

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av lagen om fartygstrafikservice, lagen om tillsyn över fartygssäkerheten och lagen om verkställighet av böter

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om fartygstrafikservice, lagen om tillsyn över fartygssäkerheten och lagen om verkställighet av böter ändras. Det föreslås att lagen om fartygstrafikservice ändras så att indelningen i olika fartygstrafikserviceuppgifter avskaffas. Det föreslås också ändringar som innebär preciseringar i fråga om behörighetskraven för fartygstrafikserviceuppgifter samt av kraven på utbildning för fartygstrafikservicepersonal och hur den ordnas. Avsikten är att i fråga om krav på behörighet och utbildning för fartygstrafikservicepersonal liksom i nuläget iakttas Internationella fyrorganisationens standarder.

Genom propositionen genomförs de nationella författningsändringar som förutsätts i Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en europeisk kontaktpunkt för sjöfart och görs de ändringar i lagstiftningen som behövs för att Transport- och kommunikationsverkets Portnet-system ska kunna ersättas med ett nytt system för hantering av information inom sjöfarten, som uppfyller förordningens krav på ett mer omfattande tillämpningsområde än tidigare.

Det föreslås att tillämpningsområdet för lagen om verkställighet av böter utvidgas till att också omfatta avgifter för trafikförseelse enligt lagen om fartygstrafikservice.

Lagarna avses träda i kraft så snart som möjligt. De paragrafer som har samband med den europeiska kontaktpunkten för sjöfart föreslås dock träda i kraft först den 15 augusti 2025.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING.....	3
1 Bakgrund och beredning.....	3
2 Nuläge och bedömning av nuläget	4
2.1 Nationell lagstiftning och praxis.....	4
2.2 Internationell utveckling och EU:s lagstiftning	5
3 Målsättning	8
4 Förslagen och deras konsekvenser	8
4.1 De viktigaste förslagen	8
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna.....	9
5 Remissvar	14
6 Specialmotivering.....	15
6.1 Lag om fartygstrafikservice	15
6.2 Lag om ändring av 11 a § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten	44
6.3 Lag om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter	44
7 Bestämmelser på lägre nivå än lag	44
8 Ikraftträdande	45
9 Verkställighet och uppföljning	45
10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	45
LAGFÖRSLAG.....	50
1. Lag om ändring av lagen om fartygstrafikservice	50
2. Lag om ändring av 11 a § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten	64
3. Lag om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter	65
BILAGA	66
PARALLELLTEXTER.....	66
1. Lag om ändring av lagen om fartygstrafikservice	66
2. Lag om ändring av 11 a § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten	92
3. Lag om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter	93

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

Med fartygstrafikservice (*Vessel Traffic Service, nedan också VTS-tjänster*) avses sådan övervakning och ledning av fartygstrafiken som sker från land, och som har beredskap att samverka med trafiken och reagera på föränderliga trafiksituationer. I lagen om fartygstrafikservice (623/2005) föreskrivs det om fartygstrafikservice (VTS), om myndighetsansvar i anslutning till den, om anmälningar i fartygstrafiken samt om utbildning och behörigheter för fartygstrafikservicepersonalen.

I statsrådets förordning om fartygstrafikservice (763/2005, nedan även *fartygstrafikserviceförordningen*) finns närmare bestämmelser om krav på utbildning och behörighet inom fartygstrafikservicen, om anmälningar som gäller fartyg och deras last och om samarbete mellan myndigheter, samt mer specifika bestämmelser om skyddade platser.

Resolutionsändringen A.1158(32) i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (*International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS*) medför behov av ändringar såväl i lagen om fartygstrafikservice som i statsrådets förordning om fartygstrafikservice. Resolutionsändringarna innebär bland annat att detaljerade anvisningar för ordnandet av fartygstrafikservice ersätts med målsättningar och att termen fartygstrafikserviceuppgift avskaffas. Dessutom ersätts termen VTS-myndighet med termen VTS-tjänsteleverantör, och kraven på utbildning och behörighet ändras. Resolutionsändringen trädde i kraft den 1 januari 2023, men den är inte förpliktande utan utgör en rekommendation. Till följd av sjöfartens internationella karaktär anses det dock viktigt att Finland följer den internationella författningsutvecklingen.

För att underlätta sjöfarten och minska den administrativa bördan för dem som bedriver sjöfart har strävan varit att förenkla och harmonisera anmälningsförfarandena för uppfyllande av de anmälningsskyldigheter som i Europa unionens författningar och internationella författningar samt i staternas nationella lagstiftning ställs upp för dem som bedriver sjöfart. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1239 om inrättande av en europeisk kontaktpunkt för sjöfart och om upphävande av direktiv 2010/65/EU, nedan EMSW-förordningen, antogs i juni 2019. ENSW-förordningen börjar tillämpas sex år efter ikraftträdandet, det vill säga den 15 augusti 2025.

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samråd med Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket, som är ämbetsverk inom förvaltningsområdet. Också Fintraffic Sjötrafikledning Ab, som tillhandahåller fartygstrafikservice, har deltagit i beredningen.¹ Det har varit möjligt att följa projektets framskridande i statsrådets projektportal. På den webbplatsen har uppgifter om projektets framskridande samt annat material i ämnet publicerats.

Propositionen sändes ut på remiss under sommaren 2023. Begäran om utlåtanden, de inkomna remissvaren och ett sammandrag av dem har publicerats i tjänsten utlåtande.fi.² I utlåtandena fick utkastet till proposition och dess målsättning stöd. Det ansågs viktigt att den internationella författningsutvecklingen följs samt att sjöfartsutbildningen utvecklas och att sjöfartssäkerheten

¹ <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM018:00/2021>.

² <https://www.lausuntopalvelu.fi/SV/Proposal/Participation?proposalId=01b23ba5-53e0-441d-8068-d6886e735632>

och arbetarskyddet därmed stärks. Reformen bidrar till att trygga och säkerställa Finlands försörjningsberedskap och sjötransporternas konkurrenskraft, samt förebygger negativa miljökonsekvenser. En närmare redogörelse för remissvaren och de ändringar i propositionen som gjorts till följd av dem finns i kapitel 5, *Remissvar*.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Nationell lagstiftning och praxis

I lagen om fartygstrafikservice föreskrivs det om fartygstrafikservicen på finskt vattenområde samt om den arrenderade delen av Saima kanal och om tillfällig ledning av fartygstrafiken i specialsituationer. Lagen tillämpas också på fartygstrafikserviceleverantörens, nedan också VTS-tjänsteleverantörens, övervakning av att trafiksepareringssystem och obligatoriska fartygsrapporteringsystem som etablerats utanför finskt vattenområde iakttas, samt på den informationshantering och anmälningsskyldighet i fråga om sjöfarten som gäller fartyg i sjötrafik som besöker finska hamnar. Fartyg med en längd på minst 24 meter är skyldiga att delta i fartygstrafikservicen.

Transport- och kommunikationsverket är behörig myndighet för ledning av fartygstrafiken. Den behöriga myndigheten inrättar fartygstrafikservicen på ett visst område, godkänner en drifthandbok och fattar beslut i enlighet med lagen om fartygstrafikservice. I Finland ordnar Trafikledsverket fartygstrafikservicen i enlighet med lagstiftningen och beslutet om inrättande. Trafikledsverket beställer den operativa driften av servicen av Fintraffic Sjötrafikledning Ab som är ett dotterbolag till den statsägda specialuppgiftskoncernen Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab, som står under kommunikationsministeriets ägarstyrning.

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

Fartygstrafikservicen stödjer isbrytarservicen. I vintersjöfarten deltar VTS-centralerna aktivt i samarbetet med fartygen, isbrytarna, lotsarna, hamnarna, isbrytningsledningen och tillsynsmyndigheterna.

Fartygstrafiktjänsterna bör särskiljas från lotsningstjänster, som inte ingår i fartygstrafiktjänsterna. Enligt 3 § 12 punkten i lotsningslagen (561/2023) avses med lotsning verksamhet i anslutning till manövrering av fartyg, varvid lotsen är befälhavarens rådgivare samt sakkunnig i fråga om vattenområden och sjöfart. Fartygstrafikservice är inte ett alternativ till att anlita lots. Fartygstrafikservicen kompletterar lotsningen genom att ge lotsningen uppgifter bland annat om andra fartygs rörelser, fartygens skick och väderförhållandena.

Genom lagen om fartygstrafikservice genomfördes föregångaren till EMSW-förordningen, Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG, nedan *direktivet om rapporteringsformaliteter*, som antogs för mer än 10 år sedan.

Portnet-systemet, som ursprungligen byggdes upp i samarbete mellan Sjöfartsverket, Tullen och de finländska hamnarna för insamling av uppgifter om trafik till hamnarna för statistik, hamnfakturering och debitering av sjöfartsavgifter, används i nuläget som system för hantering

av information inom sjöfarten. För att bygga upp Portnet-systemet grundades 1998 Portnet-sammanslutningen, som svarade för utvecklingen av Portnet-systemet till 2007. Från 2008 har finska staten upprätthållit och utvecklat Portnet-systemet. Vid utvecklingen av Portnet-systemet har staten enligt 50/50-principen företrätt av Tullen och sjöfartsförvaltningen, som först var Sjöfartsverket, sedan Trafikverket och i nuläget Transport- och kommunikationsverket (Traficom). Från 2019 har Transport- och kommunikationsverket ensamt utvecklat och upprätthållit Portnet-systemet.

Vid utvecklingen av Portnet-systemet har målet varit att skapa enligt principen om all service över samma disk samla in alla nödvändiga anmälningsuppgifter för finländska hamnar, Tullen och tillsynsmyndigheterna för sjöfarten och i enlighet med EU-lagstiftningen vidarebefordra dem till SafeSeaNet-systemet som upprätthålls av Europeiska sjösäkerhetsbyrån. I Portnet-systemet samlas alla fartygsanmälningsuppgifter inom sjöfarten enligt EU-lagstiftningen in, såsom anmälningar om fartygsavfall, anmälningar som hänför sig till sjöfartsskyddet, anmälningar om farlig last och lastmanifest, förteckningar enligt internationella avtal över fartygs proviant, besättning och passagerare samt anmälningar om sjöhälsa.

Portnet-systemets viktigaste användare är skeppsmäklare, rederier, speditörer, hamnar, tullen och tillsynsmyndigheterna för sjöfarten. Transport- och kommunikationsverket sköter den tekniska driften av Portnet-systemet, och finska tullen övervakar och följer upp de uppgifter som anmäls. Tullmyndigheten meddelar dessutom närmare föreskrifter om anmälningarnas innehåll och form.

Med stöd av lagen om fartygstrafikservice får Tullen förelägga vissa felavgifter. I lagen om fartygstrafikservice finns inga bestämmelser om verkställighet av de felavgifterna. Också bestämmelserna om påföljder i lagen bör uppdateras så att de motsvarar nuvarande krav på påföljdsbestämmelser.

Enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991, *självstyrelselagen*) har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten. Enligt 22 punkten har riket också lagstiftningsbehörighet i fråga om straffrätt, dock med undantag av vad som föreskrivs i 18 § 25 punkten, enligt vilken landskapet har lagstiftningsbehörighet i fråga om beläggande med straff och storleken av straff inom rättsområden som hör till landskapets lagstiftningsbehörighet.

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen har landskapet Åland lagstiftningsbehörighet bland annat i fråga om kanaler, båttrafik och farleder för den lokala sjöfarten. Enligt 14 punkten hör också undervisning och läroavtal till landskapets lagstiftningsbehörighet, med det undantag som föreskrivs i 27 § 39 punkten.

2.2 Internationell utveckling och EU:s lagstiftning

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

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

IALA har i årtionden aktivt deltagit i utvecklandet av fartygstrafikservicen. IALA:s VTS-drifthandbok syftar till att ge myndigheterna detaljerade uppgifter och anvisningar om inrättandet av, tekniska lösningar för och operativ verksamhet vid VTS-centraler. I den beskrivs bland annat hur personalen ska utbildas, certifieras och auditeras.

I resolution A.857(20) anses det nödvändigt att avtalsstaterna ser till att VTS-centralernas verksamhet grundar sig på en lag i vilken den behöriga myndigheten och den VTS-myndighet som ansvarar för VTS- verksamheten definieras och ges nödvändig behörighet. Det VTS-område som ska inrättas bör definieras och förklaras som VTS-område. Kvaliteten och nivån på de tjänster som den VTS-central som ska inrättas tillhandahåller bör fastställas, likaså kraven på VTS-operatörernas behörighet med beaktande av nivån på de tjänster som tillhandahålls. Enligt resolutionen ska till de tjänster som VTS-centralen tillhandahåller hänföras åtminstone rapporteringstjänster, men till dem kan även hänföras navigationsassistans och trafikledningstjänster. Om VTS-centralens behörighet omfattar en skyldighet att ge fartygen instruktioner, ska dessa vara enbart riktgivande (*result orientated*). Beslut om detaljerna för en åtgärd enligt instruktionerna, t.ex. kurs- och maskinkommandon, ska fattas av befälhavaren. Det konstateras att lotsarna på grund av sin lokalkännedom spelar en viktig roll då det gäller att trygga fartygets säkra navigering i samarbete med VTS-centralerna.

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

I resolution A.1158(32) avskaffas särskilda VTS-tjänster, vilket förtydligar VTS-tjänsteleverantörens uppgifter i förhållande till de fartyg som deltar i servicen. Tidigare var det möjligt att en del av VTS-tjänsteleverantörerna endast tillhandahöll vissa tjänster, till exempel endast information eller information och trafikreglering, vilket ledde till otydlighet i VTS-verksamheten på olika områden. Exempelvis i Sverige tillhandahöll VTS-tjänsteleverantören tidigare enbart information, trots att verksamheten i praktiken i stor utsträckning var likadan som i Finland där alla tjänster tillhandahålls vid kusten. Enligt den nya resolutionen ska VTS omfatta alla dessa funktioner, vilket gör den mer enhetlig på olika platser. Det är också tillåtet

att ordna VTS utanför territorialvattnen till exempel i form av obligatoriska rapporteringssystem för fartyg som IMO godkänner, såsom GOFREP (*Gulf of Finland Reporting*) på Finska viken. Ändringar förutsätter inga ändringar i avtal eller praxis mellan GOFREP-parterna. I samband med omarbetningen av IMO:s resolution ökar IALA:s roll som utfärdare av operativa anvisningar för fartygstrafikservice och främjare av enhetlig internationell praxis. IALA har ändrat och kommer ytterligare att ändra sina viktigaste anvisningar så att de bättre motsvarar nutida tekniska, operativa och utbildningsmässiga krav.

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

Systemet för långväga identifiering och spårning av fartyg (Long Range Identification and Tracking, nedan LRIT-systemet) har inrättats genom regel 19-1 i kapitel V i konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss från 1974 (FördrS 11/1981, nedan SOLAS-konventionen). LRIT-systemets syfte är att utnyttja fartygens platsdata för skyddsåtgärder, säkerhetssyften och marint miljöskydd. LRIT-systemet är ett globalt satellitbaserat system för identifiering och spårning av fartyg. Det meddelar automatiskt fartygets position till EU:s LRIT-informationssystem, och dess syfte är att utnyttja fartygens platsdata för skyddsåtgärder, säkerhetssyften och marint miljöskydd.

Systemet upprätthålls av Europeiska sjösäkerhetsbyrån (*European Maritime Safety Agency, EMSA*). Enligt artikel 6b.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG ska fartyg för vilka kapitel V regel 19-1 i Solas-konventionen och de prestandanormer och funktionskrav som antagits av IMO är tillämpliga medföra LRIT-utrustning som överensstämmer med den regeln när de anlöper en medlemsstats hamn. Medlemsstaterna och kommissionen ska samarbeta för att fastställa krav när det gäller installering av utrustning ombord för överföring av LRIT-uppgiften på fartyg i vatten som täcks av fasta AIS-stationer i medlemsstaterna samt föreslå IMO lämpliga åtgärder.

Vid de lagändringar som skett under årens lopp (bland annat flera ämbetsverksreformer och bolagiseringen av VTS-servicen) har Transport- och kommunikationsverkets uppgift att godkänna de leverantörer av programtjänster som testar kravöverensstämmelsen hos den utrustning som gäller LRIT-systemet inte övergått till Transport- och kommunikationsverket, utan det har saknat formell rätt att godkänna de leverantörer av programtjänster som testar kravöverensstämmelsen hos den utrustning som gäller LRIT-systemet. Lagstiftningen har tidigare innehållit en motsvarande befogenhet när 2 § i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i kapitel V i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss trädde i kraft. Enligt den

är Sjöfartsverket den behöriga myndighet som ingår de avtal som behövs vid utbytet av information i systemet för långväga identifiering av fartyg och beslutar om administrativa arrangemang, utlämnande och mottagande av uppgifter och om tekniska föreskrifter för utrustningen. Enligt regeringens proposition till riksdagen om godkännande av ändringarna i kapitel V i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna har Sjöfartsverket hand om godkännandet av den utrustning som gäller LRIT-systemet (RP 224/2008 rd, s. 4).

Genom EMSW-förordningen upphävs direktivet om rapporteringsformaliteter och inrättas ett rapporteringssystem för fartygstrafiken, som överensstämmer med de harmoniserade gränssnitten enligt EMSW-förordningen. Dess viktigaste syfte är att stärka harmoniseringen av bestämmelser om lämnandet av de uppgifter som krävs för anlop, i synnerhet genom att säkerställa att samma datamängder kan anmälas till olika nationella kontaktpunkter för sjöfarten på samma sätt, enligt principen om en anmälan. EMSW-förordningens syfte är också att underlätta informationsutbytet mellan anmälare, behöriga myndigheter och leverantörer av hamnservice i hamnarna samt andra medlemsstater.

EMSW-förordningen ger aktörerna möjlighet att göra anmälningar på ett enhetligt sätt i EU:s medlemsstater. Harmoniserade datamängder, ett harmoniserat gränssnitt för mottagning av anmälningar, gemensamma verksamhetsbeskrivningar för gränssnittsapplikationer samt gemensamma referensdatabaser och en centraliserad användarhantering förbättrar kontakterna och interoperabiliteten mellan relevanta system. Det gör det möjligt att dela och återanvända data effektivare än hittills. Med andra ord ger de ändringar EMSW-förordningen innebär också förutsättningar för automatisk databehandling

3 Målsättning

Syftet är att uppdatera lagen om fartygstrafikservice så att den motsvarar den internationella författningsutvecklingen. Samtidigt uppdateras förordningen om fartygstrafikservice så att den motsvarar de ändringar som föreslås i lagen.

Genom propositionen genomförs också de nationella författningsändringar som förutsätts i EMSW-förordningen och de ändringar i lagstiftningen som är nödvändiga för att Transport- och kommunikationsverkets Portnet-system ska kunna ersättas med ett nytt system för hantering av information inom sjöfarten.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

I denna proposition föreslås det i enlighet med resolutionsändringen att indelningen av fartygstrafikservicen i olika slags uppgifter avskaffas, vilket innebär att det inte längre särskilt fastställs vilka fartygstrafikserviceuppgifter som tillhandahålls utan fartygstrafikservicen utgör en helhet. Samtidigt föreslås det att den navigationsassistans som varit en uppgift för fartygstrafikserviceleverantören ändras till åtgärder när ett kritiskt läge utvecklas eller har uppkommit.

Det föreslås också preciseringar av de gällande behörighetskraven för fartygstrafikservice samt av kraven på utbildning och hur den ordnas. Avsikten är att i fråga om krav på behörighet och utbildning för fartygstrafikservicepersonal liksom i nuläget iakttas IALA:s standarder samt

rekommendationer samt rekommendationer, anvisningar och modellkurser i samband med dem. Det föreslås att deras viktigaste innehåll tas in i författningstexten.

Det föreslås att Transport- och kommunikationsverket ska kunna godkänna de leverantörer av programtjänster som utför testning av kravuppfyllelse för LRIT-systemet.

