samt på utsedda besiktningmän och utsedda skeppsmätare när de utför offentliga förvaltningsuppgifter enligt denna lag. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

91 §

*Fartygssäkerhetsförseelse*

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

8) försummar att iaktta de bestämmelser i lastlinjekonventionen eller Östersjölastlinjeöverenskommelsen som avses i 27 §,

9) försummar att iaktta de lastlinjekrav enligt non-SOLAS-direktivet som avses i 28 § 1 mom. eller de lastmärkes- och fribordskrav för andra fartyg som avses i 2 mom. eller de föreskrifter som avses i 3 mom.,

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för fartygssäkerhetsförseelse dömas till böter.

81 a §

*Tjänsteansvar*

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar ska tillämpas på anställda hos erkända klassificeringssällskap, på personer anställda hos anmälda organ samt på utsedda besiktningmän eller utsedda skeppsmätare när de utför offentliga förvaltningsuppgifter enligt denna lag. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

91 §

*Fartygssäkerhetsförseelse*

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

8) försummar att iaktta de fribordskrav enligt lastlinjekonventionen eller Östersjölastlinjeöverenskommelsen som avses i 27 § 1 eller 2 mom. eller de fribordskrav enligt 1 mom. som gäller andra fartyg eller de föreskrifter som avses i 3 mom.,

9) försummar att iaktta de lastlinjekrav enligt non-SOLAS-direktivet som avses i 28 § 1 mom. eller de lastmärkes- eller fribordskrav för andra fartyg som anges i 2 eller 3 mom. eller de föreskrifter som avses i 4 mom., eller de lastmärkes- eller fribordskrav för yrkesbåtar som anges i 28 a § 1 mom. eller de föreskrifter som avses i 2 mom.,

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för fartygssäkerhetsförseelse dömas till böter.

Denna lag träder i kraft den 20 .

2.

## Lag

### om ändring av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

I enlighet med riksdagens beslut:

*upphävs* i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) 2 § 15 punkten, 8 § 3 mom., 17 b och 17 c § samt 17 g § 2 och 3 mom., av dem 8 § 3 mom. sådant det lyder i lag 1138/2010 och 17 b och 17 c § samt 17 g § 2 och 3 mom. sådana de lyder i lag 55/2002,

*ändras* 2 § 4 punkten, 5 punkten underpunkt a, 6, 10 och 35 punkten, 5, 7, 8, 11 a—11 c, 17 a, 17 d—17 h och 21 a §, av dem 2 § 4 punkten sådan den lyder i lag 543/2004, 2 § 5 punkten underpunkt a sådan den lyder i lag 861/2016, 2 § 6, 10 och 35 punkten, 5, 7, 8 och 11 a—11 c § sådana de lyder i lag 1138/2010, 17 a och 17 d—17 h § sådana de lyder i lag 55/2002 och 21 a § sådan den lyder i lagarna 543/2004 och 1138/2010, samt

*fogas* till 2 §, sådan den lyder i lagarna 55/2002, 543/2004, 1138/2010, 1504/2011 och 861/2016, en ny 36 punkt, till 11 c §, sådan den lyder i lag 1138/2010, ett nytt 3 mom. samt till 17 a §, sådan den lyder i lag 55/2002, ett nytt 3 mom. som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

2 §

*Definitioner*

*Definitioner*

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

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

4) *besiktningsdirektivet* rådets direktiv 1999/35/EG om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik, sådant det lyder ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG, (24.6.2004/543)

4) *besiktningsdirektivet Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG,*

5) *internationella konventioner*

5) *internationella konventioner:*

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

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

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

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

10) *koden för höghastighetsfartyg* internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg i Internationella sjöfartsorganisationens

10) *koden för höghastighetsfartyg* internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg, som ingår i Internationella sjöfartsorga-



(IMO) sjösäkerhetskommittés resolution MSC.36(63) av den 20 maj 1994 (HSC-koden 1994) och sjösäkerhetskommitténs resolution MSC.97(73) av den 5 december 2000 (HSC-koden 2000), jämte ändringar,

15) *vårdstat* en medlemsstat i Europeiska gemenskapen till eller från vars hamn ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg går i reguljär trafik

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

5 §

*Tillsynsmyndighet*

Trafiksäkerhetsverket är den tillsynsmyndighet som avses i denna lag.

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

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

Inspektioner enligt PSC-direktivet får förrättas av inspektörer som uppfyller kraven i bilaga XI till PSC-direktivet. *Kontroller som avses i besiktningdirektivet får förrättas av inspektörer som uppfyller kraven i bilaga V till besiktningdirektivet.* Inspektören ska ha ett av tillsynsmyndigheten utfärdat bevis som innehåller de uppgifter som förutsätts i kommissionens direktiv 96/40/EG för fastställandet av en gemensam modell för ett identitetskort för inspektörer som utför

nisationens (IMO) sjösäkerhetskommittés resolution MSC.36 (63) av den 20 maj 1994 (HSC-koden 1994) och i sjösäkerhetskommitténs resolution MSC.97 (73) av den 5 december 2000 (HSC-koden 2000), *med senare ändringar,*

(upphävs)

35) *inspektionsdatabasen* det elektroniska informationssystem i vilket det registreras uppgifter om de inspektioner som utförts enligt PSC-direktivet, *besiktningdirektivet och Paris MOU inom Europeiska unionen och Paris MOU-regionen,*

36) *HSSC-riktlinjer* riktlinjer för besiktning inom ramen för IMO:s harmoniserade system för besiktning och certifiering, *Harmonized System of Survey and Certification, i sin vid tidpunkten gällande lydelse.*

5 §

*Tillsynsmyndighet*

*Transport- och kommunikationsverket* är den tillsynsmyndighet som avses i denna lag.

Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över efterlevnaden av de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats om fartygssäkerheten och har hand om inspektioner, meddelanden och lämnande och utbyte av information enligt PSC-direktivet och besiktningdirektivet.

Tjänstemännen vid tillsynsmyndigheten är i denna lag avsedda inspektörer.

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

hamnstatskontroll och som visar att personen i fråga är bemyndigad att förrätta inspektioner.