Genom ändringarna genomförs också de nationella författningsändringar som förutsätts i EMSW-förordningen och de ändringar i lagstiftningen som är nödvändiga för att Transport- och kommunikationsverkets Portnet-system ska kunna ersättas med ett nytt system för hantering av information inom sjöfarten. Systemet för hantering av information inom sjöfarten enligt EMSW-förordningen har ett mer omfattande tillämpningsområde än det gällande direktivet om rapporteringsformaliteter. Det omfattar också sådana anmälningar som Transport- och kommunikationsverkets nuvarande informationssystem inte hanterar, bland vilka anmälningar till Tullen är den största gruppen. Förordningen innebär att systemet för hantering av information inom sjöfarten också kommer att omfatta anmälningar som berör registrering av passagerare för sjöräddningen samt anmälningar till tullen om ankommande eller avgående gods, som kan lämnas antingen till Tullens system eller alternativt till systemet för hantering av information inom sjöfarten.

Vidare föreslås bestämmelser om möjligheten att ge anmärkning och varning, och att bestämmelserna om fartygstrafikserviceförseelse i lagen om fartygstrafikservice ska strykas. Däremot föreslås det att tillämpningsområdet för avgift för trafikförseelse enligt lagen om fartygstrafikservice ska utvidgas till att också omfatta sådana förseelser och försummelser som enligt den gällande lagen endast ska dömas som fartygstrafikserviceförseelse. Det föreslås att Rättsregistercentralen ska verkställa avgifter för trafikförseelse, och att det ska föreskrivas om verkställigheten i lagen om verkställighet av böter (672/2002). Dessutom föreslås det att vissa paragrafer om påföljder uppdateras.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

Ekonomiska konsekvenserna

Ackrediteringen för anordnare av grundutbildning för fartygstrafikservice och den auditering den förutsätter samt verifieringen av kvaliteten hos utbildningsplaner för fartygstrafikservicepersonal och hos utbildning som leverantören av fartygstrafiktjänster själv ordnar medför nya kostnader för Transport- och kommunikationsverket och för tillsynsobjekten. Kvalitetsövervakning har till stor del skett redan enligt gällande lag. Tilläggskostnaden beror delvis på huruvida man framöver väljer att genomföra tillsynen som tjänsteuppdrag eller i form av köpta tjänster. Merarbetet och resekostnaderna för Transport- och kommunikationsverket uppgår i medeltal till några tusen euro per år, och beloppet varierar enligt tidpunkten för tillsynshändelser som ska ske med vissa intervaller. För en del tillsynshändelser kan Transport- och kommunikationsverket framöver debitera en beslutsavgift (i avgiftsförordningen i nuläget 630 euro/beslut) och tillhörande kostnader för arbetstimmar och resor (i nuläget 380 euro/timme under tjänstetid och andra tider 550 euro/timme). Transport- och kommunikationsverket ersätts då delvis för ökningen i verksamhetskostnader. De externa tjänsteleverantörernas debitering för kvalitetssäkring kan antas vara lika stora som ämbetsverkets. En del av myndighetstillsynen föreslås förbli avgiftsfri. Utöver debiteringarna kan tillsynshändelserna medföra interna kostnader för förberedelser och arrangemang hos tillsynsobjektet. Leverantören av utbildningstjänster överför de kostnader som faktureras för tillsynshändelserna och sina egna tilläggskostnader till priserna mot kund. Leverantören av fartygstrafiktjänster kan överföra nya tillsynskostnader till avtalet med beställaren av tjänster.

Om utbudet på den inhemska utbildningsmarknaden förändras, kan det leda till att kostnaderna för kvalitetssäkring för utbildningen stiger och att de avviker från prognosramen. Fartygstrafikservicepersonal kan också utbildas utomlands. Utbildningskostnaderna för leverantören av fartygstrafiktjänster skiljer sig inte märkbart mellan Finland och utlandet. En fördel om utbildningen ordnas i hemlandet är att utbildningskompetensen består i Finland och att det är lätt att ordna utbildningen; en fördel med utbildning som ordnas utomlands är tillgången till språkbad och umgänget med utländska kollegor.

I EMSW-förordningen förutsätts det att alla Europeiska unionens medlemsstater (kuststater) 2025 använder ett nationellt single window-system som uppfyller kraven enligt förordningen för insamling av anmälningar inom sjöfarten.

De mest betydande kostnaderna till följd av förordningen orsakas av behovet av ändringar för det enhetliga systemet för hantering av information inom sjöfarten. Ändringsbehovet baserar sig på kraven enligt förordningen och på den utredning om livscykeln för det nuvarande anmälningssystemet för sjöfarten (Portnet) som Transport- och kommunikationsverket beställt, där ett förändringstryck för systemet identifieras. Systemet byggs upp under perioden 2021–2025. Det totala finansieringsbehovet under systemets uppbyggnadsfas uppskattas till fem miljoner euro, vilket styrt till Transport- och kommunikationsverket som en särskild, öronmärkt finansiering. Också kostnaderna för driften av systemet från 2025 bör beaktas. Det är nödvändigt att driften finansieras för att systemet ska kunna användas. Utöver uppdateringen eller ändringen av det nationella anmälningssystemet medför skyldigheterna enligt förslaget till förordning mindre kostnader för andra myndigheter, såsom Trafikledsverket, Gränsbevakningsväsendet och Tullen, i synnerhet för att bygga upp systemgränssnitt.

Tjänsteproduktionen innebär stödtjänster med krav på service dygnet runt. Stödtjänsterna ordnas så att det inte innebär någon betydande ökning av myndighetens personalbehov. Vid produktionen av stödtjänster utnyttjas VTS-tjänsteleverantörens befintliga tjänster som fungerar dygnet runt och som från tidigare är bekanta för fartygens ombud, samt liksom i nuläget Tullens elektroniska servicecentrals service.

De åtgärder som föreslås i förordningen bedöms möjliggöra ett effektivare informationsutbyte mellan myndigheter än i nuläget, såväl nationellt som internationellt. Effekterna av det effektivare informationsutbytet förväntas märkas i form av enklare och bättre service till anmälarna. Åtgärderna bedöms också förbättra logistikkedjans verksamhetsförutsättningar, i synnerhet till följd av harmoniseringen av data. På Europeiska unionens nivå har Europeiska kommissionen bedömt att den lättare administrativa bördan medför en betydande nytta för rederierna, vilket ger inbesparingar på 22–25 miljoner manskapstimmar under perioden 2020–2030 till ett värde motsvarande 625–720 miljoner euro. Nationellt kommer nyttan för anmälare att mätas genom kundenkäter; under tjänstens uppbyggnadsfas kan ändringarna medföra kostnader för anmälarna i form av behov av ändringar i systemgränssnitt, men på längre sikt förväntas effektiviseringsåtgärderna göra det möjligt att använda arbetstid för andra uppgifter.

Att använda tjänsten är avgiftsfritt för anmälarna, med stöd av internationella avtal.

I propositionen föreslås det att Rättsregistercentralen ska verkställa avgifter för trafikförseelse, och att det ska föreskrivas om verkställigheten i lagen om verkställighet av böter (672/2002). Verkställighet av avgifter för trafikförseelse behandlas med samma system som avgifterna för trafikförseelse enligt vägtrafiklagen (729/2018).

Varje år bara en liten mängd avgifter för trafikförseelse påförs och det uppskattas att verkställigheten av avgifter för trafikförseelse i liten utsträckning leder till merarbete för

Rättsregistercentralen. Eftersom årligen fastställs flera nya sanktionsavgifter inom olika förvaltningsområden, kan samverkan av detta framgå i Rättsregistercentralens totala arbetsmängd med en viss fördröjning och det eventuella behovet av ytterligare resurser preciseras först senare. Vid verkställigheten av påföljdsavgifter för olika förvaltningsområden är det fråga om en permanent uppgift och Rättsregistercentralens behov av tilläggsanslag behandlas i de årliga ram- och budgetförfarandena.

Konsekvenser för fullgörandet av de grundläggande fri- och rättigheterna

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

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

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

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

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

Enligt den föreslagna 15 a § får Transport- och kommunikationsverket under undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen eller under störningar under normala förhållanden avvika från kraven enligt denna lag vid förnyandet av behörighetsintyg för VTS-operatörer. Giltighetstiden för ett behörighetsintyg får inte genom ett undantagsförfarande förlängas med mer än sex månader åt gången efter att det ursprungliga behörighetsintygets giltighetstid löpt ut. Giltighetstiden för behörighetsintyg för VTS-operatörer får förlängas genom ett undantagsförfarande om ett normalt förfarande för förnyelse har försvårats betydligt och ett undantagsförfarande är nödvändigt för att trygga kontinuiteten i sjöfarten, och det inte medför fara för människoliv, egendom eller miljön.

Proportionalitetsprövning i fråga om reglering av yrken

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

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

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

Behörighetskraven för fartygstrafikservicepersonal är nära kopplad till syftet att trygga säkerheten i sjöfarten. Syftet med ledningen av fartygstrafiken är att öka fartygstrafikens säkerhet och förbättra dess effektivitet samt att förebygga miljöolägenheter som fartygstrafiken medför. I artikel 6.2 i direktivet om proportionalitetsprövning nämns trafiksäkerheten särskilt som ett tvingande skäl av allmänt intresse, som kan motivera reglering av krav gällande yrken. Fartygstrafikledningens karaktär av säkerhetskritisk verksamhet medför att personalens kompetens är av central betydelse för undvikande av kritiska lägen och för upprätthållandet av säkerheten i den övriga sjöfarten. Därmed finns det ett syfte av allmänt intresse för att reglera yrkesbehörigheten för VTS-operatörer.

Reglering av behörigheten för fartygstrafikpersonal har också internationellt ansetts nödvändig. Utgångspunkten för behörigheter och utbildning för fartygstrafikservice är regel 12 om fartygstrafikservice i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen, där medlemsstaterna förpliktas att i mån av möjlighet iaktta de anvisningar IMO utarbetar. I detta sammanhang avses IMO:s resolution A.1158 (32) "Guidelines for Vessel Traffic Services". Enligt punkt 5.2.3 i den anvisning som bifogas resolutionen ska den behöriga myndigheten (i Finland Transport- och

kommunikationsverket) säkerställa att fartygstrafikservicepersonalen är certifierad. Enligt anvisningarna ska VTS-tjänsteleverantören säkerställa att den har lämplig personal för fartygstrafikservice och att personalen har behörig utbildning och kompetens. Det förutsätter att personalen med godkänt resultat genomför en allmän utbildning som myndigheten godkänt, att arbetsplatsutbildningen genomförts med godkänt resultat vid den VTS-central där personen arbetar, återkommande bedömningar och repetitionsutbildning för att säkerställa att kompetensen upprätthålls samt relevant behörighet och anteckning om godkännande. I anvisningarna uppmanas medlemsstaterna att beakta IALA:s standarder samt de rekommendationer, anvisningar och modellkurser som avser dem.

Också kravet på sex månaders sjötjänstgöring som däcksbefäl utöver vaktstyrmansbrev har samband med tryggheten av säkerheten i sjöfarten, och är därmed nödvändigt på grund av ett allmänt intresse. Syftet med kravet på sex månaders sjötjänstgöring är att säkerställa att sökanden har tillräcklig kännedom om sjöfart och erfarenhet av arbete på kommandobryggan. En fartygstrafikledning av hög kvalitet förutsätter god förståelse för förhållandena och arbetssätten i sjöfarten. Genom kravet på sex månaders sjötjänstgöring som däcksbefäl utöver vaktstyrmansbrev säkerställs nödvändigt sjöfartskunnande, som inte kan ersättas till exempel med grundutbildning och arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer.

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

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

Fartygstrafikservicepersonalen ska ha tillräckliga språkkunskaper, så att de kan kommunicera effektivt med befälet på de fartyg som typiskt sett trafikerar i området. Kunskaper i engelska är viktiga för att betjäna fartyg av olika nationalitet, eftersom engelska är den internationella sjöfartens språk. På finska vattenområden trafikerar å andra sidan också fartyg med vilka kommunikationen kräver tillräckliga kunskaper i finska och svenska. Effektiv kommunikation med fartygen vid rätt tidpunkt är det viktigaste sättet att förhindra potentiella olyckor. Kravet på språkkunskaper för fartygstrafikservicepersonalen är viktigt för att säkerställa att fartygstrafikservicepersonalen kan kommunicera med fartygen.

Bestämmelserna om behörighetskrav och utbildning är det viktigaste sättet att säkerställa att VTS-operatörernas kompetens håller rätt nivå. Genom ändamålsenliga kompetenskrav minskas risken för passagerare och yrkespersoner betydligt. Under beredningen har det bedömts att de föreslagna ändringarna behövs för att trygga säkerheten i sjöfarten och att det inte är möjligt att trygga och främja säkerheten med mindre begränsande metoder. De föreslagna bestämmelserna är därför nödvändiga och proportionella i förhållande till de mål av allmänt intresse som

eftersträvas. Bestämmelserna kan betraktas som ändamålsenliga med beaktande av ett godtagbart syfte och kravet på proportionalitet, och de bidrar till att de uppställda målen uppnås

5 Remissvar

Kommunikationsministeriet sände ut ett utkast till regeringsproposition på remiss från den 13 juli till den 13 september 2023. Utlåtanden begärdes av ett stort antal intressegrupper inom sjöfarten och av myndigheter. Det kom in 25 remissvar. Begäran om utlåtanden, de inkomna remissvaren och ett sammandrag av dem har publicerats i tjänsten utlåtande.fi.³

I utlåtandena fick utkastet till proposition och dess målsättning stöd. Propositionen ansågs också stöda målsättningen för den nya lotsningslagen (561/2023). Det ansågs viktigt att den internationella författningsutvecklingen följs samt att sjöfartsutbildningen utvecklas och att sjöfartssäkerheten och arbetarskyddet därmed stärks. Reformen bidrar till att trygga och säkerställa Finlands försörjningsberedskap och sjötransporternas konkurrenskraft, samt förebygger negativa miljökonsekvenser.

Följande ändringar gjordes i utkastet till proposition till följd av remissvaren. I 2 kap. i lagen om fartygstrafikservice preciserades motiveringen till 5 § i fråga om information och ordalydelsen i 7 § i fråga om bemyndigandet för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. En ändring gjordes i 9 § om ändring av beslutet om inrättande så att hamninnehavare för ett VTS-område som beslutet om inrättande omfattar alltid ska hörs innan ett beslut om inrättande ändras eller återkallas.

Under beredningen diskuterades nivån på grundutbildningen för VTS-operatörer. Beredningen utgick från förslaget att nivån på grundutbildningen för VTS-operatörer ska höjas så att ett behörighetskrav är beviljat överstyrmansbrev. Det fick delvis stöd men det framfördes också oro över den allmänna situationen inom sjöfartssektorn, där antalet behöriga sjömän och utbildningsvolymerna inom sektorn minskar. Utifrån detta kan den höjning av säkerhetsnivån i sjöfarten som höjda behörighetskrav syftar till uppnås genom krav på att VTS-operatörer utöver vaktstyrmansbrev också ska ha sex månaders sjötjänstgöring som däcksbefäl.

I remissvaren betonades också behovet av att inkludera ämnesshelheter som berör lotsning i utbildningsprogrammet för VTS-operatörer. Dock anses det inte finnas behov att föreskriva om detta, eftersom det i hör till introduktionen för VTS-operatörer att till nödvändiga delar sätta sig in i författningar som berör lotsning och i lotsningsverksamheten.

Definitionen av termen läroanstalt har preciserats genom att en definition av läroanstalt har tagits in i lagen. Enligt definitionen avses med läroanstalt en läroanstalt enligt lagen om yrkesutbildning (531/2017).

Det har gjorts preciseringar i fråga om behörighet och bindande bestämmelser i 13 c § om erkännande av behörigheter som beviljats utomlands. Till paragraftexten har fogats en formulering om lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer, och 2 mom. som berör språkkunskaper har strukits såsom onödigt. Motiveringen till bestämmelsen har förtydligats genom att det nämns att Transport- och kommunikationsverkets behörighet grundar sig på lagen om yrkeskvalifikationer.

³ <https://www.lausuntopalvelu.fi/SV/Proposal/Participation?proposalId=01b23ba5-53e0-441d-8068-d6886e735632>

I remissvaren fästes det också vikt vid en skrivning i den föreslagna 14 a §, enligt vilken godkännandet för ett utbildningsprogram för VTS-tjänsteleverantörer är i kraft i högst fem år. Enligt remissvaren är en giltighetstid på fem år för godkännandet inte flexibel och ändamålsenlig med tanke på hanteringen av förändringar i utbildningsprogrammet. Den föreslagna giltighetstiden på fem år har dock inte ändrats, eftersom bestämmelsen också i sin nuvarande form anses göra det möjligt att flexibelt utveckla utbildningsprogrammen.

Utifrån remissvaren föreslås en ny 14 b § om möjligheten att anlita utomstående sakkunniga för tillsynen över utbildningar och utbildningsanordnare.

Enligt remissvaren kan lagstiftningslösningen i 15 a § i utkastet till proposition betraktas som en i konstitutionell mening exceptionell lösning med beaktande av att förordningen kan innebära en viktig ändring i tillämpningen av bestämmelsen. Under den fortsatta beredningen har den föreslagna bestämmelsen ändrats så att bestämmelsen tillåter att giltighetstiden för behörighetsintyg förlängs för viss tid utan en särskild förordning. Samtidigt preciseras villkoren för det exceptionella förfarandet såväl i paragrafen som i specialmotiveringen, inklusive definitionen av störningar under normala förhållanden.

I 15 b § 2 mom. 2 punkten om återkallande, ändring eller begränsning av behörighetsintyg eller beslut om godkännande av utbildning har ordalydelsen ändrats i fråga om internationella bestämmelser.

I fråga om 5 kap. i lagen om fartygstrafikservice preciseras motiveringen till 20 a § i fråga om Tullens tillsynsansvar.

I 6 kap. preciseras 22 a och 22 b § om fartygs ankomst- och avgångsmeddelanden så att Tullen får kräva anmälningar som baseras på nationell lagstiftning och nationella krav som avses i punkt C i bilagan till EMSW-förordningen, om de godkänts att ingå i EMSW-datauppsättningen. Vidare preciseras Tullens roll vid tillsynen över ankomst- och avgångsmeddelanden för att bestämmelsen bättre ska motsvara rådande praxis.

Motiveringen till 22 d § preciseras i fråga om hänvisningen till Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/42/EG om förande av statistik över gods- och passagerarbefordran till sjöss. I fråga om gränsbevakningsstabens utlåtande om 22 d § kan det anses att EMSW-förordningens huvudsakliga målsättning är att uppgifter som samlas in med stöd av förordningen alltid ska förmedlas till en myndighet om det finns en lagstadgad grund för behandling av uppgifterna. Därför behövs ingen särskild nationell bestämmelse om skyldigheten att lämna uppgifter, utan uppgifterna är tillgängliga genom ett tekniskt gränssnitt med stöd av EMSW-förordningen. Med stöd av 27 a § i räddningslagen (379/2011) har Gränsbevakningsväsendet en lagstadgad skyldighet att behandla de uppgifter som nämns i utlåtandet.

Vidare lämnades utlåtanden om andra bestämmelser som inte ingår i den proposition som var ute på remiss; de ändringsförslagen behandlas inte i denna proposition för att propositionens omfattning ska hållas ändamålsenlig och tidtabellen ska hålla.

6 Specialmotivering

6.1 Lag om fartygstrafikservice

2 §. Definitioner. I 21 punkten föreslås det att den tidigare definitionen av direktivet om rapporteringsformaliteter ersätts med en definition av EMSW-förordningen. Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1239 upphävs Europaparlamentets och

rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG. Det föreslås att definitionen av statistikdirektivet om transporter till sjöss i 23 punkten upphävs och ersätts med en ny definition av termen läroanstalt. Enligt förslaget avses i denna lag med läroanstalt en yrkesläroanstalt enligt lagen om yrkesutbildning (531/2017).

2 kap. I den finska språkversionen ändras kapitlets rubrik från pluralis till singularis för att motsvara resolutionsändringen. I den svenska språkversionen behöver rubriken inte ändras, eftersom ordet också i den gällande lagen står i singularis.

4 §. Fartygstrafikservicens språk. Det föreslås att 1 mom., där det föreskrivs om olika slags fartygstrafikservice, upphävs, eftersom indelningen av fartygstrafikservicen i olika fartygstrafikserviceuppgifter upphävs i och med resolutionsändringen. Det föreslås att det i paragrafen endast ska föreskrivas om fartygstrafikservicens språk. Rubriken ändras så att den motsvarar det föreslagna innehållet.

5 §. Information. I 5 § föreskrivs det om information till fartyg. Resolutionsändringen påverkar terminologin i paragrafen så att termen information, som är vanligare i nuläget, används i stället för rapporter som används i gällande lag. Det får dock inga betydande praktiska konsekvenser för de uppgifter fartygen får, utan med små undantag informeras fartygen fortfarande i samma situationer. Bestämmelsens syfte är inte att begränsa eller förbjuda informationsförmedling och information från VTS-tjänsteleverantören till tredje parter, exempelvis hamnar, till exempel med stöd av 7 § i anslutning till fartygstrafikreglering. Samtidigt uppdateras paragrafens ordalydelse.

Enligt 1 mom. ska VTS-tjänsteleverantören när ett fartyg anmäler sig, med vissa intervaller, vid behov eller på ett fartygs begäran lämna ett fartyg uppgifter som kan inverka på dess rörelser eller beslutsfattande. Momentet motsvarar till sitt huvudsakliga innehåll 5 § 1 mom. i gällande lag. Med företags anmälningar avses till exempel den anmälan ett företag ska lämna vid ankomsten till ett VTS-område. I beslutet om inrättande kan det beslutas om uppgifter som ska lämnas vid vissa tidpunkter. Vid behov kan VTS-centralen också lämna ett fartyg uppgifter om andra icke närmare specificerade omständigheter, som anses behövliga och som påverkar fartygets rörelser eller beslutsfattande. Ett fartyg kan också på eget initiativ begära uppgifter av VTS-centralen.

Enligt 2 mom. ska VTS-tjänsteleverantören informera fartyg om andra fartyg på VTS-området, väderleks- och isförhållanden samt vattenståndet, lotsarnas, isbrytarnas, bogserbåtarnas och hamnarnas verksamhet, farledernas och säkerhetsanordningarnas skick och användbarhet och kritiska lägen som hotar fartyget, samt om andra jämförbara omständigheter som inverkar på säkerheten i fartygstrafiken än de som avses i 1–5 punkten.

Information om vattenståndet är framöver en väldigt viktig faktor för fartygens rörelser för att fartygets befälhavare ska kunna jämföra den frigång under köl (*under keel clearance, UKC*) som fartyget beräknas behöva i ruttplanen med det rådande vattenståndet vid ankomsten till VTS-området. Vid behov kan VTS-tjänsteleverantören utifrån de uppgifter fartyget ger eller med hänvisning till de kalkylmodeller myndigheten upprätthåller stödja befälhavarens beslutsfattande om säkert djup. Det beror på den ändring i hur vattenståndet anges som samtidigt pågår. På finskt vattenområde övergår man till att ange vattenståndet som N2000-referensvärde i stället för det tidigare medelvattenståndet. Samtidigt frångås det största tillåtna djupgåendet för farleder, och i stället uppges farledens ramade djup. Leddjupgåendet uppges i form av uppmätt djup. Befälhavaren kan överskrida farledens uppmätta djup utifrån sin riskbedömning och de kalkyler som gjorts i ruttplanen. VTS-tjänsteleverantören ska informera fartygets

befälhavare om det rådande vattenståndet och om ett djup som avviker från fartygets uppmätta djupgående och som kräver att befälhavaren beaktar det i ruttplanen. Ruttplanen ska vara upprättad i enlighet med chapter V Safety of Navigation Regulation 34 i SOLAS-konventionen, som har preciserats genom resolutionen Guidelines for Voyage Planning (ResA.893(21)) och som genomförts genom 6 kap. 3 a § i sjölagen (674/1994) och Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om fartygs ruttplanering (TRAFI/12134/03.04.01.00/2011).

Momentets innehåll motsvarar i huvudsak det gällande 5 § 2 mom. Dock föreslås det att 2 punkten, enligt vilken fartygen ges information om förändringar i de ärenden som gäller VTS-området och trafiken på området och som fastställts i det beslut om inrättande som avses i 8 §, stryks. Det föreslås att informationen om ändringar i beslutet om inrättande stryks i lagen därför att det inte längre bestäms i beslutet om inrättande vilken fartygstrafikservice som ska tillhandahållas på olika VTS-områden. Det föreslås att de allmänna skyldigheten att informera om ändringar kvarstår i 5 § i lagen.

Dessutom föreslås det att momentet ändras så att VTS-tjänsteleverantören inte enbart ska informera om lotsarnas och isbrytarnas verksamhet, utan också om bogserbåtarnas och hamnarnas verksamhet. Också hittills har VTS-tjänsteleverantören kunnat informera om kajplatser, hur de friställs, faktorer som begränsar fartygstrafiken i hamnområdet samt tillgången till bogserbåtar, om det särskilt avtalats om detta med hamnen. VTS-tjänsteleverantören kan fortsättningsvis avtala med hamnen om vilka uppgifter som ska ges till fartygen. Den föreslagna ändringen innebär ett förtydligande av nuläget. I fråga om isbrytare ska VTS-tjänsteleverantören fortfarande ge fartygen de uppgifter den får av den koordinerande isbrytaren om navigationsanvisningar och ruttpunkter samt om isbrytarnas position och verksamhet. Dessutom säkerställer VTS att fartygen accepterar och förbinder sig att iakttä finnska anvisningar för vintersjöfart.⁴

Ansvar för de uppgifter som fås från andra än myndigheter ligger hos dem som lämnar uppgifterna, och fartygets befälhavare ansvarar för att beställa bogserbåt.

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

Enligt 3 mom. ska väderleksrapporterna grunda sig på en väderleksrapport för sjöfarande från en behörig meteorologisk väderlekstjänst. Genom momentet genomförs artikel 18.3 i övervakningsdirektivet. En särskild process där en myndighet bedömer behörigheten anses inte nödvändig, men Trafikledsverket ska fästa vikt vid väderlekstjänstens behörighet när det sluter avtal om beställning av fartygstrafikservice med VTS-tjänsteleverantören.

6 §. Åtgärder när ett kritiskt läge utvecklas eller har uppkommit. I den gällande 6 § föreskrivs det om navigationsassistans. Navigationsassistans ges ett identifierat fartyg på fartygets begäran eller om VTS-tjänsteleverantören anser det vara nödvändigt i situationer som är svåra för

⁴ Se närmare (på finska): VTS:n toiminta talvimerenkulun sääntöjen varmistamisessa, *Suomen talvimerenkulku, ohjeita talvimerenkulun toimijoille*.
[https://vayla.fi/documents/25230764/35601620/Suomen_talvimerenkulku_2022-23+\(1\).pdf/](https://vayla.fi/documents/25230764/35601620/Suomen_talvimerenkulku_2022-23+(1).pdf/)

sjöfarten eller vid svåra väderleks- och isförhållanden. Navigationsassistansen är endast riktgivande och normativ. Navigationsassistans kan till exempel ges i form av uppgifter om fartygets kurs och fart eller om positionen för andra fartyg i fartygets närhet, om deras identifikationsuppgifter och avsikter.

Det föreslås att paragrafen i sin helhet ersätts med en ny 6 §, är det föreskrivs om åtgärder när ett kritiskt läge utvecklas eller har uppkommit. Ändringen baseras på resolutionsändringen, där den tidigare termen navigationsassistans ändrades till åtgärder när ett kritiskt läge utvecklas eller har uppkommit.

I 1 mom. föreskrivs det om situationer när VTS-tjänsteleverantören ska bistå ett fartyg när ett kritiskt läge hotar, vid svåra sjöfartsförhållanden eller när väder- eller isförhållandena så kräver. VTS-tjänsteleverantören ska bistå ett fartyg antingen på fartygets begäran eller om VTS-tjänsteleverantören upptäcker att det behövs. Sådana situationer kan till exempel vara att fartyget avviker från ruten eller farleden, fartyget går mot grund eller när det uppkommer osäkerhet angående säkert djup för fartyget.

Navigationsbiståndets syfte ska vara att få fartyget till en säker plats, såsom tillbaka till farledsområdet eller till en lotsplats eller ankarplats, så att fartyget tryggt kan fortsätta färden eller vidta nödvändiga korrigerande åtgärder.

Enligt 2 mom. ska VTS-tjänsteleverantörens bistånd till fartyget fortfarande enbart vara av handledande och målinriktad karaktär.

Enligt 3 mom. ska bistånd ges genom uppgifter om fartygets kurs och fart, uppgifter om fartygets position i förhållande till farleden, dess girpunkter, lotsplatsen, ankarplatsen eller faromoment för sjöfarten, varningar, råd eller anvisningar till ett visst fartyg och uppgifter om andra motsvarande omständigheter. Fartyget kan rådask att undvika ett område som är farligt ur navigationssynpunkt eller att undvika kollisionsrisk till exempel genom att ändra kurs eller fart. Vidare kan fartyg varnas om de navigerar utanför farledsområdena eller håller kurs mot ett grund samt om de avser att använda en farled med ett mindre uppmätt djup än fartygets djupgående. För undvikande av uppenbara kritiska lägen, såsom bottenkänning eller kollision, kan fartyg också anvisas att ändra kurs eller fart för att föra fartyget till säkert vatten.

7 §. Fartygstrafikreglering. Det föreslås att paragrafens ordalydelse ändras så att den motsvarar resolutionsändringen och så att det samtidigt betonas att fartygstrafikregleringen utgör en mer omfattande helhet än enbart förhindrandet av kritiska lägen och trängsel. Det föreslås att rubriken harmoniseras med rubrikerna för övriga paragrafer i kapitlet. I den svenska språkversionen föreslås rubriken förbli likadan som i gällande lag.

Enligt 1 mom. ska VTS-tjänsteleverantören reglera fartygstrafiken på VTS-området. Trafiken regleras i form av ett permanent trafikarrangemang på VTS-området, till exempel genom att meddela fartygen i vilken ordningsföljd de får anlända till ett område med mötesförbud eller förbud att passera. När trafiksituationerna kräver det regleras trafiken också inom hela VTS-området genom att fartygens rörelser förutses för undvikande av trängsel och kritiska lägen och för att förbättra effektiviteten i allmänhet. Genom trafikreglering kan det säkerställas att till exempel specialtransporter, långsamma bogseringar eller andra fartyg med begränsad manöverförmåga har tillräckligt med utrymme för att navigera säkert. Regleringen sker genom att andra fartyg ges råd och anvisningar om hur de ska hålla säkert avstånd, till exempel genom att ändra kurs eller fart eller använda alternativa farleder. Vid behov kan fartygen meddelas i vilken ordningsföljd en viss del av farleden ska passeras. Likaså regleras trafiken också i närheten av lotsplatser, så att det kan säkerställas att fartygen har säkert utrymme för att ta och

lämna lots. Det är fråga om en sedvanlig uppgift vid ledning av fartygstrafiken, som dock ska särskiljas från tillfällig ledning av fartygstrafiken i vissa särskilda situationer enligt 17 § samt från bestående trafikreglering som meddelas genom Transport- och kommunikationsverkets anvisning med stöd av 7 § 2 mom.

Enligt 2 mom. får genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift för undvikande av kritiska lägen och trängsel i form av ett permanent trafikarrangemang på VTS-området fastställas mötesförbud och mötesplats, förbud att passera och passeringsplats, tillstånd att avgå från hamn eller ankarplats och tillstånd att anlöpa ett VTS-område, tilldelning av utrymme för trafiken med avseende på tid eller avstånd, en obligatorisk rutt inom VTS-området för fartyg som transporterar farlig eller miljöförorenande last och för specialtransporter samt förbud att kasta ankar och ankarplats. Dessa former av permanenta trafikarrangemang motsvarar innehållet i gällande lag, men det föreslås att de ska fastställas genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift i stället för i beslutet om inrättande. Det gör de permanenta trafikarrangemangen mer tillgängliga, då de finns i myndighetens författningssamling i stället för i beslutet om inrättande.

8 §. Beslut om inrättande. Det föreslås att 2 mom. ändras så att det motsvarar resolutionsändringen. Det föreslås att 3 punkten, enligt vilken i beslutet om inrättande ska fastställas den fartygstrafikservice som ska tillhandahållas och i vilken utsträckning den ska tillhandahållas, upphävs eftersom separata fartygstrafiktjänster frångicks när resolutionen ändrades. Vidare föreslås det att 9 punkten upphävs, eftersom det enligt den föreslagna 7 § 2 mom. ska föreskrivas om permanenta trafikarrangemang inom VTS-området genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift. Därför blir 4–9 punkten nya 3–7 punkter.

I den svenska språkversionen föreslås det att 2 mom. 2 punkten uppdateras för att bättre motsvara den finskspråkiga författningstexten, men ändringen påverkar inte den finska språkversionen.

Det föreslås att 3 mom., enligt vilket den behöriga myndigheten kan fastställa olika fartygstrafiktjänster för sektorerna och delområdena inom ett VTS-område, upphävs till följd av resolutionsändringen.

9 §. Ändring eller återkallande av beslut om inrättande. Det föreslås att 1 mom. ändras så att utöver VTS-tjänsteleverantören också Trafikledsverket kan ändra ett beslut om inrättande eller återkalla det. Med beaktande av Trafikledsverkets roll som anordnare av fartygstrafikservice kan det ha behov att föreslå att beslutet om inrättande ändras eller återkallas till exempel i fråga om vilken VTS-tjänsteleverantör som upprätthåller fartygstrafikservicen, VTS-området eller VTS-tjänsteleverantörens servicenivå.

Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 3 mom., enligt vilket den behöriga myndigheten ska höra Trafikledsverket och VTS-tjänsteleverantören samt hamninnehavarna inom det VTS-område beslutet om inrättande omfattar innan ett beslut om inrättande ändras eller återkallas. Det anses nödvändigt att Trafikledsverket och VTS-tjänsteleverantören har möjlighet att uttrycka sin åsikt om ändringen eller återkallelsen av beslutet om inrättande före Transport- och kommunikationsverkets beslut. Hörandet får dock inte leda till oskäliga fördröjningar.

11 §. Behörighet för VTS-operatörer. Det föreslås att paragrafen ändras så att den motsvarar resolutionsändringen.

Enligt 1 mom. ska VTS-operatörer i fråga om yrkesbehörighet förmå sköta fartygstrafikservicen på ett säkert och effektivt sätt. Det föreslås att paragrafen kompletteras så att en VTS-operatör

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

I 2 mom. föreslås språkliga ändringar. Det föreslås att den sista satsen i momentet, enligt vilken VTS-tjänsteleverantören i behörighetsintyget ska göra en anteckning om genomgången arbetsplatsutbildning, upphävs.

Det särskilda kvalitetssystem om vilket det föreskrivs i 3 mom. har avskaffats, liksom godkännandet av det. I det nya 14 a § 1 mom. föreskrivs det om ett program för arbetsplatsutbildning och kompletterande utbildning för fartygstrafikservice. I samma nya moment föreskrivs det också om godkännande av utbildningsprogrammet. I 14 a 2 mom. ges Transport- och kommunikationsverket tillsynsansvar för sådana program.

Bemyndigandet i fråga om kvalitetssystem för arbetsplatsutbildning i 4 mom. upphävs såsom obehövligt.

11 a §. Grundutbildning för VTS-operatörer. I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om grundutbildning för VTS-operatörer, om vilken det föreskrivs i 12 § 1 mom. i den gällande lagen samt i 2 § i den gällande förordningen om fartygstrafikservice. Med grundutbildning för VTS-operatörer avses kursbunden utbildning som består av teori och simulatorträning. Utbildningens syfte är att ge personen grundläggande kunskaper i fartygstrafikservice till stöd för genomförandet av den praktiska arbetsplatsutbildningen. Utbildningen ordnas vid en läroanstalt eller yrkeshögskola som ordnar sjöfartsutbildning. I Finland har åtminstone Aboa Mare, som ordnar såväl grundexamen inom sjöfart som yrkeshögskoleexamina, ordnat utbildning för fartygstrafikservice.

I 1 mom. föreskrivs det, liksom i det gällande 2 § 1 mom. i förordningen om fartygstrafikservice, att grundutbildningen för VTS-operatörer ska anordnas enligt ett utbildningsprogram för denna utbildning. Dessutom föreskrivs det att VTS-tjänsteleverantören ska beakta utbildningsprogrammet i sitt kvalitetssystem. Det innebär att det åtminstone ska säkerställas att VTS-tjänsteleverantören beställer grundutbildningen av en ackrediterad utbildningsanordnare med ett godkänt utbildningsprogram. En bestämmelse om godkännande av utbildningsprogram föreslås ingå i 14 §.

I 2 mom. föreskrivs det vilka ämnesområden utbildningen ska innehålla. En motsvarande bestämmelse finns i 25 § 1 mom. i gällande lag. De ämnesområden som ska ingå i utbildningen är 1) grundläggande kunskaper om fartygstrafikservice, 2) den kommunikation som förutsätts i fartygstrafikservice, 3) de bestämmelser och föreskrifter som ska tillämpas i fartygstrafikservice, 4) kännedom om sjöfart för VTS-operatörer, 5) kännedom om anordningar, 6) mänskliga faktorer, samt 7) hantering av undantagssituationer. I de ämnesområdena ingår de viktigaste frågor som en VTS-operatör bör behärska i sitt arbete, och de ingår också i IALA:s modellkurs C0103-1. I IALA:s rekommendation RO103 (V-103) om utbildning och behörigheter för fartygstrafikservicepersonal rekommenderas det att behöriga myndigheter och VTS-tjänsteleverantörer ordnar VTS-utbildning och att VTS-behörigheter beviljas i enlighet med IALA:s rekommendationer och modellkurser.

Jämfört med gällande bestämmelser har ämnesområdena ändrats så att de motsvarar IALA:s gällande modellkurser. Av praktiska skäl styr kursen för grundutbildning för VTS-operatörer (C0103-1) de strukturella ändringarna i övriga kurser. Utbildningshelheterna ska vara de samma under hela utbildningsstigen, oberoende av för vilken VTS-uppgift en person utbildas. Vid den senaste uppdateringen gjordes ändringar i namnen, ordningsföljden och innehållet för modulerna i modellkursen så att de bättre stämmer överens med andra avtal som styr sjöfartsutbildningar.

I stället för de tidigare fyra helheterna föreslås nu sju. Att det på lagnivå krävs att de kommunikationsfärdigheter fartygstrafikservice förutsätter inkluderas i utbildningen är nytt i förhållande till gällande bestämmelser. Undervisning i den kommunikation fartygstrafikservice förutsätter har dock redan länge ingått i modellkurserna enligt IALA:s rekommendationer. Olika brister som förekommit i kommunikationen är en av de viktigaste olycksorsakerna. Med den kommunikation fartygstrafikservice förutsätter avses VTS-operatörens kontakter till exempel med fartyg och intressegrupper. Som ämnesområde inom grundutbildningen avser den kommunikation fartygstrafikservice förutsätter kommunikation från land till hav och från hav till land inom fartygstrafikservice i allmänhet, samt kommunikationsmetoder och kommunikationsutrustning.