7 §

*Förrättande av inspektioner ombord*

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

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

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

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

7 §

*Utförande av inspektioner ombord*

Inspektioner av fartygssäkerheten ska utföras så ofta och så effektivt som är nödvändigt för tillsynen och som förutsätts i för Finland bindande internationella överenskommelser, *Europeiska unionens lagstiftning* eller nationella bestämmelser och föreskrifter. *Inspektionerna av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik ska utföras i enlighet med de tidsgränser och övriga krav som anges i bilaga XVII till PSC-direktivet samt beaktas vid beräkningen av fullgörandet av den årliga inspektionsplikt som gäller hamnstatskontroll. De utökade inspektioner som avses i artikel 11 b) i PSC-direktivet ska inte beaktas vid beräkningen av fullgörandet av den årliga inspektionsplikt som gäller hamnstatskontroll.*

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

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

Inspektionen av fartygssäkerheten ska utföras och fartyget kvarhållas så att syftet med tillsynen uppfylls utan att orsaka onödig störning för fartygets drift. *Vid planeringen av fartygsinspektioner ska tillsynsmyndigheten på behörigt sätt beakta fartygets tidtabeller för trafik och service.* Redaren eller be-

fälhavaren ska underrättas om inspektionen av fartygssäkerheten. Deras frånvaro utgör inget hinder för att inspektion utförs.

8 §

*Inspektionsrapport*

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

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

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

11 a §

*Förhandsmeddelande*

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

Om en utökad inspektion inte görs på basis av ett förhandsmeddelande ska tillsynsmyndigheten underrätta den befälhavare eller redare som har lämnat förhandsmeddelandet.

8 §

*Inspektionsrapport*

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

Inspektören ska i fråga om inspektioner enligt *besiktningsdirektivet och* PSC-direktivet utarbeta en inspektionsrapport i *inspektionsdatabasen* i enlighet med bilaga IX till PSC-direktivet *inom 24 timmar från den faktiska tidpunkten för fartygets avgång från hamnen. Inspektören svarar för att de uppgifter som överförs till inspektionsdatabasen bekräftas inom 72 timmar från det att inspektionen avslutats.*

(upphävs)

11 a §

*Förhandsmeddelande*

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

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

meddelandet.

*Skyldigheten att lämna förhandsmeddelande tillämpas inte på de ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik som har inspekterats i enlighet med artikel 14 a i PSC-direktivet.*

11 b §

*Utökad inspektion*

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

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

11 c §

*Obligatorisk inspektion*

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

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

11 b §

*Utökad inspektion*

Tillsynsmyndigheten ska utföra en i PSC-direktivet avsedd utökad inspektion av ett fartyg, om fartyget uppfyller de kriterier som nämns i del II punkterna 3A och 3B i bilaga I till PSC-direktivet. *En utökad inspektion utförs inte av de ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som har inspekterats i enlighet med artikel 14 a i PSC-direktivet.*

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

11 c §

*Obligatorisk inspektion*

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

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

*Ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg ska av tillsynsmyndigheten anses höra till prioritet I, om ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget inte har inspekterats i enlighet med punkt 2 i bilaga XVII till PSC-direktivet.*

17 a §

*Kapitlets tillämpningsområde*

Detta kapitel tillämpas på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som går i reguljär trafik till eller från en hamn i Finland. Detta kapitel tillämpas dock inte på fartyg som avses i 1 mom. och som enbart går i trafik på sådana klass B-, C- eller D-områden som avses i 5 § förordningen om säkerheten på vissa passagerarfartyg som används på inrikes resor (1307/1999) eller som går i trafik på Finlands insjöområden.

17 b §

*Inledande kontroller av fartyg*

Innan ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg sätts i reguljär trafik skall tillsynsmyndigheten kontrollera att fartyget uppfyller följande krav:

1) fartyget medför giltiga certifikat, utfärdade av flaggstatens administration eller av en erkänd organisation som handlar på dess vägnar,

2) fartyget har besiktigats för utfärdandet av certifikat i enlighet med de relevanta förfaranden och riktlinjer som anges i bilaga till Internationella sjöfartsorganisationens församlings resolution A.746(18) om riktlinjer för besiktningar inom ramen för det harmoniserade systemet för besiktningar och certifiering, i lydelsen av den 29 april 1999, eller i enlighet med andra motsvarande förfaranden,

3) fartyget i fråga om konstruktion och underhåll av skrov, maskineri, elektriska anläggningar och kontrollanläggningar uppfyller de normer för klassificering som anges i en erkänd organisations regler eller i sådana regler som flaggstatens administration anser likvärdiga,

4) fartyget är utrustat med en färdskrivare.

Vidare skall det kontrolleras att finska ro-ro-passagerarfartyg och ro-ro-passagerarfartyg som går under en annan fördragsslutande stats flagg överensstämmer med kraven i överenskommelsen om speci-

17 a §

*Kapitlets tillämpningsområde*

Detta kapitel tillämpas på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som går i reguljär trafik till eller från en hamn i Finland. Detta kapitel tillämpas dock inte på *de passagerarfartyg i klass B, C eller D som avses i 2 § 38 punkten underpunkt a i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg eller på fartyg som går i trafik på Finlands insjöområden.*

(upphävs)

fika stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg som bedriver internationell reguljär tidstabellbunden trafik mellan, eller till eller från, bestämda hamnar i nordvästra Europa och Östersjön (FördrS 20/1997).

17 c §

*Inledande kontroller av redare och flaggstat-  
ter* (upphävs)

Innan ett fartyg sätts i reguljär trafik skall tillsynsmyndigheten kontrollera att redare som bedriver eller ämnar bedriva reguljär trafik med ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de särskilda krav som uppställs i bilagan I till besiktningdirektivet iakttas och att bestämmelserna i 17 b § i denna lag följs.

Tillsynsmyndigheten skall också kontrollera att redarna på förhand samtycker till att värdstater och övriga medlemsstater i Europeiska gemenskapen med väsentligt intresse får utföra utredning av olyckor eller tillbud till sjöss, delta fullt ut i utredningen eller samarbeta inom ramen för den i enlighet med artikel 12 i besiktningdirektivet. Tillsynsmyndigheten skall likaså kontrollera att redarna ger myndigheten tillgång till den information som tagits fram genom färdskrivare på något av deras fartyg som varit inblandat i en sådan olycka eller ett sådant tillbud.

Vidare skall tillsynsmyndigheten, för ett ro-ro-passagerarfartyg och ett höghastighetspassagerarfartyg som för annan flagg än den som en medlemsstat i Europeiska gemenskapen har, kontrollera att flaggstaten har godkänt redarens åtagande att uppfylla kraven i 1 och 2 mom.