Nya helheter i förhållande till gällande lag är också kännedom om sjöfart för VTS-operatörer, kännedom om anordningar samt mänskliga faktorer. Även dessa ämnesområden ingår sedan tidigare i IALA:s modellkurser. Kännedom om sjöfart är ett viktigt kunskapsområde i fartygstrafikserviceuppgifter, och därför en väsentlig del av grundutbildningen för VTS-operatörer. Att behärska tekniska anordningar och system som fartygstrafikserviceuppgifter förutsätter är nödvändigt för att säkerställa en smidig och säker fartygstrafikservice. Mänskliga faktorer i fartygstrafikservice innebär bland annat utbildning i hantering av sådana sociala och psykologiska kunskaper och färdigheter som fartygstrafikservice förutsätter.

I 3 mom. föreslås en motsvarande bestämmelse som i 2 § 2 mom. i den gällande förordningen om fartygstrafikservice om att grundutbildningen ska omfatta fartygstrafikserviceens teori och simulatorträning. Utöver övriga annat som hänför sig till grundutbildningen ska simulatorträningen omfatta hantering av undantagssituationer som identifieras utifrån en riskbedömning. Träningen ska baseras på problemsituationer som kan uppkomma i verkligheten. Till hur stor del utbildningen ordnas som teoriundervisning respektive simulatorträning ska framgå av utbildningsprogrammet. Bestämmelsernas syfte är att säkerställa att olika exceptionella situationer som kan förekomma i arbetet beaktas i utbildningen.

I 4 mom. föreslås ingå en motsvarande bestämmelse som i 2 § 4 mom. i den gällande förordningen om fartygstrafikservice, enligt vilken grundutbildningen ska genomgå innan arbetsplatsutbildningen enligt 11 b § slutförs. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar IALA:s rekommendationer. Att grundutbildningen ska genomföras innan arbetsplatsutbildningen slutförs innebär att en modell tillämpas där praktisk tillämpning övas efter att de grundläggande kunskaperna lärts in.

I 5 mom. föreslås en ny bestämmelse, enligt vilken den läroanstalt som ordnar grundutbildningen för prestationen ska utfärda ett betyg eller ett beslut om underkännande. Beslutsfattandet om att godkänna eller underkänna studieprestationen utgör utövning av offentlig makt, eftersom beslutet har betydelse för de grundläggande fri- och rättigheterna som berör yrkesutövning för den som deltar i utbildningen. För att man ska få ett behörighetsintyg för VTS-operatörer krävs det att grundutbildningen genomförts med godkänt resultat.

Deltagaren ska därför ges ett beslut i vilket ändring kan sökas. Enligt 31 § i lagförslaget får omprövning begäras i beslutet.

Jämfört med 2 § 3 mom. i den gällande förordningen om fartygstrafikservice har i paragrafen strukits möjligheten att bevilja befrielse från någon del av utbildningsprogrammet. Den möjligheten har grundat sig på IALA:s anvisning G1156 (*Recruitment, training and assessment of VTS personnel*). Inga sådana befrielser har behövt beviljas, utan i praktiken har alla VTS-operatörer som rekryterats i Finland genomfört hela grundutbildningen. När möjligheten till undantag avskaffas, tryggas en likvärdig utbildning för alla VTS-operatörer. Kursen är kort, och att genomföra hela kursen innebär ingen stor tillägsskyldighet ens om den som deltar i utbildningen har skaffat kompetens någon annanstans.

11 b §. Arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer. I den nya 11 b § förslås det ingå en bestämmelse om arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer, som delvis motsvarar den gällande statsrådsförordningen om fartygstrafikservice. Med arbetsplatsutbildning avses en utbildning som genomförs efter grundutbildningen, som innehåller närmare utbildning bland annat i fråga om de olika system som används i arbetet samt i fråga om området. Arbetsplatsutbildningens syfte är att förbereda personen för den egentliga uppgiften som VTS-operatör genom att kombinera den teori- och simulatorutbildning grundutbildningen ger med praktik. Utbildningsperiodens syfte är att säkerställa att personen är tillräckligt förtrogen med det aktuella VTS-området samt med VTS-centralens utrustning, system och förfaringssätt. Arbetsplatsutbildningen sker under övervakning i form av lärande i arbetet.

I 1 mom. föreskrivs det, liksom i 4 § 1 mom. i den gällande förordningen om fartygstrafikservice, om VTS-tjänsteleverantörens skyldighet att svara för ordnandet av arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer vid VTS-centralen. Dessutom finns i momentet motsvarande bestämmelse som till exempel i fråga om grundutbildning för VTS-operatörer, att grundutbildningen för VTS-operatörer ska anordnas enligt ett utbildningsprogram för denna utbildning. I momentet föreskrivs det, liksom i 1 § 2 mom. i den gällande förordningen, att av utbildningsprogrammet för arbetsplatsutbildning ska framgå den metod med vilken man bedömer om en utbildningsperiod genomgått med godkänt resultat och om en arbetstagare har förmåga att självständigt börja arbeta som VTS-operatör. Liksom enligt 1 § 3 mom. i den gällande förordningen ska utbildningsprogrammet för arbetsplatsutbildning ska också innehålla anvisningar om tillvägagångssättet när en föräldrad anteckning om godkännande förnyas.

I 2 mom. föreslås en bestämmelse om de ämnesområden utbildningen åtminstone ska omfatta. De är 1) kunskap om VTS-området, dess farleder och fartygstrafik, 2) den kommunikation som förutsätts i fartygstrafikservice, 3) de bestämmelser och föreskrifter som gäller fartygstrafikservice, 4) uppgifter inom fartygstrafikservice, 5) användning av VTS-centralens tekniska system och anordningar, 6) mänskliga faktorer, och 7) hantering av nöd- och undantagssituationer på VTS-området och VTS-centralen.

Förslaget motsvarar delvis 4 § 3 mom. i den gällande förordningen. Nya ämnesområden jämfört med gällande bestämmelser är 2) den kommunikation som förutsätts i fartygstrafikservice, 3) de bestämmelser och föreskrifter som gäller fartygstrafikservicen, 4) fartygstrafikserviceuppgifter, samt 6) mänskliga faktorer. Innehåll som hör till de ämnesområdena ingår sedan tidigare i IALA:s modellkurser. Ämnesområdena för arbetsplatsutbildningen har uppdaterats så att de motsvarar innehållet i IALA:s modellkurs. De ämnesområden som ingår i arbetsplatsutbildningen för VTS-operatörer bör motsvara ämnesområdena i den grundläggande utbildningen, eftersom arbetsplatsutbildningens syfte är att fördjupa de kunskaper och färdigheter som inhämtats under den grundläggande utbildningen. Det föreslagna momentet motsvarar det centrala innehållet i IALA:s modellkurs C0103-3 för

utbildning och certifiering av VTS-operatörer. Syftet med en arbetsplatsutbildning som stämmer överens med de internationella rekommendationerna är att säkerställa en internationellt enhetlig servicenivå.

2 mom. 2 *punkten* gäller den kommunikation som förutsätts i fartygstrafikservice. Tilläggets syfte är att säkerställa att arbetsplatsutbildningen garanterar ändamålsenliga färdigheter för kommunikation mellan olika aktörer, såsom radiotrafik mellan fartyg och VTS-operatörer, vilket också anges i IALA:s modellkurs (C0103-3). Det är viktigt att kommunikationsfärdigheter nämns på lagnivå, eftersom bristfällig kommunikation är en av de viktigaste olycksorsakerna.

I 2 mom. 3 *punkten* avses med de bestämmelser och föreskrifter som gäller fartygstrafikservicen såväl nationella som internationella bestämmelser som berör VTS-operatörers arbete. Genom arbetsplatsutbildning säkerställs det att personen känner till de bestämmelser och föreskrifter som berör fartygstrafikservicen, samt deras betydelse också för de praktiska arbetsuppgifterna.

Enligt 2 mom. 4 *punkten* omfattas uppgifter inom fartygstrafikservicen, skillnaderna mellan dem och hur de ska utföras i praktiken. Under arbetsplatsutbildningen fördjupar sig VTS-operatören i praktiska arbetsuppgifter i lokala förhållanden och under övervakad handledning.

Den helhet av mänskliga faktorer som avses i 2 mom. 6 *punkten* omfattar, liksom i fråga om den grundläggande utbildningen, bland annat utbildning i hantering av sådana sociala och psykologiska kunskaper och färdigheter som fartygstrafikservicen förutsätter.

Enligt IALA:s modellkurs C0103-3 ska personen få praktiskt utbildning för sin uppgift på arbetsplatsen innan han eller hon kan arbeta som VTS-operatör. Under arbetsplatsutbildningen utbildas den studerande för arbete enligt lokala förhållanden samt med lämpliga redskap och enligt anvisningar som berör dem. Detta betonas i synnerhet i 1 punkten, eftersom VTS-området, dess farleder och fartygstrafik är olika på olika områden. Också de kommunikationsfärdigheter som förutsätts enligt 2 punkten är specifika till exempel till följd av skillnader mellan hamnar och deras tjänster. Också användningen av VTS-centralens tekniska system och anordningar (5 punkten) och anvisningarna för nödlägen och exceptionella situationer kan variera med områdenas särdrag.

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

I 3 mom. ingår närmare bestämmelser om genomförande av arbetsplatsutbildning. Arbetsplatsutbildningen genomförs som praktisk arbetspraktik under ledning av en arbetsplatsutbildare. Arbetsplatsutbildaren ska övervaka, handleda och bedöma på vilket sätt den som utbildas agerar under en utbildningssituation genom att följa radiotrafiken samt VTS-lägesbilden och vid behov ingripa i agerandet. Det föreslagna momentet motsvarar till sitt innehåll nästan 4 § 2 mom. i förordningen om fartygstrafikservice. Det föreslås ett nytt tillägg i lagen, enligt vilket arbetsplatsutbildaren utöver bedömning och handledning också ska handleda den som utbildas. Liksom i nuläget och i enlighet med IALA:s modellkurser ska arbetsplatsutbildaren aktivt främja utvecklingen av kunnandet hos den som utbildas.

På arbetsplatsutbildarens ansvar får vara endast en person i utbildning då det gäller praktik i operativ vakttjänstgöring. På så sätt säkerställs det att utbildaren har möjlighet att tillräckligt

noggrant följa med den studerandes arbete och därmed säkerställa att fartygstrafikservice sköts på kravenlig nivå trots utbildningsinsatsen.

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

Det föreslås att till 4 mom. fogas en ny bestämmelse om att VTS-tjänsteleverantören ska utfärda ett betyg eller ett beslut om underkänd prestation. Beslutsfattandet om att godkänna eller förkasta studieprestationen utgör utövning av offentlig makt, eftersom beslutet har betydelse för de grundläggande fri- och rättigheterna som berör yrkesutövning den som deltar i utbildningen. För att få utöva sitt yrke ska VTS-operatören genomföra arbetsplatsutbildningen med godkänt resultat. Deltagaren ska därför ges ett beslut i vilket ändring kan sökas. Enligt 31 § i lagförslaget får omprövning begäras i beslutet.

Till skillnad från 4 § 5 mom. i den gällande förordningen föreskrivs det inte särskilt i paragrafen om arbetsplatsutbildningens maximala längd. Det bedöms inte finnas något behov av att föreskriva om den maximala längden. Arbetsplatsutbildningens längd påverkas av flera omständigheter, såsom till exempel personens tidigare erfarenhet av fartygstrafikservice, VTS-centralens uppgifter på VTS-området samt VTS-områdets trafikförhållanden och geografiska förhållanden. Såväl den som deltar i utbildningen som VTS-tjänsteleverantören strävar efter att förse centralen med kompetent personal så snart kunskapsnivån är tillräcklig. Utbildningen ska åtminstone vara så länge att personen i praktiken kan konstateras inneha den kunskap och de färdigheter som anges i planen för arbetsplatsutbildningen.

11 c §. Kompletterande yrkesutbildning. I den föreslagna nya 11 c § finns en bestämmelse om kompletterande yrkesutbildning som i huvudsak motsvarar den gällande 9 § i förordningen om fartygstrafikservice. Med kompletterande yrkesutbildning avses en fördjupande kurs som utgör den ena förutsättningen för förnyelse av behörighetsintyg för VTS-operatörer.

Enligt 1 mom. svarar VTS-tjänsteleverantören för ordnandet av kompletterande yrkesutbildning. VTS-centralen ska ha ett utbildningsprogram för detta. I 2 mom. föreskrivs om de ämnesområden den kompletterande utbildningen åtminstone ska innehålla. De ämnesområden som ska ingå i utbildningen är grundläggande kunskaper om fartygstrafikservice, den kommunikation fartygstrafikuppgifter förutsätter, de bestämmelser och föreskrifter som ska tillämpas i fartygstrafikservice, kännedom om sjöfart för VTS-operatörer, mänskliga faktorer, hantering av undantagssituationer, samt aktuella frågor inom fartygstrafikservice.

Ämnesområdena är i stor utsträckning motsvarande som enligt 11 a § om grundutbildning. Den kompletterande utbildningen syftar till att stärka VTS-operatörernas yrkeskunskap genom repetition av de ämnesområden som behandlas i grundutbildningen för VTS-operatörer och upprätthålla VTS-operatörernas kompetens, kunskaper och färdigheter på en tidsenlig nivå. I den kompletterande utbildningen behöver också nya och aktuella frågor som berör fartygstrafikservice behandlas. Eftersom innehållet i ämnesområdet aktuella frågor uppdateras enligt behov, varierar de frågor som behandlas enligt vad som är aktuellt. De frågor som

behandlas inom ämnesområdet aktuella frågor kan till exempel beröra rapportering, uppdatering av drifthandboken eller informationssäkerhet.

Ämnesområdet kännedom om anordningar, som förutsätts i 11 a § om grundutbildning för VTS-operatörer och i 11 b § om arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer, föreslås inte ingå i utbildningsprogrammet för den kompletterande utbildningen. Det anses inte ändamålsenligt att inkludera teoriundervisning i kännedom om anläggningar i kraven på den kompletterande utbildningen. Utbildning i kännedom om anläggningar ingår i den grundläggande utbildningen och arbetsplatsutbildningen, samt vid behov i form av tilläggsutbildning.

Syftet är att VTS-tjänsteleverantören ska kunna ordna den kompletterande utbildningen så flexibelt som möjligt, så att utbildningen motsvarar respektive centrals faktiska utbildningsbehov. Behovet av kompletterande utbildning varierar från fall till fall och beroende på tidpunkt till exempel till följd av förändringar i verksamhetsmiljön eller andra behov som framkommer i praktiken. Behovet av tilläggsutbildning kan till exempel gälla repetition av grundläggande frågor i fartygstrafikservice eller nya och aktuella frågor. Det är därför svårt att i förväg bedöma det exakta utbildningsbehovet. VTS-tjänsteleverantören ska dock beakta IALA:s rekommendationer så att den kompletterande utbildningen till sina huvuddrag håller internationell nivå. Bland IALA:s rekommendationer innehåller i synnerhet IALA:s modellkurser C0103-1 (*Vessel Traffic Service operators training*) och C0103-5 (*Vessel Traffic Service Revalidation Process*) ämnesområden som ska beaktas i den kompletterande utbildningen.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs det, liksom i 9 § 1 mom. i den gällande förordningen om fartygstrafikservice, att den kompletterande yrkesutbildningen för VTS-operatörer ska ges som teoretisk utbildning. Den kompletterande utbildningens syfte är att fördjupa VTS-operatörernas yrkesskicklighet, vilket är mest ändamålsenligt att göra i form av teoretisk utbildning.

Det föreslagna 4 mom. motsvarar 9 § 2 mom. i den gällande förordningen. I momentet föreslås ingå en bestämmelse enligt vilken den kompletterande yrkesutbildningen ska genomgå under de 12 månader som föregår den sista giltighetsdagen för behörighetsintyget. Tidsregelns syfte är att säkerställa att den som ansöker om förnyande av behörigheten i regel har tillräckligt färsk kunskaper och färdigheter för att sköta fartygstrafikservice på ett säkert sätt.

I 5 mom. föreskrivs det om förfarandet om behörighetsintyget redan hunnit föråldras. Den kompletterande utbildningen ska då genomgå innan ett nytt behörighetsintyg söks. Förslaget avviker från den gällande bestämmelsen. Enligt 9 § 2 mom. i den gällande förordningen ska den kompletterande utbildningen genomgå innan ett nytt behörighetsintyg beviljas. Ändringen behövs för att Transport- och kommunikationsverket inte ska bli tvunget att särskilt utreda om den som ansöker om förnyelse av behörighetsintyget har genomgått den kompletterande utbildningen. Ändringen syftar till tydligare myndighetsförfaranden.

12 §. Behörighet för VTS-chefer. Det föreslås att bestämmelserna i 12 § i den gällande lagen om behörighetsintyg för VTS-operatörer flyttas till 13 §. I den föreslagna nya 12 § föreskrivs det med motsvarande innehåll som i 13 § i den gällande lagen om vilken behörighet som krävs av VTS-chefer. I den finska språkversionen föreslås en ändring som innebär att en könsneutral yrkesbeteckning införs för VTS-chef. Ändringen inverkar inte på den svenskspråkiga lagtexten.

Det föreslagna 1 mom. motsvarar till sitt huvudsakliga innehåll i stor utsträckning 13 § 1 mom. i den gällande lagen. Enligt det föreslagna momentet ska VTS-chefer i fråga om yrkesbehörighet och funktionsförmåga förmå leda fartygstrafikservice på ett säkert och effektivt sätt. Med kravet på behörighet och funktionsförmåga avses såväl en tillräcklig kunskapsnivå som

personliga egenskaper. Utöver tillräcklig behörighet ska VTS-chefens funktionsförmåga vara tillräcklig för att säkerställa en säker och effektiv fartygstrafikservice. En formulering som avviker från gällande lag är att funktionsförmåga nämns.

I 2 mom. föreslås det ingå en bestämmelse enligt vilken en VTS-chef ska ha ett giltigt, av Transport- och kommunikationsverket beviljat behörighetsintyg för VTS-operatörer. Av VTS-chefer förutsätts inte längre något annat särskilt behörighetsintyg. Utöver behörighetsintyg för VTS-operatörer förutsätts det att chefen har genomgått grundutbildningen för VTS-chefer enligt 12 a §. Enligt det föreslagna 12 a § 2 mom. ska utbildningsanordnaren utfärda ett betyg eller ett beslut om underkänd prestation.

Det föreslagna 2 mom. motsvarar till övriga delar 13 § 2 mom. i gällande lag, med undantag för formuleringen om språkkunskaper. Ett särskilt omnämnande av språkkunskaper kan strykas, eftersom ett giltigt behörighetsintyg för VTS-operatörer krävs av VTS-chefer. Ett krav som ställs upp för beviljande av behörighetsintyg för VTS-operatörer är tillräckliga språkkunskaper, vilket föreskrivs i den föreslagna nya 13 §.

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

12 a §. Grundutbildning för VTS-chefer. I 1 mom. föreslås det ingå en bestämmelse om den grundutbildning som förutsätts av VTS-chefer och om vilka ämnesområden den ska omfatta, om vilket det i nuläget föreskrivs i 3 § i förordningen om fartygstrafikservice. Grundutbildningen ska ordnas enligt ett utbildningsprogram för denna utbildning. Utbildningsprogrammet ska omfatta åtminstone de ämnesområden som förutsätts i paragrafen. Ämnesområdena baserar sig på IALA:s modellkurs C0103-2 för grundutbildning för VTS-chefer. De ämnesområden som ska behandlas enligt IALA:s rekommendation är fördjupad trafikledning, VTS-anordningar och VTS-system, arbetssätt och ledarskap, verksamhet och ledning i nödsituationer samt administrativa uppgifter.