17 d §

*Inledande särskilda besiktningar*

Innan ett fartyg sätts i reguljär trafik skall tillsynsmyndigheten utföra *en inledande sär-*

17 d §

*Inspektioner innan ett fartyg sätts i reguljär trafik*

Innan ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg sätts i reguljär

*skild besiktning* i enlighet med bilagorna I och III till besiktningsdirektivet för att övertyga sig om att ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg uppfyller kraven för att på ett säkert sätt bedriva reguljär trafik.

Tillsynsmyndigheten skall fastställa en tid för besiktningen vilken skall infalla senast en månad efter mottagandet av de bevis som behövs för fullgörande av de inledande kontroller som avses i 17 b och 17 c §.

17 e §

*Särskilda bestämmelser om kontroller och besiktningar*

Om ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg som någon annanstans bedriver trafik som kan jämföras med sådan trafik som avses i detta kapitel skall tas i bruk i trafik enligt detta kapitel till och från en hamn i Finland, skall tillsynsmyndigheten ta den största hänsyn till de inledande kontroller och inledande särskilda besiktningar som tidigare har utförts på fartyget innan det togs i bruk i reguljär trafik. Om tillsynsmyndigheten godkänner dessa tidigare kontroller och besiktningar och om de är relevanta för de nya trafikförhållandena, behöver tillsynsmyndigheten inte tillämpa 17 b–17 d § innan den nya trafiken inleds.

Om ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg som bedriver i detta kapitel avsedd reguljär trafik till och från en hamn i Finland överförs till reguljär trafik på en ny rutt och om tillsynsmyndigheten och de övriga värdstaterna anser att den nya ruttens karakteristika är likadana som den tidigare ruttens och att fartyget uppfyller alla krav för bedrivande av denna trafik på ett säkert sätt, behöver 17 b–17 d § inte tillämpas. På begäran av en redare får tillsynsmyndigheten i förväg bekräfta att den anser att rutterna har likartade karakteristika.

Tillsynsmyndigheten får ge tillstånd till att

trafik ska tillsynsmyndigheten utföra en inspektion enligt bilaga I och II till besiktningsdirektivet för att säkerställa att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget uppfyller kraven för att på ett säkert sätt bedriva reguljär trafik.

*Redaren ska på begäran av tillsynsmyndigheten i förväg styrka att kraven enligt bilaga I till besiktningsdirektivet är uppfyllda, dock tidigast en månad före inspektionen innan fartyget sätts i reguljär trafik.*

17 e §

**Undantag från inspektionsplikten innan ett fartyg sätts i reguljär trafik**

*Tillsynsmyndigheten får i samband med inspektioner innan ett fartyg sätts i reguljär trafik besluta att inte tillämpa vissa krav eller förfaranden i bilaga I och II till besiktningsdirektivet som är relevanta för en årlig flaggstatsbesiktning eller inspektion som genomförts under de senaste sex månaderna, förutsatt att de relevanta förfaranden och riktlinjer för besiktningar som beskrivs i HSSC-riktlinjerna eller förfaranden som är avsedda att uppnå samma mål har följts. Tillsynsmyndigheten ska överföra behövliga uppgifter till inspektionsdatabasen. Tillsynsmyndigheten får på begäran av redaren i förväg bekräfta att den godkänner tidigare inspektioner och besiktningar som relevanta för de nya driftsförhållandena.*

Om ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg som bedriver i detta kapitel avsedd reguljär trafik till och från en hamn i Finland överförs till reguljär trafik på en ny rutt och om tillsynsmyndigheten anser att den nya ruttens karakteristika är likadana som den tidigare ruttens och att fartyget uppfyller alla krav för bedrivande av denna trafik på ett säkert sätt, behöver 17 d § inte tillämpas. På begäran av redaren får tillsynsmyndigheten i förväg bekräfta att den anser att rutterna har likartade karakteristika. *Tillsynsmyndigheten kan på begäran av redaren i förväg bekräfta att den godkänner tidigare inspektioner och besiktningar som relevanta för de nya driftsförhållandena.*

Tillsynsmyndigheten får ge tillstånd till att

ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg på grund av oförutsedda omständigheter snabbt ersätts med ett annat för säkerställande av kontinuitet i trafiken, även om 1 och 2 mom. inte kan tillämpas, om en kontroll av dokumenten och en okulär besiktning inte inger några farhågor om bedrivandet av denna trafik på ett säkert sätt. Tillsynsmyndigheten skall i så fall fullfölja de kontroller och besiktningar som avses i 17 b–17 d § inom en månad från ersättandet.

17 f §

*Regelbundna särskilda besiktningar och övriga besiktningar*

Tillsynsmyndigheten skall en gång inom varje tolv månadersperiod utföra *en särskild* besiktning i enlighet med besiktningdirektivets bilaga III samt under en reguljär resa en besiktning som gäller tillräckligt många av de punkter som avses i besiktningdirektivets bilagor I, III och IV för att det skall kunna säkerställas att ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg uppfyller alla nödvändiga krav för säker drift.

Tillsynsmyndigheten skall utföra en särskild besiktning i enlighet med besiktningdirektivets bilaga III varje gång ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg genomgår väsentliga reparationer, ombyggnader och ändringar, eller vid byte av redare eller flagg, eller vid överföring till ny klass. Fartyget får dock, med beaktande av tidigare kontroller, vid byte av redare eller flagg eller vid överföring till ny klass, undantas från den särskilda besiktning som krävs enligt detta moment, om bytet eller överföringen inte påverkar fartygets säkra drift.

Om de besiktningar som anges i 1 mom. skulle uppdaga sådana brister i förhållande till kraven i detta kapitel att de motiverar hindrande av användning, skall redaren ersätta alla kostnader i samband med besiktningarna.

ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg på grund av oförutsedda omständigheter snabbt ersätts med ett annat för säkerställande av kontinuitet i trafiken, även om 2 mom. inte kan tillämpas, om dokumenten och en okulär besiktning av fartyget inte inger några farhågor om bedrivandet av denna trafik på ett säkert sätt. Tillsynsmyndigheten ska i så fall fullfölja de besiktningar som avses i 17 d § inom en månad från ersättandet.