De ämnesområden som ingår i grundutbildningen definieras på en mer detaljerad nivå än i 3 § i den gällande förordningen om fartygstrafikservice. Det är nytt att det föreskrivs om ämneshelheterna på lagnivå. Ämnesområdena motsvarar dock IALA:s rekommendation, enligt vilken grundutbildningen också i nuläget ska ordnas på det sätt som anges i 3 § i statsrådets förordning om fartygstrafikservice. Förslaget innebär därför ingen ändring i rådande praxis.

Det föreslås att möjligheten enligt 3 § 3 mom. i den gällande förordningen att bevilja befrielse från något ämnesområde i grundutbildningen stryks. Den möjligheten har grundat sig på IALA:s anvisning G1156 (Recruitment, training and assessment of VTS personnel). När möjligheten till undantag avskaffas, tryggas en likvärdig utbildning för alla VTS-chefer. Kursen är kort, och att genomföra hela kursen innebär ingen oöverstiglig belastning ens om den som deltar i utbildningen har skaffat kompetens någon annanstans.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska utbildningsanordnaren utfärda ett betyg eller ett beslut om underkänd prestation. Enligt 13 § 2 mom. i den gällande lagen gör Transport- och kommunikationsverket i behörighetsintyget en anteckning om grundutbildning som genomgått med godkänt resultat. Det föreslagna momentet innebär att anteckningen som görs i behörighetsintyget kan avskaffas. VTS-tjänsteleverantören förvarar uppgifter om genomgånga

chefsutbildningar, och är enligt det föreslagna 12 a § 3 mom. skyldig att lämna de uppgifterna till Transport- och kommunikationsverket.

I den föreslagna bestämmelsen frångås också kravet enligt 3 § 4 mom. i den gällande förordningen på att en person som deltar i grundutbildning för VTS-chefer ska ha sådan grundutbildning för VTS-operatör som genomförts med godkänt resultat. Det får dock inga faktiska konsekvenser, eftersom VTS-tjänsteleverantören sänder personer ur sin personal till grundutbildning för VTS-chefer och förutsätter att de har ett giltigt behörighetsintyg för VTS-operatörer.

13 §. Beviljande av behörighetsintyg för VTS-operatörer. I 13 § i den gällande lagen föreskrivs det om behörighet för VTS-chefer, och det föreslås att bestämmelserna om detta flyttas till 12 §. I denna paragraf föreslås ingå en bestämmelse om förutsättningarna för att Transport- och kommunikationsverket på ansökan ska bevilja ett behörighetsintyg för VTS-operatörer. Enligt 1 punkten krävs det att sökanden har genomgått grundutbildningen för VTS-operatörer med godkänt resultat. Kravet på genomgången grundutbildning för VTS-operatörer stämmer överens med IALA:s anvisningar.⁵

Enligt 2 punkten är en förutsättning att personen har beviljats vaktstyrmansbrev, och dessutom har utfört sex månader sjötjänstgöring i däcksbefälsuppgifter. I bestämmelsen ställs det upp som minimikrav att personen ska ha beviljats vaktstyrmansbrev. Enligt bestämmelsen är det dock inte nödvändigt att behörighetsbrevet är giltigt, och det förutsätts alltså inte att hälsokraven för vaktstyrmansbrev uppfylls. Att hälsokraven för däcksavdelningen uppfylls, vilket är ett krav för vaktstyrmansbrev, kan inte anses vara ett motiverat krav för arbete i land. Bestämmelser på allmän nivå om kraven för vaktstyrmansbrev finns i 107 § i lagen om transportservice (320/2017), och närmare bestämmelser finns i 24 § i statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (508/2019).

Förslaget avviker från gällande lag så att det utöver vaktstyrmansbrev också krävs sex månaders sjötjänstgöring som däcksbefäl. Syftet med sjötjänstgöring som däcksbefäl är att säkerställa att sökanden har tillräcklig kännedom om sjöfart och erfarenhet av arbete på kommandobryggan. En fartygstrafikledning av hög kvalitet förutsätter en bredare förståelse för förhållandena och arbetssätten i sjöfarten. Syftet med att utöver vaktstyrmansbrev kräva sjötjänstgöring som däcksbefäl är också att säkerställa att sökanden har sådant sjöfartskunnande, som inte kan ersättas med grundutbildning och arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer. De behörigheter för VTS-operatörer som beviljats under den gällande lagens giltighetstid har i regel beviljats sökande som har sjökaptensbehörighet. I praktiken får ändringen därför inga betydande konsekvenser.

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

⁵ IALA Guideline 1156 – Recruitment, Training and Assessment of VTS Personnel.

Enligt 3 punkten ska sökanden ha goda muntliga och skriftliga kunskaper i finska eller svenska samt tillfredsställande muntliga kunskaper i det andra språket. Bestämmelsen motsvarar i sak innehållet i den gällande 5 § i statsrådets förordning om fartygstrafikservice. Tillräckliga kunskaper i bägge inhemska språken behövs, eftersom det på finskt territorialvatten kan trafikera fartyg där befälhavaren inte kan bägge språken eller engelska.

I 4 punkten ingår i sak motsvarande bestämmelse om kunskaper i engelska som det gällande 5 § 1 mom. i statsrådets förordning om fartygstrafikservice. Enligt förslaget ska sökandens färdighetsnivå i engelska vara minst fyra i den allmänna språkexamen som avses i lagen om allmänna språkexamina (964/2004). Engelska är den internationella sjöfartens språk och det språk som allmänt används i fartygstrafikservicen, och tillräckliga kunskaper i det är viktiga i fartygstrafiken för att kommunicera också med fartyg där besättningen inte kan finska eller svenska.

Kravet på VTS-operatörers engelskkunskaper grundar sig på IALA:s rekommendation R0103. Enligt den ska VTS-operatörer minst ha engelskkunskaper som motsvarar nivå 5 i International English Language Testing System (IELTS-testet). När den nivån jämförs med de färdighetsnivåer som beskrivs i Utbildningsstyrelsens beslut om grunderna för allmänna språkexamina (Föreskrift 24/011/2011) kan man konstatera att IELTS-nivå 5 ingår i kunskap 4 i de allmänna språkexamina. Den nivån i de allmänna språkexamina omfattar IELTS-nivåerna 5–6. Skillnaderna i färdighetsnivåer beror på att färdighetsskalan för allmänna språkexamina har sex steg medan skalan för IELTS-testet har nio steg.

Kravet på språkkunskaper för beviljande av behörighetsintyg för VTS-operatörer grundar sig på 4 § i den gällande lagen, där det föreskrivs om fartygstrafikservicens språk. Engelska språkets betydelse i fartygstrafikservicen beror allmänt taget på behovet av att säkerställa möjligheten för utländska fartyg att iakttä bestämmler och föreskrifter för VTS-området eller att rapportera sina iakttagelser som inverkar på säkerheten också när fartyget inte har lots till exempel när det närmar sig en lotsplats från havet eller ligger på ankarplats eller i hamn. Å andra sidan trafikerar också i farleder med skyldighet att anlita lots sådana fartyg där befälhavaren beviljats befrielse från skyldigheten att anlita lots, men som kanske inte behärskar finska eller svenska. Också på fartyg med lots ombord förbättras befälhavarens möjlighet att följa med lotsens kommunikation med VTS-tjänsteleverantören om kommunikationen sker på engelska. Alla fartyg som befinner sig inom området ska ha en likadan och samtidig lägesbild och samma uppgifter om vad som försiggår inom området.

13 a §. Giltighet för och förnyande av behörighetsintyg för VTS-operatörer. I den nya 13 a § föreslås ingå en bestämmelse om giltighet för och förnyande av behörighetsintyg för VTS-operatörer. Bestämmelser om det finns i 14 § i den gällande lagen samt i 7 § i den gällande förordningen om fartygstrafikservice. I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det att behörighetsintyg för VTS-operatörer beviljas för fem år åt gången och kan förnyas på ansökan. För tydlighetens skull föreslås det att till 2 mom. fogas en hänvisning till Transport- och kommunikationsverket som den instans som beslutar om förnyande, liksom i 7 § 1 mom. i den gällande förordningen om fartygstrafikservice.

Det föreslås att behörighetsintyg ska vara i kraft för viss tid, eftersom det ger möjlighet att regelbundet ompröva behörigheten. Omprövningens syfte är att säkerställa fartygstrafikservicens kvalitet och tillräcklig kompetens hos VTS-operatörerna. Enligt IALA:s anvisningar⁶ säkerställer förnyelseprocessen att innehavarna av behörighetsbrev upprätthåller

⁶ IALA Guideline 1156 – Recruitment, Training and Assessment of VTS Personnel, stycke 9.1.

en tillfredsställande operativ prestationsförmåga för att kunna bevara, utveckla och utöka sin kompetens. Den föreslagna giltighetstiden på fem år stämmer överens med giltighetstiden för andra yrkesbehörigheter inom sjöfarten. Förslaget avviker från 14 § 1 mom. i den gällande lagen, enligt vilket behörighetsintyg också kunnat beviljas för kortare tid än fem år.

I 2 mom. föreslås ingå en bestämmelse om allmänna förutsättningar för förnyelse av behörighetsintyg. När ett behörighetsintyg förnyas är det väsentligt att sökanden kan visa att han eller hon fortfarande innehar de grundkunskaper om fartygstrafikservice som krävs för beviljande av behörighetsintyg. I likhet med 14 § 2 mom. i den gällande lagen föreslås det att sökanden ska visa att han eller hon har bibehållit sin yrkesskicklighet och genomgått kompletterande yrkesutbildning för VTS-operatörer med godkänt resultat.

I 3 mom. föreskrivs det närmare om alternativa sätt för en sökande att påvisa bibehållen yrkesskicklighet. Liksom enligt 7 § 2 mom. i den gällande förordningen om fartygstrafikservice ska yrkesskickligheten anses ha bibehållits av en sökande som 1) har en giltig anteckning om godkännande för tillhandahållande av fartygstrafikservice inom minst ett VTS-område eller en sektor av ett VTS-område, eller 2) under de senaste fem åren sammanlagt har minst ett års eller 1 600 timmars arbetserfarenhet av operativ ledning av fartygstrafik eller av arbete som VTS-chef. Liksom enligt 7 § 3 mom. i den gällande förordningen kan till operativ arbetstid också räknas den arbetsplatsutbildning en arbetsplatsutbildare ger samt utbildningstiden för den som genomgår arbetsplatsutbildning. Kravet på arbetserfarenhet stämmer överens med den sjötjänstgöring som krävs för förnyande av behörighetsbrev för däcksbefäl på fartyg. Med ett års arbetserfarenhet avses arbete på heltid som varat i ett år.

I 4 mom. föreslås ingå en bestämmelse om förfarandet när en sökande som ska förnya sitt behörighetsintyg inte har tillräcklig arbetserfarenhet eller ett giltigt godkännande. I de gällande bestämmelserna föreskrivs det om ett nästan motsvarande förfarande i 7 § 4 mom. i förordningen om fartygstrafikservice. Sökanden ska då före deltagandet i kompletterande yrkesutbildning enligt 11 c § med godkänt resultat genomgå ett prov som VTS-tjänsteleverantören ordnar och som Transport- och kommunikationsverket godkänt, som visar att sökanden innehar de grundläggande kunskaper som ingår i grundutbildningen för VTS-operatörer. På ansökan av VTS-tjänsteleverantören ska Transport- och kommunikationsverket godkänna provet om det i fråga om de krav som gäller utformning, innehåll, bedömningsmetod och mottagaren av provet är sådant att ett godkänt resultat i provet är tillräckligt för att påvisa att sökanden innehar de grundläggande kunskaper som ingår i ämnesområdena enligt 11 a § 2 mom. En ändring är att VTS-tjänsteleverantören ansvarar för att ordna provet, men Transport- och kommunikationsverket ansvarar för att godkänna det.

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

Enligt 11 a § 3 mom. ska grundutbildningen för VTS-operatörer omfatta fartygstrafikservicens teori och simulatorträning. Likaså kan det prov som avses i detta moment till sin form antingen vara ett teori- eller simulatorprov, eller en kombination av dem. Det bör bedömas i det specifika

fallet vilken form som är ändamålsenlig. Provets innehåll bör beroende på det specifika fallet i tillämpliga delar bestå av de ämnesområden som anges i 11 a § 2 mom., eftersom provets syfte är att mäta om den som ansöker om förnyelse har tillräckliga grundkunskaper för en VTS-operatör.

Jämfört med 7 § 4 mom. i den gällande förordningen om fartygstrafikservice är kravet på bedömningsförfarande nytt. Syftet med kravet på bedömningsförfarandet är att göra det möjligt för myndigheten att i beslutsfattandet om godkännande av provet bedöma om VTS-tjänsteleverantören på ett tillräckligt sätt har planerat bedömningen av provet enligt momentet så att den kan ske på ett oberoende sätt.

Syftet med kraven på mottagare är att bedöma om mottagaren av provet har tillräcklig kompetens för att bedöma hur sökanden lyckas i provet. I IALA:s modellkurs för grundutbildning för VTS-operatörer (C0-103-1) förutsätts det att den som bedömer kompetensen har minst motsvarande behörighet för den uppgift bedömningen gäller. Dessutom ska den som bedömer kursen bland annat ha relevanta insikter och en uppfattning om den behörighet som ska bedömas samt lämpliga insikter i och erfarenheter av bedömningsmetoder och bedömningspraxis. I praktiken är rollen som bedömare av kursen likadan som rollen som provmottagare, och det är ändamålsenligt att motsvarande krav i gäller dem i tillämpliga delar. I fråga om sjöfartsutbildningen ingår motsvarande krav också i internationella konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning från 1978 (STCW-konventionen), som har genomförts nationellt genom 20 § i statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (508/2018). I fråga om sjöfartsutbildning tolkas behörighetskravet för bedömare i Finland så att behörighetsbrevet inte behöver vara giltigt om ett sådant tidigare funnits.

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

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

13 b §. Anteckning om godkännande. I den nya 13 b § föreslås ingå en bestämmelse om anteckning om godkännande. I gällande lagstiftning föreskrivs det om anteckning om godkännande i 14 § 3 mom. i lagen samt i 4 § 4 mom. och 8 § i förordningen om fartygstrafikservice.

I 1 mom. föreslås ingå en bestämmelse om VTS-tjänsteleverantörens skyldighet att varje år bedöma VTS-operatörens behörighet och kompetens och göra en anteckning om godkännande om det, liksom enligt 14 § 3 mom. i den gällande lagen. Motsvarande bestämmelse finns i 8 § 1 mom. i den gällande förordningen om fartygstrafikservice. I likhet med 4 § 4 mom. i den gällande förordningen om fartygstrafikservice föreslås det att av anteckningen om godkännande ska framgå det VTS-område eller den sektor inom ett VTS-område där VTS-operatören är berättigad att arbeta.

Bestämmelsens syfte är att säkerställa att VTS-personalens yrkesskicklighet hålls uppdaterad och att det finns möjlighet att reagera i tid på eventuella brister i kompetensen. Fartygstrafikledningen är en säkerhetskritisk verksamhet och personalens kompetens är av

central betydelse för undvikande av kritiska lägen och för upprätthållandet av säkerheten i den övriga sjöfarten.

I 2 mom. föreslås en motsvarande bestämmelse som i det gällande 4 § 4 mom. i förordningen om fartygstrafikservice om att en anteckning om godkännande är i kraft ett år. Giltighetstiden för anteckningen kan förlängas för en innehavare av ett behörighetsintyg som genomgår den årliga bedömningen med godkänt resultat.

I 3 mom. föreslås det ingå en bestämmelse om de helheter som ska beaktas vid bedömningen. Enligt bestämmelsen ska den som bedöms i för arbetsuppgifterna tillräcklig utsträckning behärska åtminstone 1) ledning av fartygstrafiken i enlighet med utfärdade föreskrifter och anvisningar, 2) kommunikationsfärdigheter, samt 3) hantering av tekniska anordningar och system. Syftet med bedömningen av dessa helheter är att säkra fartygstrafikledningens kvalitet genom att säkerställa att VTS-operatören i tillräcklig utsträckning behärskar de färdigheter som behövs i arbetet och kan sköta sina arbetsuppgifter på behörigt sätt. Förslagets innehåll motsvarar 8 § 2 mom. i den gällande förordningen om fartygstrafikservice.

Enligt 4 mom. ska arbetsprestationen bedömas som ett praktiskt arbetsprov vid en VTS-central eller i en simulator. Momentet motsvarar 8 § 2 mom. i den gällande förordningen om fartygstrafikservice.

I 5 mom. föreskrivs det om tidpunkten när anteckningen om godkännande träder i kraft på motsvarande sätt som i 8 § 1 mom. i den gällande förordningen om fartygstrafikservice. Om bedömningen utförs under de tre månader som föregår den sista giltighetsdagen för anteckningen om godkännande, anses giltighetstiden för den nya anteckningen om godkännande börja den dag då giltighetstiden för den föregående anteckningen om godkännande går ut. Om bedömningen av arbetsprestationen utförs tidigare än tre månader innan giltighetstiden för anteckningen om godkännande går ut, anses giltighetstiden för den nya anteckningen om godkännande börja den dag bedömningen görs. Tidsfönstret på tre månader för förnyelsen och att anteckningen om godkännande förlängs med ett år åt gången stämmer överens med IALA:s rekommendation. Tidsfönstret gör det möjligt att upprätthålla behörigheterna på ett flexibelt sätt, vilket är viktigt eftersom fartygstrafikledningen utförs som skiftesarbete och VTS-operatörernas närvaro inte alltid är regelbunden.

I 6 mom. föreslås ingå en bestämmelse om förfarandet om den bedömdes arbetsprestation inte anses tillräcklig för en anteckning om godkännande. Om den bedömdes kunskaper inte uppfyller kraven enligt 3 mom., ska den bedömde för att uppnå tillräcklig behörighet och kompetens genomgå en arbetsplatsutbildningsperiod enligt den föreslagna 11 b §. Det motsvarar vad som föreskrivs i 8 § 3 mom. i den gällande förordningen om fartygstrafikservice. Liksom enligt 14 § 3 mom. i den gällande lagen ska en person som oavbrutet är borta mer än 12 månader från sitt arbete, för vilket han eller hon har erhållit en anteckning om godkännande, innan han eller hon börjar arbeta på nytt genomgå en arbetsplatsutbildningsperiod med godkänt resultat.

I 7 mom. föreslås ingå en ny bestämmelse om beslut om underkänd prestation i situationer när den bedömdes prestation inte kan godkännas. Om VTS-tjänsteleverantören till följd av brister som framkommit vid bedömningen inte kan göra en anteckning om godkännande som tecken på godkänd prestation, ska VTS-tjänsteleverantören fatta ett beslut om underkänd prestation. En giltig anteckning om godkännande är ett villkor för förnyande av behörighetsintyget, och beslutsfattandet om anteckningen om godkännande har därför betydelse för VTS-operatörens yrkesutövning. Deltagaren ska därför ges ett beslut i vilket ändring kan sökas. I beslutet får omprövning begäras med stöd av 31 §.

13 c §. Erkännande av behörighet för VTS-operatörer som en behörig myndighet i en annan stat beviljat. Det föreslås att till lagen fogas en ny 13 c §, i vilken det föreskrivs om erkännande av behörighet för VTS-operatörer som en behörig myndighet i en annan stat beviljat.

Enligt *1 mom.* erkänner Transport- och kommunikationsverket utomlands beviljade behörigheter för VTS-operatörer i enlighet med internationella förpliktelser som binder Finland. Finland binds av Europaparlamentets och rådet direktiv 2005/36/EG om erkännande av yrkeskvalifikationer, som har genomförts nationellt genom lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer (1384/2015, nedan lagen om yrkeskvalifikationer). Lagen tillämpas på erkännande av yrkeskvalifikationer som en medborgare i en medlemsstat i Europeiska unionen har förvärvat i en annan medlemsstat och på erkännande av yrkeskvalifikationer som grundar sig på avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller något annat avtal som ingåtts mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater och en annan part samt på unionens lagstiftning om tredjelandsmedborgares ställning. I Finland är Transport- och kommunikationsverket den aktör som svarar för erkännande av yrkeskvalifikationer och de behöriga myndigheternas uppgifter som avses i 4 § i lagen om yrkeskvalifikationer.

Enligt den föreslagna paragrafen ska behörighet som beviljats utomlands kunna erkännas om sökanden har i lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer avsedd behörighet och sökanden uppfyller de villkor som föreskrivs i denna lag och som föreskrivs eller bestäms med stöd av den. Som sådana villkor kan nämnas villkoren enligt 13 §. Ett särskilt villkor för att utöva yrket är sådana språkkunskaper som behövs för uppgiften i Finland. Fartygstrafikledningen är en säkerhetskritisk verksamhet, där relevanta språkkunskaper har stor betydelse för tryggheten av säkerheten i sjöfarten. Det föreskrivs om kravet på språkkunskaper för beviljande av behörighetsintyg för VTS-operatörer i 13 § 1 mom. 3 och 4 punkten (beviljande av behörighetsintyg för VTS-operatörer), och det baserar sig på 4 § (fartygstrafikserviceens språk). Också enligt artikel 53.1 i direktivet om erkännande av yrkeskvalifikationer ska personer som får sina yrkeskvalifikationer erkända ha nödvändiga språkkunskaper för att utöva yrkesverksamheten i den mottagande medlemsstaten.

14 §. Ordnande av utbildning som gäller fartygstrafikservice. I den föreslagna nya 14 § föreskrivs det om krav som ska tillämpas på de läroanstalter eller yrkeshögskolor som tillhandahåller utbildning för fartygstrafikservice samt på deras utbildningsprogram för fartygstrafikservice. Bestämmelserna om giltighet för och förnyande av behörighetsintyg för VTS-operatörer i den gällande 14 § har flyttats till den föreslagna nya 13 a §.

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

I 2 mom. föreslås ingå en bestämmelse om myndighetsgodkännanden för utbildningsprogram för fartygstrafikservice samt om förutsättningarna för beviljande av dem. Den externa auditering som förutsätts för godkännande ska omfatta de ämnesområden som anges i momentet, vilka baserar sig på IALA:s rekommendation G1014. Ett godkännande krävs åtminstone för grundutbildning för VTS-operatörer, grundutbildning för VTS-chefer och grundutbildning för arbetsplatsutbildare, som omfattas av IALA:s rekommendation C0103-4.

I 3 mom. föreslås det ingå en bestämmelse enligt vilken Transport- och kommunikationsverket svarar för ackrediteringen av inhemska läroanstalter och yrkeshögskolor och godkännandet av deras utbildningsprogram. Dessutom föreslås det att ackrediteringen och godkännandet av utbildningsprogrammen ska vara i kraft fem år åt gången. Det innebär att ackrediteringen och godkännandet av utbildningsprogram förnyas genom en ansökning om ny ackreditering och nytt godkännande.

I 4 mom. föreslås ingå en bestämmelse om Transport- och kommunikationsverkets övriga uppgifter i fråga om läroanstalter och yrkeshögskolor. För det första ska Transport- och kommunikationsverket övervaka att en läroanstalt eller yrkeshögskola och den utbildning den ordnar uppfyller de föreskrivna kraven. Genom bestämmelserna om tillsyn säkerställs möjligheten till övervaknings- och periodauditeringar, vid vilka det till exempel kan säkras att läroanstaltens eller yrkeshögskolans utbildningsprogram uppdateras så att de motsvarar modellkurserna som ändrats i enlighet med IALA:s rekommendationer.

Vidare föreskrivs det i momentet att Transport- och kommunikationsverket har rätt att få de uppgifter om i 1 och 2 mom. samt i 11 a och 12 a § avsedda omständigheter som behövs för tillsynen över en ackrediterad läroanstalts eller yrkeshögskolas verksamhet, och att också utan förhandsanmälan genomföra inspektioner i läroanstaltens eller yrkeshögskolans utbildningslokaler samt att närvara vid utbildningar och bedömningar. Rätten att få uppgifter behövs för myndighetens lagstadgade tillsynsuppdrag. Vid tillsynen ska uppdaterade uppgifter fås om utbildningsanordnarens och utbildningens situation för att bedöma om kraven för ackreditering och godkännande av utbildningen fortfarande uppfylls. Den föreslagna ordalydelsen möjliggör inspektioner utan förhandsanmälan och utan att det avtalas särskilt om dem med utbildningsanordnaren.

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

Enligt momentets ordalydelse är tillsynen en uppgift för Transport- och kommunikationsverket. I den föreslagna 14 b § föreskrivs om anlitande av utomstående sakkunniga för tillsynsuppgifter.

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

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

Enligt 1 mom. ska VTS-tjänsteleverantören ha ett program för arbetsplatsutbildning och kompletterande utbildning för fartygstrafikservice. Bestämmelsen motsvarar 25 § 1 mom. i

gällande lag. Utbildningsprogrammet ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket för godkännande. Godkännandet är i kraft i högst fem år. Det innebär att godkännandet förnyas genom en ansökan om nytt godkännande. Bestämmelsens syfte är att bidra till att säkra utbildningens kvalitet genom regelbundna myndighetsutvärderingar. Därför är ett villkor för godkännande att utbildningsprogrammet kan anses överensstämma med 11 b och 11 c §. En högklassig arbetsplatsutbildning och kompletterande utbildning för VTS-operatörer främjas fartygstrafikledningens effektivitet, och därmed också säkerheten i sjöfarten. Bestämmelsen avviker från 25 § 2 mom. i den gällande lagen så att det särskilda kvalitetssystem för utbildningsprogrammet som tidigare krävdes av VTS-tjänsteleverantören inte längre krävs.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket övervaka att den utbildning VTS-tjänsteleverantören ordnar uppfyller de föreskrivna kraven. Transport- och kommunikationsverket föreslås ha rätt att få de uppgifter som behövs för tillsynen över utbildningen och ordnandet av den och att genomföra inspektioner i de lokaler som används för utbildningen samt att närvara vid utbildningar och bedömningar. Vid inspektioner ska vad som föreskrivs om inspektionsberättelse i 39 § i förvaltningslagen iakttas.

Liksom i fråga om utbildning som läroanstalter och yrkeshögskolor ordnar, föreskrivs det också i den föreslagna 14 b § om anlitandet av utomstående sakkunniga för tillsyn över utbildning som VTS-tjänsteleverantören ordnar.

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

14 b §. *Anlitande av utomstående sakkunniga för tillsyn över utbildning och ordnandet av den.* I den föreslagna paragrafen föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets rätt att anlita utomstående sakkunniga för tillsynen av hur utbildningsanordnare och utbildningar som avses i 14 § uppfyller kraven samt för tillsynen över utbildningar som avses i 14 a §.

I det föreslagna 1 mom. föreskrivs det om Transport- och kommunikationsverkets rätt att anlita utomstående sakkunniga för övervakning enligt 14 § 4 mom. och 14 a § 2 mom., om det behövs för att utföra tillsynen. Bestämmelsens syfte är att göra det möjligt att vid den praktiska tillsynsverksamheten anlita utomstående sakkunniga som ingår i den tillsynsgrupp Transport- och kommunikationsverket leder.

Enligt det föreslagna 2 mom. ska en utomstående sakkunnig ha tillräcklig förtrogenhet med innehållet i de utbildningar tillsynen gäller och med de krav som ställs på ordnandet av dem och tillräcklig kännedom om lagstiftningen om och praxis inom fartygstrafikservice, som förvärvats genom arbetserfarenhet eller på något annat sätt. Dessutom ska en utomstående sakkunnig ha tillräcklig sakkunskap om och förtrogenhet med tillsynsverksamhet. Med en utomstående sakkunnig som bistår Transport- och kommunikationsverket i tillsynsuppgifter avses i praktiken en privat serviceproducent som har tekniska färdigheter och den erfarenhet uppgiften kräver av tillsyn över de krav som ställs på utbildningen och utbildningsanordnaren. Bestämmelsen tillåter att privata sakkunniga anlitas i en biträdande roll för de tillsynsuppgifter som anges i lagen.

I 3 mom. föreskrivs det om motsvarande för tillsynen nödvändiga rättigheter för utomstående sakkunniga som föreskrivs för Transport- och kommunikationsverket i 14 § 4 mom. och 14 a § 2 mom.

De utomstående sakkunnigas roll ska vara biträdande och kompletterande. Därmed är anlitandet av utomstående sakkunniga inte problematiskt med tanke på 124 § i grundlagen (GrUU 42/2005

rd). Propositionen äventyrar inte de grundläggande fri- och rättigheterna, rättsskyddet eller andra krav på god förvaltning.

Enligt det föreslagna 4 mom. ska bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på utomstående sakkunniga när de fullgör uppgifter enligt denna paragraf. Utöver det straffrättsliga ansvaret omfattar tjänsteansvaret ett skadeståndsrättsligt ansvar. Därför innehåller den föreslagna paragrafen också en formulering om skadeståndsansvar med hänvisning till skadeståndslagen.

15 §. Registrering och behandling av uppgifter om behörigheter och utbildning. I den föreslagna nya 15 § föreskrivs det om registrering och behandling av uppgifter om behörigheter och utbildning. I den gällande lagen föreskrivs det om detta i 26 §. Bestämmelserna i 15 § i den gällande lagen om återkallande av behörighetsintyg för VTS-operatörer har flyttats till den föreslagna nya 15 b §.

I 1 mom. föreslås ingå en bestämmelse enligt vilken Transport- och kommunikationsverket registrerar uppgifter om behörigheter i det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice för beviljande av och tillsyn över VTS-operatörers behörigheter samt för uppföljning av servicedata. Registreringen och övrig behandling av uppgifterna är nödvändig för uppfyllandet av Transport- och kommunikationsverkets lagstadgade skyldighet (beviljande, förnyande och återkallande av behörigheter samt allmän tillsyn). Behandlingens rättsgrund motsvarar artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen. Också enligt IALA:s rekommendationer ska den behöriga myndigheten föra ett register av vilket bland annat ska framgå uppgifter om beviljade behörigheter, genomgångna utbildningar och anteckningar om godkännande.⁷

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

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

⁷ IALA Guideline 1014 - Accreditation of VTS Training Organizations and Approval to Deliver IALA VTS Model Courses.

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

15 a §. Tillfällig förlängning av behörigheter. Enligt den föreslagna nya 15 a § får Transport- och kommunikationsverket tillfälligt förlänga giltighetstiden för behörigheter som löper ut. Enligt den föreslagna paragrafen får Transport- och kommunikationsverket under undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen eller under störningar under normala förhållanden avvika från kraven enligt denna lag vid förnyandet av behörighetsintyg för VTS-operatörer, om det normala förfarandet för förnyande har försvårats betydligt till följd av en exceptionell situation med omfattande följder och ett undantagsförfarande är nödvändigt för att trygga kontinuiteten i sjöfarten, och det inte medför fara för människoliv, egendom eller miljön. Genom ett undantagsförfarande för giltighetstiden för ett behörighetsintyg förlängas med högst sex månader efter att det ursprungliga behörighetsintygets giltighetstid löpt ut.

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

Förlängningen av ett behörighetsintygs giltighetstid försätter VTS-operatören i en situation där intervallen mellan de kompletterande utbildningarna blir längre. Detta kan ses som en faktor som i någon mån försvagar säkerheten i sjöfarten, eftersom utbildningsintervallerna för VTS-operatörer blir längre. Å andra sidan bör det noteras att säkerheten i sjöfarten främjas av att den tillfälliga förlängningen av behörighetsintygets giltighetstid förlängs, vilket främjar säkerheten genom att kontinuerlig tillgång till VTS-operatörer och behörig VTS-service i tryggas undantagssituationer. Vidare bör det noteras, att eftersom förlängning av giltighetstiden kan beviljas i ett undantagsförfarande för högst sex månader åt gången kan också kortare förlängningar förekomma. Som helhet betraktat kan det konstateras att det hot mot säkerheten i sjöfarten som förlängningen av utbildningsintervallerna medför kan anses mindre än hotet mot säkerheten i sjöfarten till följd av utmaningar med tillgången till behöriga VTS-operatörer.

15 b §. Återkallande, ändring eller begränsning av behörighetsintyg eller beslut om godkännande av utbildning. Det föreskrivs om återkallande av behörighetsintyg för VTS-operatör i 15 § i den gällande lagen. I den föreslagna 15 b § föreskrivs det om återkallande, ändring och begränsning av ett behörighetsintyg eller beslut som berör godkännande av utbildning som Transport- och kommunikationsverket beviljat, och bestämmelsen motsvarar i tillämpliga delar bestämmelsen om myndighetsbeslut om behörigheter inom sjöfarten i 242 § i lagen om transportservice. Med ett beslut om godkännande som berör utbildning avses här såväl ett beslut om godkännande av utbildning som ett beslut om ackreditering av en läroanstalt eller en yrkeshögskola.

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

För att trygga säkerheten i fartygstrafikledningen kan det också vara nödvändigt att mot verksamhetsutövarens vilja ingripa i rätten att fullgöra uppgifter. Syftet med 2 mom. är att

trygga säkerheten i sjöfarten genom att föreskriva de grunder på vilka Transport- och kommunikationsverket på ett effektivt och proportionellt sätt kan ingripa i felaktig eller bristfällig verksamhet. Enligt 1 punkten är det möjligt att ändra eller begränsa ett behörighetsintyg eller ett beslut om godkännande av utbildning eller återkalla behörighetsintyget eller beslutet om godkännande av utbildning om villkoren för beviljande av behörighetsintyget eller beslutet om godkännande inte längre uppfylls och bristerna i förutsättningarna inte korrigeras inom utsatt tid. Till innehållet motsvarar 1 punkten i huvudsak 15 § 1 mom. i den gällande lagen. Trots att åtgärderna faktiskt begränsar en persons eller organisations möjligheter att utöva yrke eller näring, är det inte fråga om en egentlig sanktion utan om en myndighetsåtgärd som syftar till att upprätta eller återställa ett lagligt tillstånd.

Enligt 2 punkten är ändringar, begränsningar eller återkallanden möjliga i vissa situationer, om en anmärkning eller varning inte kan anses tillräcklig. Möjligheten vinnns om innehavaren av behörighetsintyget eller den som bedriver verksamhet med stöd av beslutet om godkännande återkommande eller grovt har brutit mot denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av den eller bestämmelser i Europeiska unionens förordningar som gäller innehavaren av behörighetsintyget eller den som med stöd av beslutet om godkännande bedriver verksamhet om vilken det föreskrivs i denna lag, och en anmärkning eller varning inte kan anses tillräcklig. I bestämmelsen används motsvarande formulering som i 242 § 2 mom. 2 punkten i lagen om transportservice. På transportaktörer tillämpas i allt större omfattning direkt tillämpliga EU-förordningar. Propositionens ordalydelse innebär att enbart EU-förordningar som berör verksamhet enligt denna lag ska granskas.

Den föreslagna 2 punkten motsvarar delvis 15 § 2 mom. 1 punkten i gällande lag. Vid ingrepp i felaktig verksamhet enligt 2 punkten bedöms inte enskilda handlingars klandervärdhet i sig, utan huruvida verksamheten också efter de handlingarna uppfyller villkoren för tillståndet och om verksamheten i övrigt är lagenlig. Trots att åtgärderna i situationer enligt 2 punkten närmar sig administrativa påföljder av straffnatur, i synnerhet i fråga om situationer som avses i 1 punkten, har de dock snarare karaktären av administrativa säkringsåtgärder.

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

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

Vid bedömningen av påföljdsbehovet förutsätter momentets ordalydelse dessutom att myndigheten också beaktar lindrigare metoder än ändring, begränsning och återkallande: innehavaren av en behörighet eller den som bedriver verksamhet med stöd av ett beslut om

godkännande ska först ges en skriftlig anmärkning eller varning, och först om den åtgärden inte leder till att olägenheterna avhjälps ska behörigheten eller godkännandet kunna ändras eller begränsas eller alternativt ska det kunna återkallas. Endast om säkerheten kan anses vara allvarligt hotad ska en begränsning eller ändring eller ett återkallande kunna genomföras utan en skriftlig anmärkning eller varning. Det föreskrivs om grunderna för anmärkning och varning i den föreslagna 28 b §. Syftet är att nödvändiga åtgärder ska vara tillämpliga vid överträdelse av de bestämmelser som styr verksamheten för att säkerställa att bestämmelserna iakttas på behörigt sätt. De föreskrivna påföljderna ska vara effektiva, proportionella och varnande.

I 3 mom. föreslås ingå en bestämmelse enligt vilken innehavaren av ett behörighetsintyg är skyldig att utan dröjsmål återlämna ett återkallat behörighetsintyg till Transport- och kommunikationsverket. Bestämmelsen motsvarar 15 § 4 mom. i gällande lag. Syftet med skyldigheten är att förhindra yrkesutövning utan giltig behörighet.

5 kap. *VTS-tjänsteleverantörens samt vissa myndigheters behörighet och skyldigheter*. Det föreslås att rubriken ändras så att den motsvarar resolutionsändringen och kapitlets innehåll.

16 §. Upprätthållande av fartygstrafikservice. Det föreslås att 3 mom., som gäller straffrättsligt tjänsteansvar, ändras. Det föreslås att den personkrets som verkar under straffrättsligt tjänsteansvar utvidgas så att alla som de facto utför offentliga förvaltningsuppgifter omfattas av det straffrättsliga tjänsteansvaret. Det föreslås att bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar utöver VTS-operatörer också ska tillämpas på dem som är anställda hos hamninnehavare, läroanstalters och yrkeshögskolors personal samt VTS-tjänsteleverantörens personal när de sköter uppgifter enligt denna lag som innefattar utövning av offentlig makt. Ytterligare nämns det i momentet att bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

Bestämmelser om tjänstebrott finns i 40 kap. i strafflagen (39/1889, SL). Straffrättsligt tjänsteansvar berör tjänsteinnehavare, personer som sköter offentliga förtroendeuppdrag samt andra som utövar offentlig makt. Tjänsteansvaret berör också andra persongrupper som anges i SL 40 kap. 11 §, såsom offentligt anställda arbetstagare enligt vad som föreskrivs i 12 § i det kapitlet.

I grundlagsutskottets utlåtandepraxis har det förutsatts att det föreskrivs om tjänsteansvaret när offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter med stöd av 124 § i grundlagen. Därför är det motiverat att tjänsteansvaret utsträcks till att omfatta de personkategorier som nämns ovan till den del de sköter offentliga förvaltningsuppgifter.

20 a §. System för hantering av information inom sjöfarten. Det föreslås att 1 mom. preciseras så att det bestäms att Transport- och kommunikationsverket upprätthåller och utvecklar ett nationellt system för hantering av information inom sjöfarten. Förslaget innebär ingen faktisk ändring av Transport- och kommunikationsverkets uppgifter, utan preciseringen är språklig. Dessutom föreslås att det i momentet tas in en hänvisning till EMSW-förordningen, som avser de rapporteringsformaliteter som följer av unionsrättsakter och som fastställs i förordning EU 2019/1239. Det föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 2 mom., i vilket det fastställs att Transport- och kommunikationsverket är den nationella samordnare som avses i artikel 18 i EMSW-förordningen. Som den nationella koordinators uppgifter anges i EMSW-förordningen att agera nationell kontaktpunkt för användare och kommissionen för alla frågor som rör genomförandet av förordningen, att samordna de behöriga nationella myndigheternas tillämpning av EMSW-förordningen inom en medlemsstat samt deras samarbete och att samordna verksamhet som syftar till att säkerställa spridningen av uppgifter och förbindelsen

med de behöriga myndigheternas relevanta system som avses i EMSW-förordningen. När det nya momentet fogas till paragrafen, ändras den senare momentens numrering.