17 f §

**Regelbundna inspektioner**

Tillsynsmyndigheten ska en gång per tolv månadersperiod utföra en inspektion av ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg i enlighet med bilaga II till besiktningdirektivet samt en inspektion under reguljärtrafik som utförs tidigast fyra månader men senast åtta månader efter inspektionen enligt bilaga II till besiktningdirektivet. *Inspektionen ska omfatta de punkter som förtecknas i bilaga III till besiktningdirektivet samt tillräckligt många av de punkter som förtecknas i bilagorna I och II för att det, enligt inspektörens yrkesmässiga bedömning, ska vara säkerställt att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget fortfarande uppfyller alla krav för säker drift.*

*Tillsynsmyndigheten får utföra den i 1 mom. avsedda inspektion som utförs i enlighet med bilaga II till besiktningdirektivet samtidigt eller i samband med den årliga flaggstatsbybesiktningen under förutsättning att de relevanta förfaranden och riktlinjer för besiktningar som beskrivs i HSSC-riktlinjerna eller förfaranden som är avsedda att uppnå samma mål följs.*

*Tillsynsmyndigheten ska utföra en inspektion i enlighet med bilaga II till besiktningdirektivet varje gång ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg genomgår väsentliga reparationer, ombyggnader eller ändringar, eller vid byte av redare eller flagg, eller vid överföring till ny klass. Fartyget får dock vid byte*



*av redare eller flagg eller vid överföring till ny klass undantas från den inspektion som krävs enligt detta moment, om bytet eller överföringen, med beaktande av tidigare inspektioner, inte påverkar fartygets säkra drift.*

17 g §

*Samarbete mellan värdstater och ett fartygs flaggstat*

Tillsynsmyndigheten skall vid tillämpningen av detta kapitel vara i kontakt med administrationen i en annan värdstat för ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg som bedriver reguljär trafik samt, om fartyget inte är finskt, med administrationen i dess flaggstat.

*Eventuell oenighet angående ett dispenscertifikat som utfärdats eller erkänts av tillsynsmyndigheten skall lösas före den inledande särskilda besiktningen.*

*Tillsynsmyndigheten skall i fråga om utländska höghastighetspassagerarfartyg säkerställa att flaggstaten beaktar driftsbegränsningar som utfärdats i Finland för skydd av liv, naturresurser och kustverksamheter innan trafiktillstånd för höghastighets trafik utfärdas i enlighet med koden för höghastighetsfartyg.*

17 h §

*Hindrande av användning*

Om inte något annat anges i 2 mom. skall tillsynsmyndigheten fatta beslut om hindrande av att ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg används i reguljär trafik till eller från en hamn i Finland i följande fall:

1) när det inte i de kontroller som avses i 17 b och 17 c § går att bekräfta att fartyget uppfyller kraven i de nämnda bestämmelserna.

2) när det i kontroller som avses i 17 d och

17 g §

*Samarbete mellan hamnstater och ett fartygs flaggstat*

Tillsynsmyndigheten ska vid tillämpningen av detta kapitel vara i kontakt med administrationen i en annan hamnstat för ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg som bedriver reguljär trafik samt, om fartyget inte är finskt, med administrationen i dess flaggstat. *Tillsynsmyndigheten ska på begäran bjuda in en representant för flaggstaten att följa med inspektionen som observatör.*

(upphävs)

(upphävs)

17 h §

***Avhjälpan av brister, förbud mot resa och uppskjutande av inspektion***

*Tillsynsmyndigheten ska säkerställa att alla brister som bekräftats eller upptäckts under de inspektioner som avses i besiktningdirektivet åtgärdas.*

*Tillsynsmyndigheten ska till befälhavaren för ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg meddela förbud mot resa, om det upptäcks sådana brister som innebär otvetydig fara för hälsa eller säkerhet eller medför omedelbar fara för hälsa eller liv.*

17 f § upptäcks sådana brister som medför omedelbar livsfara eller omedelbar risk för fartyget, dess besättning eller passagerare,

3) när det fastställs att iakttagandet av bestämmelserna i förordningen om anmälnings-skyldigheterna för fartyg som transporterar farligt eller havsförorenande gods (869/1994), i tillämpliga delar bestämmelserna i förordningen om fartygsbemanning, besättningens behörighet och vakthållning (1256/1997) eller bestämmelserna i rådets förordning (EG) nr 3051/95 om säkerhetsorganisation för roll-on/roll-off-passagerarfartyg (ro-ro-fartyg), sådan den lyder ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 179/98, har försummats så att det medför omedelbar livsfara eller omedelbar risk för fartyget, dess besättning eller passagerare, eller

4) när administrationen i den utländska flaggstaten inte har rådfrågat tillsynsmyndigheten i de frågor som avses i 17 g § 2 och 3 mom.

Om ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg redan går i reguljär trafik till eller från en hamn i Finland och det vid de kontroller som avses i 1 mom. konstateras sådana i 1 mom. avsedda brister som inte medför någon omedelbar livsfara eller omedelbar risk för fartyget, dess besättning eller passagerare, skall tillsynsmyndigheten kräva att redaren vidtar nödvändiga åtgärder för att omedelbart eller inom en klart angiven rimlig tid rätta till bristerna. Sedan åtgärder har vidtagits skall tillsynsmyndigheten kontrollera att de har utförts till fullständig belåtenhet. Om detta inte är fallet skall tillsynsmyndigheten fatta ett beslut som hindrar användningen av fartyget i reguljär trafik till eller från en hamn i Finland.

Tillsynsmyndigheten skall skriftligen underrätta redaren om ett beslut som hindrar att ett fartyg används i trafik samt motivera beslutet.

*Förbudet mot resa får inte hävas förrän bristen har avhjälpats och tillsynsmyndigheten fastställer att fartyget, med förbehåll för nödvändiga villkor, kan gå till sjöss eller återuppta driften utan att orsaka fara för passagerarnas eller besättningens säkerhet och hälsa, eller fara för fartyget eller andra fartyg.*

*Om den brist som avses i 2 mom. inte enkelt kan avhjälpas i den hamn där den har bekräftats eller upptäckts, får tillsynsmyndigheten tillåta fartyget att fortsätta till ett lämpligt reparationsvarv där bristen enkelt kan avhjälpas.*

*Om det är uppenbart att ro-ro-passagerarfartygets eller höghastighetspassagerarfartygets allmänna skick inte uppfyller kraven, får tillsynsmyndigheten under exceptionella omständigheter skjuta upp inspektionen av fartyget. Inspektionen får skjutas upp tills bolaget vidtar de åtgärder som behövs för att säkerställa att användningen av ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget inte längre utgör en otvetydig fara för säkerhet eller hälsa eller inte längre utgör en omedelbar fara för besättningens och passagerarnas liv, eller för att säkerställa att det uppfyller relevanta krav i tillämpliga internationella konventioner.*

*Om tillsynsmyndigheten skjuter upp inspektionen i enlighet med 5 mom., ska ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget bli föremål för ett förbud mot resa utan särskilda åtgärder. Förbudet mot resa ska hävas när inspektionen har återupptagits och avslutats på behörigt sätt, när de krav som anges i 3 mom. uppfyllts och när kostnaderna helt har betalats eller tillräcklig säkerhet har ställts för deras återbetalning.*

*Tillsynsmyndigheten kan för att undvika trängsel i hamnen tillåta att ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som är föremål för förbud mot resa flyttas inom hamnområdet, förutsatt att flyttandet kan ske tryggt. Aspekter gällande trängsel i hamnen ska dock inte beaktas vid beslut om huruvida ett förbud mot resa ska utfärdas eller hävas. Hamnbolagen ska sörja för att det finns utrymme för sådana fartyg.*

21 a §

*Ersättande av kostnader*

Om det vid de kontroller och inspektioner som avses i 10, 11, 11 b och 11 c § upptäcks sådana brister som berättigar kvarhållande av fartyget, ska fartygets ägare, redaren eller dennes representant ersätta alla kostnader i anslutning till kontrollerna och inspektionerna. (17.12.2010/1138)

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

Fartygets ägare eller redaren är skyldig att ersätta kostnaderna för inspektioner i samband med beslut att upphäva ett tillträdesförbud enligt 14 c § 2 mom., 14 d § 2 mom., 14 e § 2 mom. 4 punkten och 14 g § 2 mom.

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

21 a §

*Ersättning för kostnader*

Om det vid de inspektioner som avses i 10, 11, 11 b och 11 c § upptäcks sådana brister som ger rätt till kvarhållande av fartyget, ska fartygets ägare, redaren eller dennes representant ersätta alla kostnader i anslutning till inspektionerna. *Om det vid de inspektioner som avses i 17 f § upptäcks sådana brister som ger rätt till kvarhållande av fartyget enligt 17 h §, ska fartygets ägare, redaren eller dennes representant ersätta alla kostnader i anslutning till inspektionerna.*

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

Fartygets ägare eller redaren är skyldig att ersätta kostnaderna för inspektioner i samband med att tillsynsmyndigheten upphäver ett tillträdesförbud enligt 14 c § 2 mom., 14 d § 2 mom., 14 e § 2 mom. 4 punkten och 14 g § 3 mom.

Kvarhållandet får inte återtas förrän kostnaderna har betalats i sin helhet eller tillräcklig säkerhet har ställts för betalningen av dem.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

## Lag

### om ändring av lagen om passagerarfartygs personlistor

I enlighet med riksdagens beslut:  
*upphävs* i lagen om passagerarfartygs personlistor (1038/2009) 4 §,  
*ändras* 2 §, 3 § 1, 9, 11 och 13 punkten, 5—7 §, rubriken för 3 kap., 12 §, rubriken för 4 kap., 15, 16, 18, 20, 21 och 24 §, av dem 24 § sådan den lyder i lag 993/2015, samt  
*fogas* till 3 § nya 14—16 punkter som följer:

Gällande lydelse

2 §

*Lagens tillämpningsområde*

Denna lag tillämpas på alla finska passagerarfartyg och sådana utländska passagerarfartyg som anlöper eller avgår från en finsk hamn.

Denna lag tillämpas inte på

- 1) örlogsfartyg eller trupptransportfartyg,
- 2) försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg, om de inte regelbundet används i allmän trafik för persontransporter,
- 3) fritidsbåtar för vilka inte har förordnats någon besättning och vilka inte medför fler än tolv passagerare i kommersiellt syfte.

3 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

- 1) *direktivet om personlistor* rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater, sådant det lyder ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/84/EG,

- 
- 9) *den person som bolaget utsett att föra*

Föreslagen lydelse

2 §

*Lagens tillämpningsområde*

Denna lag tillämpas på alla finska passagerarfartyg och sådana utländska passagerarfartyg som anlöper eller avgår från en finsk hamn.

Denna lag tillämpas inte på

- 1) örlogsfartyg eller trupptransportfartyg,
- 2) *Försvarsmaktens* eller *Gränsbevakningsväsendets* fartyg, om de inte regelbundet används i allmän trafik för persontransporter,
- 3) fritidsbåtar eller nöjesfartyg,

- 4) sådana fartyg som endast trafikerar ett hamnområde eller det finska insjöområdet.

3 §

*Definitioner*

I denna lag avses med

- 1) *direktivet om personlistor* rådets direktiv 98/41/EG om registrering av personer som färdas ombord på passagerarfartyg som ankommer till eller avgår från hamnar i gemenskapens medlemsstater, med senare ändringar,

- 
- 9) *den person som bolaget utsett att föra*

*personlistan* den landbaserade person som av ett bolag har utsetts att ansvara för att skyldigheterna enligt ISM-koden fullgörs, eller en landbaserad person som bolaget har utsett som ansvarig för att föra in uppgifter om de ombordvarande på ett av bolagets passagerarfartyg i systemet för personlistor och för att bevara och vidarebefordra uppgifterna i systemet i en nödsituation eller efter en olycka,

11) *skyddat havsområde* ett havsområde, skyddat mot påverkan från öppet hav, där ett passagerarfartyg inte vid något tillfälle befinner sig mer än sex sjömil från en skyddad plats där nödställda kan ta sig i land, och där närheten till efterspanings- och räddningsresurser är säkerställd,

13) *internationell resa* en resa till sjöss från en hamn i Finland till en hamn utanför Finland, eller omvänt, samt en resa till sjöss från en hamn i Finland till områden utanför Finlands territorialvatten.

4 §

*Förhållande till annan lagstiftning*

Om inte något annat bestäms i denna lag ska personuppgiftslagen (523/1999) tillämpas på behandling av personuppgifterna på passagerarfartygs personlistor och på rättigheterna för dem som antecknats på personlistorna.

5 §

*Räkning av och anmälan om antalet personer*

Bolaget ska se till att de som är ombord på ett passagerarfartyg före fartygets avgång från en hamn räknas och att antalet anmäls till fartygets befälhavare samt till den person

*personlistan* den person som av ett bolag har utsetts att ansvara för att skyldigheterna enligt ISM-koden fullgörs, eller en person som bolaget har utsett som ansvarig för att lämna uppgifter om de ombordvarande på ett av bolagets passagerarfartyg,

11) *område D* ett havsområde vars geografiska koordinater inte på något ställe är mer än 3 nautiska mil från strandlinjen och där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 1,5 meter är mindre än 10 procent under en ettårsperiod,

13) *internationell resa* en resa till sjöss från en hamn i Finland till en hamn utanför Finland, eller omvänt, samt en resa till sjöss från en hamn i Finland till områden utanför Finlands territorialvatten,

14) *utsedd myndighet* gränsbevakningsväsendet och Olycksutredningscentralen,

15) *gemensam kontaktpunkt* det i 20 a § i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) avsedda nationella systemet för hantering av information inom sjöfarten,

16) *hamn område* vattenområde som förvaltas av ett hamnbolag.