Det föreslås att till 3 *mom.* fogas en hänvisning till EMSW-förordningen, liksom till 1 *mom.* Enligt det föreslagna nya 4 *mom.* ansvarar den som upprätthåller systemet för hantering av information inom sjöfarten för att helpdesken för det nationella systemet för hantering av information inom sjöfarten ordnas enligt artikel 5 i EMSW-förordningen. Systemet för hantering av information inom sjöfarten är Transport- och kommunikationsverket eller VTS-tjänsteleverantören, om upprätthållandet av det nationella systemet för hantering av information inom sjöfarten beställs av VTS-tjänsteleverantören. I momentet fastställs det också att Tullen svarar för att ta emot

och vara den myndighet som övervakar innehållet i de anmälningar som anges i 22 a–22 c § och som lämnas i systemet för hantering av information inom sjöfarten.

Det föreslås att det nya 5 *mom.* preciseras så att det i momentet talas om systemet för hantering av information inom sjöfarten som kan anslutas till SafeSeaNet-systemet. Det föreslås att 6 *mom.* ändras så att till Transport- och kommunikationsverkets skyldigheter att lämna information till myndigheter i andra stater fogas en skyldighet att lämna information om de personer som vistas ombord samt om gränskontroller för dem och om säkerhetsåtgärder. Det föreslås att bemyndigandet att meddela föreskrifter i 7 *mom.* ändras så att Transport- och kommunikationsverket vid behov kan meddela föreskrifter om de frågor som anges i paragrafen, medan det i det gällande momentet förutsätts att verket meddelar föreskrifter.

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

Nuvarande 2 *mom.* blir nytt 3 *mom.*

I den svenska språkversionen föreslås det att 1 *mom.* ändras för att bättre motsvara den finskspråkiga författningstexten, men ändringen påverkar inte den finska språkversionen.

6 kap. *Anmälningar som berör fartyget och dess last.* I den svenska språkversionen ändras rubriken så att den motsvarar terminologin i EU:s lagstiftning, men ändringen påverkar inte den finska språkversionen.

22 a §. Fartygens ankomstmeddelande. Det föreslås att 1 *mom.* preciseras så att det meddelande som ska lämnas med hjälp av systemet för hantering av information inom sjöfarten definieras som ett ankomstmeddelande till Tullen. Dessutom preciseras möjligheten att lämna ankomstmeddelandet mindre än 24 timmar före ankomsten så att den gäller situationer när färden från avgångshamnen till en finsk hamn räcker mindre än 24 timmar. Meddelandet ska lämnas senast när hamnen eller ankarplatsen har bestämts under färden. Det föreslås att skyldigheten enligt momentet att meddela den slutliga ankomsttiden preciseras så att fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren ska göra det.

Det föreslås att 2 *mom.* om ankomstmeddelandets innehåll ändras så att till det fogas en hänvisning till bilagan till EMSW-förordningen i fråga om vilka uppgifter som krävs i samband med ankomstmeddelandet. Tullen kan kräva de uppgifter i FAL-formulären som avses i punkterna 1–6 i del B i bilagan till EMSW-förordningen samt de uppgifter som ingår i sjöfartshälsodeklarationen. Vidare föreslås det att i momentet tas in en möjlighet för Tullen att

kräva uppgifter som baseras på nationell lagstiftning och nationella krav som avses i del C i bilagan till EMSW-förordningen, om de godkännts att ingå i den datauppsättning som godkännts för Finland enligt 2 kap. i EMSW-förordningen. Ändringar i dataelementuppsättningen enligt del C i bilagan ska ske i enlighet med 2 kap. i EMSW-förordningen genom att en anmälningsskyldighet som baseras på nationell lagstiftning eller ett nationellt krav delges Europeiska kommissionen, som godkänner eller förkastar det i samband med den årliga granskningen av datauppsättningen. Uppgifter som avses i detta moment får krävas, om de behövs för att säkerställa nationell intern ordning och säkerhet eller för att verkställa lagar på tull-, skatte-, invandrings-, miljö- eller folkhälsoområdet.

Det föreslås att 3 mom. ändras så att Tullen ska kontrollera att de uppgifter om fartygets ankomst som förutsätts i del A punkt 1–5 och 7 i bilag A till EMSW-förordningen uppfyller kraven. Genom ändringen preciseras det att Tullens tillsynsroll i fråga om ankomstmeddelanden består oförändrad, och att tillsynsrollen inte utvidgas i samband med lagändringen. I fråga om del A punkt 6 och 8–10 i bilagan till EMSW-förordningen har Transport- och kommunikationsverket tillsynsrollen baserat på lagen om passagerarfartygs personlistor i fråga om punkt 6, lagen om säker lastning och lossning av vissa bulkfartyg i fråga om punkt 8, lagen om tillsyn över fartygssäkerheten i fråga om 9 punkten och lagen om fartygstrafikservice i fråga om punkt 10.

22 b §. Fartygens avgångsmeddelande. Det föreslås att 1 mom. ändras så att det meddelande som ska lämnas med hjälp av systemet för hantering av information inom sjöfarten definieras som ett avgångsmeddelande till Tullen. Det föreslås att skyldigheten enligt momentet att meddela den slutliga avgångstiden preciseras så att fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren ska göra det.

Det föreslås att bestämmelsen i 2 mom. om vilka uppgifter Tullen eventuellt kan kräva ändras så att det hänvisas till den B punkt 1–6 i bilagan B till EMSW-förordningen samt de uppgifter som ingår i sjöfartshälsodeklarationen. Vidare föreslås det att i momentet tas in en möjlighet för Tullen att kräva uppgifter som baseras på nationell lagstiftning och nationella krav som avses i punkt C i bilagan till EMSW-förordningen, om de godkännts att ingå i den datauppsättning som godkännts för Finland enligt 2 kap. i EMSW-förordningen. Ändringar i dataelementuppsättningen enligt del C i bilagan ska ske i enlighet med 2 kap. i EMSW-förordningen genom att en anmälningsskyldighet som baseras på nationell lagstiftning eller ett nationellt krav delges Europeiska kommissionen, som godkänner eller förkastar det i samband med den årliga granskningen av datauppsättningen. Uppgifter som avses i detta moment får krävas, om de behövs för att säkerställa nationell intern ordning och säkerhet eller för att verkställa lagar på tull-, skatte-, invandrings-, miljö- eller folkhälsoområdet. En ytterligare precisering är att en hänvisning till Tullen som statligt verk i stället för tullmyndigheten.

Det föreslås att 3 mom. ändras så att Tullen ska kontrollera att uppgifterna om fartygets avgång enligt del A punkt 1–5 och 7 till EMSW-förordningen uppfyller kraven. Genom ändringen preciseras det att Tullens tillsynsroll i fråga om avgångsmeddelanden består oförändrad, och att tillsynsrollen inte utvidgas i samband med lagändringen. I fråga om punkt 6 och 8–10 i bilagan till EMSW-förordningen har Transport- och kommunikationsverket tillsynsrollen baserat på lagen om passagerarfartygs personlistor i fråga om punkt 6, lagen om säker lastning och lossning av vissa bulkfartyg i fråga om punkt 8, lagen om tillsyn över fartygssäkerheten i fråga om punkt 9 och lagen om fartygstrafikservice i fråga om punkt 10.

22 c §. Ankomst- och avgångsmeddelanden om last som innehåller farligt eller förorenande gods. I 1 mom. föreslås specificeringar i fråga om anmälningsskyldigheterna avseende last som innehåller farligt eller förorenande gods. Det specificeras att anmälningsskyldigheten också gäller situationer när destinationen är en ankarplats. Det föreslås att paragrafens ordalydelse

ändras så att den görs enhetlig med annan lagstiftning genom en hänvisning till Tullen som statligt verk i stället för tullmyndigheten.

22 d §. Lämnan­de av uppgifter för statistik. Det föreslås att 3 mom. ändras så att det hänvisas direkt till Europaparlamentets och Rådets direktiv 2009/42/EG om förande av statistik över gods- och passagerarbefordran till sjöss. Den föreslagna ändringen utgör en lagteknisk precisering som inte innebär att det föreskrivs om nya skyldigheter för myndigheten.

22 h §. Anmälan om fartygs avvikande användning av farled. Det föreslås att i lagen tas in en ny paragraf om anmälan om avvikande användning av farled. I gällande lag ingår ingen skyldighet att anmäla om avvikande användning av farled, men sjöfartssäkerheten förbättras om det föreskrivs om saken på lagnivå. Anmälan gör det möjligt att övervaka fartygstrafiken, föra statistik och identifiera risker, samt att i efterhand granska uppgifter om användningen av farleder.

I 1 mom. föreslås en bestämmelse om skyldigheten att lämna uppgifter i situationer som har betydelse för sjöfartssäkerheten. Fartygets befälhavare, dennes ombud eller fartygsoperatören ska lämna den behöriga VTS-centralen en anmälan som innehåller behövliga uppgifter om fartygets djupgående, huvuddimensioner, den planerade rutten, och på vilket sätt fartygets färd avviker från farledens dimensioner, om fartygets djupgående överskrider farledens dimensionerade djupgående eller fartyget i övrigt är avsevärt större än det dimensionerande fartyg som använts vid planeringen av farleden eller annars använder farleden på ett sådant sätt att farledens tillräcklighet inte kan säkerställas utifrån farledens dimensionerade djupgående. För granskning av fartygets användning av farleden krävs närmare uppgifter om fartygets stabilitet, såsom till exempel statistiskt djupgående, displacementets tyngdpunkt och fartygets tyngdpunkt.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det om undantag från anmälningsskyldighet. Skyldigheten att anmäla ett fartygs avvikande användning av farleden föreslås inte gälla fartyg med en största längd mindre än 50 meter, bogserbåtar, fartygskombinationer eller fartyg som befraktats för fullgörande av isbrytningstjänster som avses i 10 a § i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005). Begränsningarna av anmälan om användning av farled syftar till att säkerställa säkerheten för den fartygstrafik som innehåller störst risker för användningen av farleden och som drar störst nytta av flexibel användning. Att fartyg som är kortare än 50 meter, bogserbåtar och fartygskombinationer används och rör sig också utanför farledsområdet medför inte motsvarande risk som i fråga om större fartyg. I fråga om isbrytare är bedömningen att anmälan med beaktande av det uppdrag fartygen getts eventuellt medför en oskälig börda för den operativa verksamheten, i synnerhet i situationer där det gäller att reagera snabbt och där en isbrytare till exempel för ett assisterat fartygs skull är tvunget att använda frigången under köl och i princip är skyldigt att göra en anmälan om användning av farleden.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om lämnandet av anmälan. De frågor som regleras i anmälan är av teknisk art, och berör anmälan innehåll, tidpunkt och eventuellt vilka system som ska användas när anmälan lämnas.

28 b §. Anmärkning och varning. Det föreslås att i lagen tas in en ny paragraf om anmärkning och varning. I 1 mom. föreslås ingå en bestämmelse enligt vilken Transport- och kommunikationsverket kan ge en innehavare av ett behörighetsintyg eller en ansvarig person hos den som bedriver verksamhet med stöd av ett beslut om godkännande av utbildning en anmärkning eller varning, om denne på något annat än i 15 b § 2 mom. 2 punkten avsett sätt

åsidosätter bestämmelser eller föreskrifter som gäller det som avses i behörighetsintyget eller beslutet om godkännande.

I 2 mom. föreslås ingå en bestämmelse enligt vilken Transport- och kommunikationsverket kan ge en anmärkning eller en varning till den som bryter mot bestämmelser enligt 21 § 1 mom. eller ett beslut om inrättande eller som försummar en föreskrift som meddelats med stöd av 17 § 1 eller 3 mom. eller bestämmelserna i 21 § 1 mom. eller försummar anmälningsskyldigheten enligt 22 § 2 och 3 mom., 22 a § 1 mom., 22 b § 1 mom., 22 c § 1 och 2 mom., 22 d § 4 mom., 22 e § 1 och 3 mom., 22 h § 1 mom. eller 23 § 1 mom. Det finns behov av att i lagen ge Transport- och kommunikationsverket möjlighet att ge en anmärkning eller varning till exempel i lindrigare fall när det inte är nödvändigt att förelägga en felavgift.

Enligt det föreslagna 3 mom. får Transport- och kommunikationsverket ge en varning, om en anmärkning med beaktande av de omständigheter som framkommit i ärendet som helhet inte kan anses tillräcklig.

Enligt det föreslagna 4 mom. ges en anmärkning muntligen eller skriftligen. En varning ges skriftligen, och en anteckning om den ska göras i det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice.

29 §. Avgift för trafikförseelse. Det föreslås att straffbestämmelserna i den gällande 29 § upphävs och ersätts med ett förfarande för avgift för trafikförseelse som är mer omfattande än enligt gällande bestämmelser. I straffbestämmelserna enligt 29 § i den gällande lagen är det fråga om gärningar och försummelser som berör förvaltningstillsyn, för vilka straffrättsliga sanktioner inte anses nödvändiga till följd av straffrättens subsidiära karaktär, eftersom tillämpningsområdet för felavgift redan i nuläget är omfattande såväl i fråga om avgiftens belopp som i fråga om vilka förseelser och försummelser den tillämpas på. Det finns också delvis överlappningar mellan straffbestämmelserna och de administrativa påföljderna, det vill säga felavgifterna, enligt gällande lag.

Det föreslås att bestämmelserna om felavgift framöver ska finnas i 29 § och bestämmelserna om verkställande av avgiften i 29 a §. För att göra lagstiftningen enhetlig föreslås det att benämningen felavgift ändras till avgift för trafikförseelse. Avgift för trafikförseelse är en administrativ påföljd som tillämpas i trafiken. Avgift för trafikförseelse är en påföljd som kan påföras till exempel med stöd av sjötrafiklagen (782/2019) och lagen om transport av farligt gods (541/2023).

I paragrafen föreskrivs det om de förseelser och försummelser som kan leda till att Tullen påför en avgift för trafikförseelse.

I 1 mom. 1 punkten sanktioneras brott mot beslutet om inrättande. I 2 punkten sanktioneras brott mot en sådan föreskrift om tillfällig ledning av fartygstrafiken i specialsituationer som avses i 17 § 1 eller 3 mom. I 3 punkten sanktioneras brott mot ett förbud som meddelats med stöd av 17 a §, och som till exempel kan beröra internationella sanktioner. I 4 punkten sanktioneras brott mot skyldigheten att delta i fartygstrafikservice enligt 21 § 1 mom.

I de följande punkterna i momentet sanktioneras brott mot olika slags anmälningsskyldighet. I 5 punkten sanktioneras försummelse av fartygets befälhavares anmälningsskyldighet enligt 22 § 2 och 3 mom. I 6 punkten sanktioneras försummelse av fartygets ankomstmeddelande enligt 22 a § 1 mom. I 7 punkten sanktioneras försummelse av fartygets avgångsmeddelande enligt 22 b § 1 mom. I 8 punkten sanktioneras försummelse av ankomst- eller avgångsmeddelande om last som innehåller farligt eller förorenande gods enligt 22 c § 1 och 2 mom. I 9 punkten

sanktioneras försummelse att lämna uppgifter för statistik enligt 22 d § 4 mom. I 10 punkten sanktioneras försummelse av avlastarens anmälningsskyldighet enligt 22 e § 1 och 3 mom. I 11 punkten sanktioneras försummelse att anmäla fartygets avvikande användning av farleden enligt 22 h § 1 mom. Jämfört med gällande lag är 22 h § en ny paragraf, och också sanktionen för den är ny. I 12 punkten sanktioneras försummelse att anmäla kritiska lägen och olyckor till sjöss enligt 23 § 1 mom.

Det har varit möjligt att döma till böter för fartygstrafikserviceförseelse vid brott mot de föreskrifter som fastställts i beslutet om inrättande eller mot en order som getts med stöd av 17 § 1 eller 3 mom. eller mot ett förbud som meddelats med stöd av 17 a § eller mot bestämmelserna i 21 § 1 mom., eller försummelse av anmälningsskyldigheten enligt 22, 22 a–22 e eller 23 § i den gällande lagen. Det föreslås att avgift för trafikförseelse ska kunna påföras i dessa fall.

Enligt gällande lag har en felavgift kunnat påföras om fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg uppsåtligt eller av oaktsamhet har försummat anmälningsskyldigheten enligt 22 a eller 22 b §, och i sådana fall ska en administrativ påföljd, det vill säga avgift för trafikförseelse, fortsättningsvis kunna påföras.

I 2 mom. föreskrivs det på motsvarande sätt som i gällande lag att avgiften för trafikförseelse är minst 50 och högst 3 500 euro. Avgiften för trafikförseelse utfärdas att betalas till staten. När storleken på avgiften för trafikförseelse bestäms ska det beaktas hur klandervärt förfarandet varit och om det har upprepats. Ingen avgift ska påföras om förfarandet ska betraktas som ringa eller om påförandet av en avgift med beaktande av förfarandets art, hur återkommande och planmässig det varit samt övriga omständigheter är oskäligt. Gärningsmannen kan då ges en anmärkning, om det finns grund för detta.

29 a §. Verkställighet av avgift för trafikförseelse. I paragrafen föreskrivs det om verkställighet av avgift för trafikförseelse, vilket är en ny bestämmelse i förhållande till gällande lag.

Enligt 1 mom. sköter Rättsregistercentralen, som bland annat svarar för verkställighet av böter, verkställigheten av beslut om avgift för trafikförseelse. Tullen och domstolen ska underrätta Rättsregistercentralen om sina beslut om påförande av avgifter. Rättsregistercentralen ska också underrättas om ett beslut att avlyfta en avgift. Det föreslås en informativ hänvisning, enligt vilken bestämmelser om verkställighet av avgift för trafikförseelse finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002). Lagförslag 3 i denna proposition utgör ett förslag till ändring av lagen om verkställighet av böter.

Det föreslås att 3 mom. flyttas så att det i delvis förändrad form utgör 31 § 1 mom. Eftersom lagstiftningen inte innehåller någon allmän bestämmelse om preskription av administrativa sanktioner, föreslås ett nytt 2 mom. enligt vilket preskriptionstiden för avgift för trafikförseelse är fem år från att ett beslut som vunnit laga kraft fattats. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar preskriptionstiden för böter. Vid dröjsmål med avgiften för trafikförseelse uppbärs ingen ränta.

30 §. Behörig domstol. Det föreslås att paragrafens rubrik ändras. Den föreslagna paragrafens innehåll motsvarar gällande lag. Enligt den bestäms den behöriga domstolen i ärenden som ska behandlas enligt 17, 21, 22, 22 a–22 f, 22 h eller 23 § i denna lag enligt 21 kap. i sjölagen (674/1994).

31 §. Ändringssökande. Det föreslås att bestämmelsen om sökande av ändring i avgift för trafikförseelse flyttas från 29 a § 3 mom. till ett nytt 31 § 1 mom. Det gällande 31 § 1 mom. blir i delvis förändrad form 2 mom. 2 mom. blir 3 mom. och 3 mom. blir i delvis förändrad form 4 mom.

Enligt det föreslagna 1 mom. får omprövning begäras i fråga om Tullens beslut om avgift för trafikförseelse enligt 29 a §.

Enligt 2 mom. får omprövning av andra beslut än beslut om återkallande av behörighetsintyg för VTS-operatörer begäras hos Transport- och kommunikationsverket. Det föreslås att beslut om återkallande av behörighetsintyg för VTS-operatörer lämnas utanför förfarandet för begäran om omprövning för att behandlingen som helhet inte ska fördröjas oskäligt. Till den delen motsvarar momentets innehåll det gällande 31 § 1 mom. Dock preciseras det i momentet att omprövning ska begäras hos Transport- och kommunikationsverket.

Enligt 3 mom. finns bestämmelser om begäran om omprövning i förvaltningslagen. Vidare finns bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol i lagen om rättegång i förvaltningsärenden.