4 §

(upphävs)

Bolaget ska se till att de som är ombord på ett passagerarfartyg före fartygets avgång från en hamn räknas och att antalet anmäls till fartygets befälhavare *samt till den gemen-*

som bolaget utsett att föra personlistan eller till något annat landbaserat system som fyller samma funktion och som den som utsetts att föra personlistan ansvarar för. Fartyget, dess avgångs- och ankomsttid och rutterna ska specificeras i anmälan.

Sådana passagerarfartyg som är i trafik enbart på inre farvatten i Finland eller i sådan regelbunden trafik på skyddade havsområden i Finland där restiden mellan hamnbesöken understiger en timme är dock undantagna från skyldigheten att enligt 1 mom. anmäla antalet personer till den person som bolaget utsett att föra personlistan eller till något annat motsvarande system som bolaget har på land.

6 §

*Anteckning och anmälan av personuppgifter*

Om ett passagerarfartygs resa sträcker sig mer än 20 sjömil från avgångsplatsen ska bolaget utöver det som föreskrivs i 5 § 1 mom. se till att de ombordvarandes efternamn, förnamn, kön och nationalitet antecknas, *samt dessutom uppgift om huruvida de är vuxna, barn eller spädbarn, eller deras ålder, födelseår eller födelsedatum.*

Bolaget ska se till att personuppgifterna samlas in innan fartyget avgår från hamnen och senast 30 minuter efter avgången anmäls till den person som bolaget utsett att föra personlistan eller till ett annat landbaserat system som fyller samma funktion och som den som utsetts att föra personlistan ansvarar för. Om ett passagerarfartygs resa sträcker sig mer än 40 sjömil från avgångsplatsen ska personuppgifterna inom den nämnda tiden också anmälas till fartygets befälhavare.

Om ett passagerarfartyg går i trafik enbart på inre farvatten i Finland eller skyddade havsområden i Finland, är det dock undantaget från den antecknings- och anmälnings-skyldighet som avses i 1 och 2 mom.

*samma kontaktpunkten eller till den utsedda myndigheten.*

*Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om anmälan och om de system som ska användas för anmälan.*

*I stället för att anmäla uppgifterna till den i 1 mom. avsedda gemensamma kontaktpunkten eller utsedda myndigheten får bolaget anmäla uppgifterna till den person som bolaget utsett att föra personlistan eller i ett annat motsvarande landbaserat system som bolaget har och som den som för personlistan ansvarar för.*

6 §

*Anmälan av personuppgifter*

Om ett passagerarfartygs resa sträcker sig mer än 20 nautiska mil från hamnen, ska bolaget utöver det som föreskrivs i 5 § 1 mom. se till att de ombordvarandes efternamn, förnamn, kön, nationalitet och födelseår antecknas.

Bolaget ska se till att personuppgifterna samlas in innan fartyget avgår från hamnen och senast 15 minuter efter avgången lämnas till den gemensamma kontaktpunkten.

*I stället för att lämna personuppgifterna till den gemensamma kontaktpunkt som avses i 2 mom. får bolaget lämna uppgifterna till den person som bolaget utsett att föra personlistan eller i ett annat motsvarande landbaserat system som bolaget har och som den som för personlistan ansvarar för.*

*Om ett passagerarfartyg går i trafik mellan två hamnar eller fartygets resor börjar från samma hamn där de slutar utan att fartyget däremellan besöker någon annan hamn inom område D i Finland, är det dock undantaget den antecknings- och anmälnings-skyldighet som avses i 1 och 2 mom.*

*Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om lämnande av de uppgifter som avses i 1 mom.*

7 §

*Anteckning och anmälan av särskilda uppgifter*

På en internationell resa, eller om personuppgifterna ska antecknas enligt 6 §, ska på passagerarens eller dennes vårdnadshavares begäran *på personlistan* dessutom anges ett sådant behov av vård eller hjälp som föranleds av ålderdom, handikapp eller någon annan omständighet och som är av betydelse vid en räddningsaktion

Bolaget ska säkerställa att de uppgifter som avses i 1 mom. antecknas och innan fartyget avgår från en hamn anmäls till fartygets befälhavare och till den person som bolaget utsett att föra personlistan eller till ett annat landbaserat system som fyller samma funktion och som den som utsetts att föra personlistan ansvarar för.

3 kap

**System för personlistor**

12 §

*Funktionsvillkor för systemet för personlistor*

Ett bolag ska utforma och genomföra sitt system för personlistor så att

- 1) uppgifterna i systemet är i lättläst form,
- 2) uppgifterna i systemet vid behov är lätt tillgängliga för gränsbevakningsväsendet, Trafiksäkerhetsverket, Nödcentralverket, polisen, tullverket, Centralen för undersökning av olyckor samt i räddningslagen

7 §

**Anmälan av särskilda uppgifter**

På en internationell resa, eller om personuppgifterna ska antecknas enligt 6 §, ska på passagerarens eller dennes vårdnadshavares begäran dessutom *antecknas* ett sådant behov av vård eller assistans som föranleds av ålderdom, funktionsnedsättning eller någon annan omständighet och som är av betydelse vid en räddningsaktion, *samt om passageraren eller dennes vårdnadshavare så önskar ett telefonnummer för nödsituationer.*

Bolaget ska säkerställa att de uppgifter som avses i 1 mom. antecknas och innan fartyget avgår från en hamn anmäls till fartygets befälhavare och *till den gemensamma kontaktpunkten.*

*I stället för att lämna uppgifterna till den gemensamma kontaktpunkt som avses i 2 mom. får bolaget lämna uppgifterna till den som bolaget utsett att föra personlistan eller i ett annat motsvarande landbaserat system som bolaget har och som den som för personlistan ansvarar för.*

3 kap.

**Krav för insamling av uppgifter**

12 §

**Insamling av uppgifter**

Ett bolag ska planera och genomföra *den insamling och anmälan av uppgifter som avses i denna lag så att*

- 1) *inga onödiga dröjsmål uppstår för passagerare vid ombordstigning eller landstigning,*
- 2) *upprepad insamling av uppgifter undviks under samma eller liknande rutter,*

(468/2003) avsedda räddningsmyndigheter och räddningsverk,

3) systemet fungerar användarvänligt och så att inga onödiga dröjsmål uppstår för passagerare vid ombordstigning eller landstigning,

4) uppgifterna i systemet skyddas genom behövliga tekniska och organisatoriska åtgärder mot oavsiktlig eller lagstridig radering eller förlust, oavsiktliga eller lagstridiga ändringar, utlämnanden, avslöjanden och överföringar eller obehörig åtkomst och annan lagstridig behandling.

*Ett bolag ska genomföra sitt system för personlistor så att*

*1) uppgifterna i systemet är i lättläst form,*

*2) uppgifterna i systemet vid behov är lättillgängliga för gränsbevakningsväsendet, Transport- och kommunikationsverket, Nödcentralverket, polisen, Tullen, Olycksutredningscentralen och i räddningslagen (379/2011) avsedda räddningsmyndigheter och räddningsverk,*

*3) systemet är användarvänligt,*

*4) uppgifterna i systemet skyddas genom behövliga tekniska och organisatoriska åtgärder för att de inte oavsiktligt ska raderas eller försvinna, eller oavsiktligt eller lagstridigt utplånas, ändras, utlämnas, avslöjas, överförs eller görs tillgängliga utan tillstånd eller behandlas lagstridigt på något annat sätt.*

4 kap

**Utlämnande av uppgifter och uppgifternas bevaringstid**

15 §

*Hur länge personuppgifter får bevaras*

Om de personuppgifter som samlats in enligt 6 och 7 § inte behövs för efterspanings- eller räddningsverksamhet eller klarläggandet eller undersökningen av en olycka, ska bolaget se till att uppgifterna raderas tidigast 24 timmar och senast 72 timmar efter det att fartyget har anläpt ankomsthamnen.

4 kap.

***Bevaring av uppgifter***

15 §

*Tid för bevarande av personuppgifter*

Om inte de personuppgifter som samlats in enligt 6 eller 7 § behövs för efterspanings- eller räddningsverksamhet, eller för klarläggande eller undersökning av en olycka, ska bolaget se till att uppgifterna raderas ur *bolagets system för personlistor* tidigast 24 timmar och senast 72 timmar efter det att fartyget har anläpt ankomsthamnen.

*Om inte de personuppgifter som samlats in*



*enligt 6 eller 7 § behövs för efterspanings- eller räddningsverksamhet, eller för klarläggande eller undersökning av en olycka, ska Transport- och kommunikationsverket se till att personuppgifterna i den gemensamma kontaktpunkten raderas när resan har avslutats tryggt, men senast 60 dagar efter fartygets avgång.*

16 §

*Tillsyn*

Trafiksäkerhetsverket ska övervaka att bestämmelserna i denna lag iakttas. Trafiksäkerhetsverket ska utföra inspektioner för att kontrollera hur systemet för personlistor fungerar. Inspektionsrätten omfattar dock inte lokaler avsedda för boende.

Om ett bolag inte iakttar bestämmelserna i denna lag och överträdelsen är klar och allvarlig, ska Trafiksäkerhetsverket utan dröjsmål anmäla detta till fartygets flaggstat.

18 §

*Förseelse mot bestämmelserna om passage-  
rarfartygs personlistor*

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) försummar räknings- eller anmälnings- skyldigheten enligt 5 §,

2) försummar antecknings- eller anmälnings- skyldigheten enligt 6 §,

3) försummar antecknings- eller anmälnings- skyldigheten enligt 7 §,

4) försummar omsorgsplikten enligt 8 §,

5) försummar den skyldighet att upprätta, utse eller anmäla som gäller enligt 10 §,

6) samlar och lagrar uppgifter för systemet för personlistor i strid med det som gäller enligt 11 §,

7) försummar den skyldighet att bevara, införa eller vidarebefordra eller anmäla som gäller enligt 13 § 1 och 2 mom.,

8) lämnar ut uppgifter i strid med den rätt att lämna ut uppgifter som gäller enligt 14 §, eller

16 §

*Tillsyn*

Transport- och kommunikationsverket ska övervaka att bestämmelserna i denna lag iakttas.

Om ett bolag inte iakttar bestämmelserna i denna lag och överträdelsen är klar och allvarlig, ska Transport- och kommunikations- verket utan dröjsmål anmäla detta till fartygets flaggstat.

18 §

*Förseelse mot bestämmelserna om passage-  
rarfartygs personlistor*

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) försummar räknings- eller anmälnings- skyldigheten enligt 5 §,

2) försummar antecknings- eller anmälnings- skyldigheten enligt 6 §,

3) försummar antecknings- eller anmälnings- skyldigheten enligt 7 §,

4) försummar ombesörjningsskyldigheten enligt 8 §,

5) försummar den skyldighet att upprätta, utse eller anmäla som gäller enligt 10 §,

6) samlar och lagrar uppgifter för systemet för personlistor i strid med det som gäller enligt 11 §,

7) försummar den skyldighet att bevara, lagra eller vidarebefordra eller anmäla som gäller enligt 13 § 1 och 2 mom.,

8) lämnar ut uppgifter i strid med den rätt att lämna ut uppgifter som gäller enligt 14 §, eller

9) försummar raderingsskyldigheten enligt 15 §,

ska, om inte strängare eller lika strängt straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för förseelse mot bestämmelserna om passagerarfartygs personlistor dömas till böter.

Den som bryter mot ett åläggande enligt 17 § som har förenats med vite kan inte dömas till straff för samma gärning.

20 §

*Undantag*

Trafiksäkerhetsverket ska i enlighet med artikel 9.3 i direktivet om personlistor informera Europeiska gemenskapernas kommission om sådana undantag från skyldigheten att göra upp listor som enligt 5 § 2 mom. och 6 § 3 mom. gäller någon annanstans än på inre farvatten i Finland.

21 §

*Avvikelser*

Ett bolag har inte skyldighet att enligt 6 § anteckna och anmäla de ombordvarande i fråga om regelbunden trafik inom sådant område för vilket Europeiska gemenskapernas kommission under de förutsättningar som anges i artikel 9.4 i direktivet om personlistor har medgett avvikelse, helt eller delvis, från kraven enligt artikel 5.1 i direktivet.

Ansökan om den avvikelse som avses i 1 mom. ska riktas till kommunikationsministeriet. Kommunikationsministeriet anholder om den föreslagna avvikelsen hos Europeiska gemenskapernas kommission, om de förutsättningar som avses i artikel 9.4 i direktivet om personlistor uppfylls. Före beslutet ska

9) försummar raderingsskyldigheten enligt 15 § 1 mom.,

ska, om inte strängare eller lika strängt straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för förseelse mot bestämmelserna om passagerarfartygs personlistor dömas till böter.

Den som bryter mot ett åläggande enligt 17 § som har förenats med vite kan inte dömas till straff för samma gärning.

20 §

***Undantag från skyldigheten att anmäla personantal***

*Bolaget är undantaget skyldigheten enligt 5 § att anmäla personantalen till den gemensamma kontaktpunkten eller till den utsedda myndigheten i fråga om sådana passagerarfartyg som enbart trafikerar område D, där det finns efterspanings- och räddningsresurser i närheten och i sådan regelbunden trafik där restiden mellan hamnbesöken understiger en timme.*

21 §

***Undantag och avvikelser från skyldigheten att anmäla personuppgifter***

*Transport- och kommunikationsverket ska informera Europeiska kommissionen i enlighet med artikel 9.3 i direktivet om personlistor om de undantag från skyldigheten att anmäla personuppgifter som avses i 6 § 4 mom.*

*Ett bolag har inte den skyldighet som föreskrivs i 6 § att anteckna och anmäla personer i fråga om regelbunden trafik inom ett sådant område för vilket Europeiska kommissionen under de förutsättningar som anges i artikel 9.4 i direktivet om personlistor har medgett avvikelse, helt eller delvis, från kraven enligt artikel 5.1.*

*En ansökan om i 2 mom. avsedd avvikelse ska riktas till Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket anholder om den föreslagna avvikelsen hos Europeiska kommissionen, om de förutsättningar som anges i artikel 9.4 i direktivet om personlistor uppfylls.*

kommunikationsministeriet begära utlåtande om ärendet av Trafiksäkerhetsverket, gränsbevakningsväsendet samt också av Ålands landskapsregering i de fall där avvikelser har betydelse för trafiken i landskapet Åland.

En avvikelse kan gälla sådana passagerarfartyg som går i trafik från en hamn i Finland och som för ett sådant lands flagg som är fördragsslutande part i SOLAS-konventionen men inte är medlemsstat i Europeiska gemenskapen endast om ifrågasatt stat ger tillstånd därtill.

24 §

*Ändringssökande*

Ett beslut som fattats med stöd av 17 § får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

När det gäller andra beslut av Trafiksäkerhetsverket samt beslut av *kommunikationsministeriet* får omprövning begäras på det sätt som anges i förvaltningslagen (434/2003). Det beslut som meddelas med anledning av begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

Över förvaltningsdomstolens beslut får besvär anföras endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Ett beslut av Trafiksäkerhetsverket ska iakttas trots ändringssökande, om inte den myndighet där ändring söktes bestämmer något annat.

Ändring i en avgift för Trafiksäkerhetsverkets godkännande av system för personlistor får sökas på det sätt som anges i 11 b § i lagen om grunderna för avgifter till staten.

En avvikelse kan gälla sådana passagerarfartyg som går i trafik från en hamn i Finland och som för ett sådant lands flagg som är fördragsslutande part i SOLAS-konventionen men inte är medlemsstat i Europeiska unionen endast om staten i fråga ger tillstånd till avvikelser.

24 §

*Ändringssökande*

Ett beslut som *Transport- och kommunikationsverket* har fattat med stöd av 17 § i denna lag får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996).

I andra beslut av *Transport- och kommunikationsverket* får omprövning begäras på det sätt som anges i förvaltningslagen (434/2003). Det beslut som meddelats med anledning av begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen.

Över förvaltningsdomstolens beslut får besvär anföras endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Ett beslut av *Transport- och kommunikationsverket* ska iakttas trots ändringssökande, om inte den myndighet där ändring söktes bestämmer något annat.

Ändring i en avgift för *Transport- och kommunikationsverkets* godkännande av system för personlistor får sökas på det sätt som anges i 11 b § i lagen om grunderna för avgifter till staten.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

## Lag

### om ändring av 2 och 4 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

I enlighet med riksdagens beslut  
fogas till 2 § i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009),  
sådan paragrafen lyder delvis ändrad i lagarna 95/2013, 878/2014 och 467/2018, en ny 22 a  
punkt och till 4 §, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 95/2013 och 467/2018, ett nytt 4  
mom. som följer:

Gällande lydelse

2 §

#### *Definitioner*

I denna lag och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den avses med

4 §

#### *Kapitlets tillämpningsområde*

Föreslagen lydelse

2 §

#### *Definitioner*

I denna lag och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den avses med

22 a) *traditionsfartyg ett i Museiverkets traditionsfartygsregister registrerat historiskt fartyg som används i inrikes fart, men inte i reguljär trafik, och som har en längd på minst 5,5 meter och är konstruerat före år 1965,*

4 §

#### *Kapitlets tillämpningsområde*

*På traditionsfartyg tillämpas bestämmelserna i detta kapitel enligt följande:*

- 1) bestämmelserna för lastfartyg, när traditionsfartyget medför högst 12 passagerare,*
- 2) bestämmelserna för passagerarfartyg, när traditionsfartyget medför fler än 12 passagerare.*

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

## Lag

### om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut fogas till II avd. 10 kap. 1 § i lagen om transportservice (320/2017), sådan paragrafen lyder i lag 301/2018, ett nytt 5 mom. och till 2 §, sådan som den lyder i lag 301/2018, en ny 16 a punkt som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

AVDELNING II

TRAFIKMARKNADEN

10 kap.

**Behörighet för fartygspersonal**

1 §

*Kapitlets tillämpningsområde*

96 §

*Tillämpningsområde för bestämmelserna om behörighet för fartygspersonal*

*I fråga om traditionsfartyg tillämpas behörighetskraven för fartygspersonal på lastfartyg då fartyget medför högst 12 passagerare, och behörighetskraven för fartygspersonal på passagerarfartyg då fartyget medför fler än 12 passagerare.*

2 §

*Definitioner*

I detta kapitel avses med

97 §

*Definitioner gällande behörighet för fartygspersonal*

I detta kapitel avses med

*16 a) traditionsfartyg ett i Museiverkets traditionsfartygsregister registrerat historiskt fartyg som används i inrikes fart, men inte i reguljär trafik, och som har en längd på minst 5,5 meter och är konstruerat före år 1965,*

**RP 198/2018 rd**

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 18 oktober 2018

**Statsminister**

**Juha Sipilä**

Kommunikationsminister Anne Berner