I 4 mom. föreskrivs det att ett beslut om avgift för trafikförseelse enligt 29 § får verkställas först sedan det vunnit laga kraft. Verkställbarheten för ett beslut om avgift för trafikförseelse bestäms enligt lagen om rättegång i förvaltningsärenden. Andra beslut får verkställas oberoende av begäran om omprövning eller besvär, om inte den myndighet där ändring söks bestämmer något annat. Enligt förslaget kan den myndighet där ändring söks besluta att verkställigheten ska avbrytas eller skjutas upp om den anser att det saknas grund för omedelbar verkställighet

6.2 Lag om ändring av 11 a § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

11 a §. Förhandsmeddelande. Det föreslås att 1 mom. ändras så att det specificeras att uppgifterna ska lämnas via det nationella systemet för hantering av information inom sjöfarten i stället för via Portnet-systemet.

6.3 Lag om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

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

7 Bestämmelser på lägre nivå än lag

I denna proposition föreslås flera bemyndiganden att meddela föreskrifter på lägre nivå. Alla föreslagna bemyndiganden ingår i lagförslag 1 i propositionen, det vill säga i lagen om ändring av lagen om fartygstrafikservice. Enligt den föreslagna 15 a § får närmare bestämmelser, med stöd av vilka Transport- och kommunikationsverket under undantagsförhållanden, störningar under normala förhållanden eller allmänfarliga pandemier får avvika från kraven enligt denna lag vid förnyandet av behörighetsintyg för VTS-operatörer, utfärdas genom förordning av statsrådet. Giltighetstiden för ett behörighetsintyg får inte genom ett undantagsförfarande förlängas med mer än sex månader åt gången efter att det ursprungliga behörighetsintygets giltighetstid löpt ut. Giltighetstiden för behörighetsintyg för VTS-operatörer får förlängas genom ett undantagsförfarande om ett normalt förfarande för förnyelse har försvårats betydligt och ett undantagsförfarande är nödvändigt för att trygga kontinuiteten i sjöfarten, och det inte medför fara för människoliv, egendom eller miljön.

Med stöd av det föreslagna 22 c § 4 mom. får närmare föreskrifter om anmälningsskyldigheten i fråga om last som innehåller farliga eller förorenande gods utfärdas genom förordning av statsrådet.

I 7 § 2 mom. föreslås ingå ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att fastställa permanenta trafikarrangemang på VTS-området. Enligt det momentet får Transport- och kommunikationsverket till exempel fastställa förbud att passera, avvika trafikarrangemang och ankarplatser. Med stöd av gällande lag föreskrivs det om permanenta trafikarrangemang i beslutet om inrättande av VTS-området. När permanenta trafikarrangemang har utfärdats genom en föreskrift i stället för i ett beslut om inrättande är de lätt tillgängliga i myndighetens författningssamling, vilket gör det lättare att ta del av dem och gör bestämmelserna mer transparenta.

När det gäller systemet för hantering av information inom sjöfarten föreslås det vidare att Transport- och kommunikationsverket med stöd av 20 a § 7 mom. ska få meddela närmare föreskrifter om anmälningsförfarande, struktur, datainnehåll och åtkomsträttigheter, om utlämnande av uppgifter till myndigheter och om utbytet av information med andra medlemsstater och med centralsystemet SafeSeaNet. Enligt det föreslagna 20 d § 3 mom. får Transport- och kommunikationsverket också meddela närmare föreskrifter om utrustning som gäller långväga identifiering och spårning av fartyg, samt enligt 22 h § 2 mom. om lämnandet av anmälan.

8 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft så snart som möjligt, eftersom den resolutionsändring som ligger till grund för ändringarna trädde i kraft den 1 januari 2023. De bestämmelser som berör komplettering av EMSW-förordningen föreslås träda i kraft den 15 augusti 2025.

9 Verkställighet och uppföljning

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

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

10 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Skyddet för privatlivet (10 §)

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

Grundlagsutskottet såg över sin tidigare ståndpunkt i utlåtandet GrUU 14/2018 rd till följd av att Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av om skydd för fysiska personer

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

Behandling av personuppgifter är nödvändig för beviljande av och tillsyn över behörigheter för VTS-operatörer enligt 11 § i lagförslaget samt för uppföljning av servicedata. Behandlingen av uppgifter är nödvändig för fullgörande av Transport- och kommunikationsverkets lagstadgade skyldigheter, och behandlingens rättsgrund motsvarar artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen. I lagförslaget föreslås inga nya bestämmelser som kompletterar dataskyddsförordningen, utan på behandlingen av uppgifter tillämpas 26–28 kap. i lagen om transportservice.

Också ackreditering av utbildningsanordnare och godkännande av utbildningsprogram kan förutsätta behandling av personuppgifter. Enligt 15 § i lagförslag 1 är Transport- och kommunikationsverket personuppgiftsansvarig i fråga om behandling av uppgifter om ordnande och ackreditering av utbildning samt godkännande av utbildningsprogram enligt denna lag. Behandlingen av uppgifter är nödvändig för fullgörande av Transport- och kommunikationsverkets lagstadgade skyldigheter (ackreditering av och tillsyn över utbildningsanordnare samt godkännande av och tillsyn över utbildningsprogram). Behandlingens rättsgrund motsvarar artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen. Det föreslås inga kompletterande bestämmelser om behandlingen av uppgifter, utan det föreslås att dataskyddsförordningen tillämpas.

Behandlingen av personuppgifter är också nödvändig för upprätthållandet av det system för hantering av information inom sjöfarten om vilket det föreskrivs i 20 a, 22 a och 22 b § i lagförslaget, för behandling av och tillsyn över anmälningar samt för uppföljning av uppgifter. För Transport- och kommunikationsverkets del är behandlingen av uppgifter nödvändig för fullgörande av den lagstadgade skyldigheten att upprätthålla systemet för hantering av information inom sjöfarten, och behandlingens rättsgrund motsvarar artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen. I fråga om behandling av och tillsyn över anmälningar samt uppföljning av uppgifter är behandlingen av uppgifter nödvändig för fullgörande av Tullens och Gränsbevakningsväsendets lagstadgade skyldigheter, och behandlingens rättsgrund motsvarar artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen. I lagförslaget föreslås inga nya bestämmelser som kompletterar dataskyddsförordningen, utan på behandlingen av uppgifter tillämpas utöver dataskyddsförordningen för Transport- och kommunikationsverkets del 29 kap. i lagen om transportservice, för Tullens del lagen om behandling av personuppgifter inom Tullen och för Gränsbevakningsväsendets del lagen om behandling av personuppgifter vid Gränsbevakningsväsendet.

Rättsskydd (21 §)

Enligt 21 § i grundlagen har var och en rätt att på behörigt sätt och utan ogrundat dröjsmål få sin sak behandlad av en domstol eller någon annan myndighet som är behörig enligt lag. Var

och en har också rätt att få ett beslut som gäller hans eller hennes rättigheter och skyldigheter behandlat vid domstol eller något annat oavhängigt rättskipningsorgan.

Enligt lagförslag 1 föreslås noga avgränsade och detaljerade bestämmelser om administrativa påföljder för överträdelser av bestämmelser i lagen, samt om ändringssökande. I 28 b § i lagförslaget föreskrivs det om anmärkning och varning och i 29 § om avgift för trafikförseelse, som är en administrativ påföljd. För att rättsskyddet och kravet på god förvaltning ska fullgöras tillämpas utöver den föreslagna lagstiftningen också förvaltningslagen samt annan förvaltningsrättslig lagstiftning. I 31 § i lagförslaget föreskrivs det om begäran om omprövning av beslut om avgift för trafikförseelse och VTS-tjänsteleverantörens eller läroanstaltens beslut som berör utbildning samt andra beslut än beslut om återkallande av behörighetsintyg för VTS-operatörer. I paragrafen föreskrivs det att ändringssökandet sker i enlighet med förvaltningslagen och lagen om rättegång i förvaltningsärenden. I 30 § föreskrivs det om behörig domstol i ärenden som inte behandlas enligt lagen om rättegång i förvaltningsärenden utan enligt 21 kap. i sjölagen.

Utfärdande av förordning och delegering av lagstiftningsbehörighet (80 §)

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

Enligt ingår flera bemyndiganden som beskrivs i kapitlet om bestämmelser på lägre nivå än lag.

Enligt lagförslag 1 ges statsrådet ett nytt bemyndiganden att utfärda förordning.

Med stöd av det föreslagna 22 c § 4 mom. får närmare föreskrifter om anmälningsskyldigheten i fråga om last som innehåller farliga eller förorenande gods utfärdas genom förordning av statsrådet. Det är fråga om ett kompletterande, noggrant definierat bemyndigande att utfärda förordning, vars grunder föreskrivs i lag.

Enligt lagförslag 1 i propositionen ges Transport- och kommunikationsverket flera bemyndiganden att meddela föreskrifter (de föreslagna 7 § 2 mom., 20 a § 7 mom., 20 d § 3 mom. och 22 h § 2 mom.). Bemyndigandena gäller tekniska bestämmelser om detaljer av ringa betydelse, som inte innefattar betydande prövningsrätt och i vilka det inte föreskrivs om grunderna för enskildas rättigheter, skyldigheter eller grundläggande fri- och rättigheter. Bemyndigandena att meddela föreskrifter berörs av tillräckligt individualiserade grunder för den rättsliga ställningen i lag. I alla föreslagna bemyndiganden är det fråga om utfärdande av bestämmelser och föreskrifter som specificerar lagen. Bemyndigandena att utfärda förordning

och meddela föreskrifter är också placerade i samband med den grundläggande bestämmelsen på det sätt som grundlagsutskottet förutsatt.

För bemyndigandena att utfärda förordning och meddela föreskrifter i lagförslag 1 finns det sådana särskilda skäl som avses i grundlagen, och därför överensstämmer de föreslagna bemyndigandena att utfärda förordning och meddela föreskrifter med 80 § 2 mom. i grundlagen.

Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter (124 §)

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

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

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

Enligt lagförslag 1 berörs privatpersoner som sköter offentliga förvaltningsuppgifter av förslagen gällande straffrättsligt tjänsteansvar (16 § 3 mom.), straffrättsligt tjänsteansvar för utomstående sakkunniga (14 b § 4 mom.), behörigheter (4 kap.) och tillsyn (i synnerhet 28 §), vilket tryggar kraven på god förvaltning.

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

Enligt lagförslag 1 i propositionen kan Transport- och kommunikationsverket med stöd av 20 a § ordna upprätthållandet, genomförandet och den operativa driften av det nationella systemet för hantering av information inom sjöfarten själv eller upphandla dessa hos en VTS-tjänsteleverantör. Redan enligt gällande lagstiftning har det varit möjligt att beställa upprätthållandet, genomförandet och den operativa driften av det nationella systemet för hantering av information inom sjöfarten av VTS-tjänsteleverantören. Eftersom den som upprätthåller systemet för hantering av information inom sjöfarten ansvarar för att helpdesken för det nationella systemet för hantering av information inom sjöfarten ordnas enligt artikel 5 i EMSW-förordningen, kan Transport- och kommunikationsverket också beställa den stödtjänsten av VTS-tjänsteleverantören. Det kan konstateras att stödtjänster som beställs av VTS-tjänsteleverantören utgör tekniskt användarstöd som inte innefattar betydande utövning av offentlig makt, och att det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning.

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

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

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

Kläm

Med stöd av vad som anförts ovan, och eftersom EMSW-förordningen innehåller bestämmelser som föreslås bli kompletterade genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag

1.

Lag

om ändring av lagen om fartygstrafikservice

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) 2 § 21 och 23 punkten, den finska språkversionen i rubriken förtill 2 kap. i den finska språkversionen, 4–9, 11–15 §, rubriken till för 5 kap., 16 § 3 mom., 20 a och 20 d §, den svenska språkdräkten i rubriken förtill 6 kap. i den svenska språkversionen, 22 a– och 22 c §, rubriken till för 22 d § och dess 3–5 mom., 29, 29 a, 30 och 31 §, av dem 2 § 21 och 23 punkten, 11–13 och 15 §, 16 § 3 mom., 20 a, 20 d och 22 a § samt rubriken till 22 d § och dess 3–5 mom. sådana de lyder i lag 947/2018, 6, 8, 9, 14, 29 och 29 a § sådana de lyder i lag 576/2018, den svenska språkdräkten i rubriken förtill 6 kap. i den svenska språkversionen och 22 b § sådana den lyder i lag 225/2012, 22 c § sådan den lyder i lag 791/2013 och 31 § sådan den lyder i lag 1515/2019, samt

fogas till lagen nya 11 a–11 c, 12 a, 13 a–13 c, 14 a, 14 b, 15 a, 15 b, 22 h och 28 b § som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

21) EMSW-förordningen Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1239 om inrättande av en europeisk kontaktpunkt för sjöfart och om upphävande av direktiv 2010/65/EU,

23) läroanstalt en läroanstalt enligt lagen om yrkesutbildning (531/2017),

4 §

Fartygstrafikservicens språk

Fartygstrafikservice tillhandahålls enligt behov på finska, svenska eller engelska.

5 §

Information

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

Fartyget ska informeras om

- 1) andra fartyg på VTS-området,
- 2) väderleks- och isförhållanden samt vattenståndet,
- 3) lotsarnas, isbrytarnas, bogserbåtarnas och hamnarnas verksamhet,
- 4) farledernas och säkerhetsanordningarnas skick och användbarhet,

- 5) kritiska lägen som hotar fartyget, samt
- 6) andra omständigheter än de som avses i 1–5 punkten som är jämförbara med dessa och som inverkar på säkerheten i fartygstrafiken.

Rapporteringen om vädret ska grunda sig på väderleksinformation från en behörig väderlekstjänst.

6 §

Ingripande i kritiska lägen som utvecklas eller har uppkommit

VTS-tjänsteleverantören ska bistå ett fartyg på fartygets begäran eller om VTS-tjänsteleverantören anser att det behövs när ett kritiskt läge hotar i en situation där

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

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

VTS-tjänsteleverantören ska bistå fartyget genom

- 1) uppgifter om fartygets kurs och fart,
- 2) uppgifter om fartygets position i förhållande till farleden, dess girpunkter, lotsplatsen, ankarplatsen eller faror för sjöfarten,
- 3) varningar, råd eller anvisningar till ett visst fartyg, och
- 4) uppgifter om andra än i 1–3 punkten avsedda omständigheter som motsvarar dessa

7 §

Regleringen av fartygstrafiken

VTS-tjänsteleverantören ska reglera fartygstrafiken på VTS-området.

Genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift kan för att undvika kritiska lägen och trängsel som permanent trafikarrangemang på VTS-området fastställas

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

8 §

Beslut om inrättande

Den behöriga myndigheten inrättar fartygstrafikservicen på ett visst område. Innan fartygstrafikservicen inrättas ska den behöriga myndigheten utreda behovet av den. I detta syfte ska följande utredas:

- 1) sådana verkningar av fartygstrafikservicen som främjar säkerhet och effektivitet samt samarbetet mellan myndigheter och VTS-tjänsteleverantören och övriga tjänster i anslutning till fartygstrafiken inom området,
- 2) ruttsystem, fartbegränsningar och övriga faktorer som styr eller begränsar trafiken på området.

I beslutet om inrättande ska följande fastställas:

- 1) den VTS-tjänsteleverantör som upprätthåller fartygstrafikservicen,
- 2) samarbetsavtalet, om fartygstrafikservicen upprätthålls i samarbete med andra myndigheter eller hamninnehavare enligt 16 § 2 mom.,
- 3) VTS-området samt obligatoriska fartygsrapporteringspunkter och rutter,
- 4) VTS-tjänsteleverantörens minimiantal anställda och personalens behörighet,
- 5) VTS-tjänsteleverantörens verksamhetsmetoder och verksamhetstider,
- 6) VTS-centralens läge samt VTS-centralens och VTS-områdets tekniska system, samt
- 7) vilka närmare bestämmelser om fartygsrapporteringen som fartygstrafikservicen förutsätter och vilka radiokanaler som används

9 §

Ändring eller återkallande av beslut om inrättande

Den behöriga myndigheten kan på framställning av Trafikledsverket eller VTS-tjänsteleverantören ändra ett beslut om inrättande eller återkalla det.

Den behöriga myndigheten kan dessutom ändra beslutet om inrättande eller återkalla det, om fartygstrafikservicen inte upprätthålls i enlighet med beslutet om inrättande.

Innan ett beslut om inrättande ändras eller återkallas ska den behöriga myndigheten höra Trafikledsverket och VTS-tjänsteleverantören, samt hamninnehavarna inom VTS-området.

11 §

Behörighet för VTS-operatörer

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

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

11 a §

Grundutbildning för VTS-operatörer

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

Grundutbildningen för VTS-operatörer ska omfatta åtminstone följande ämnesområden:

- 1) grundläggande kunskaper om fartygstrafikservice,
- 2) den kommunikation som förutsätts i fartygstrafikservice,
- 3) de bestämmelser och föreskrifter som ska tillämpas i fartygstrafikservice
- 4) kännedom om sjöfart för VTS-operatörer,
- 5) kännedom om anordningar,
- 6) mänskliga faktorer, samt
- 7) hantering av undantagssituationer.

Grundutbildningen ska omfatta fartygstrafikservicens teori och simulatorträning. Utöver annat som hänför sig till grundutbildningen ska simulatorträningen omfatta hantering av undantagssituationer som identifierats utifrån en riskbedömning.

Grundutbildningen ska genomgåas innan arbetsplatsutbildningens sluts.

Den läroanstalt som ordnar grundutbildningen ska för prestationen utfärda ett betyg eller ett beslut om underkännande.

11 b §

Arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer

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

Arbetsplatsutbildningen ska omfatta åtminstone följande ämnesområden:

- 1) kunskap om VTS-området, dess farleder och fartygstrafik,
- 2) den kommunikation som förutsätts i fartygstrafikservice,
- 3) de bestämmelser och föreskrifter som gäller fartygstrafikservice,
- 4) uppgifter inom fartygstrafikservice,
- 5) användning av VTS-centralens tekniska system och anordningar,
- 6) mänskliga faktorer,
- 7) hantering av nöd- och undantagssituationer på VTS-områdets och VTS-centralen.

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

VTS-tjänsteleverantören ska för prestationen utfärda ett betyg eller ett beslut om underkännande.

11 c §

Kompletterande yrkesutbildning

VTS-tjänsteleverantören svarar för ordnandet av kompletterande yrkesutbildning. Den kompletterande yrkesutbildningen ska anordnas enligt ett utbildningsprogram för denna utbildning.

Den kompletterande utbildningen ska omfatta åtminstone följande ämnesområden:

- 1) grundläggande kunskaper om fartygstrafikservice,
- 2) den kommunikation som förutsätts i fartygstrafikservice,
- 3) de bestämmelser och föreskrifter som ska tillämpas i fartygstrafikservice,
- 4) kännedom om sjöfart för VTS-operatörer,
- 5) mänskliga faktorer,
- 6) hantering av undantagssituationer, samt
- 7) aktuella frågor inom fartygstrafikservice.

Den kompletterande yrkesutbildningen för VTS-operatörer ska ges som teoretisk utbildning. Den kompletterande yrkesutbildningen ska genomgå under de 12 månader som föregår den sista giltighetsdagen för behörighetsintyget.

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

VTS-tjänsteleverantören ska för prestationen utfärda ett betyg eller ett beslut om underkännande.

12 §

Behörighet för VTS-chefer

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

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

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

12 a §

Grundutbildning för VTS-chefer

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

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

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

13 §

Beviljande av behörighetsintyg för VTS-operatörer

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

- 1) som har genomgått grundutbildningen för VTS-operatörer,
- 2) som har beviljats minst vaktstyrmansbrev och som har utfört sex månader sjötjänstgöring i däcksbefälsuppgifter,
- 3) som har goda muntliga och skriftliga kunskaper i finska eller svenska samt tillfredsställande muntliga kunskaper i det andra språket, och
- 4) som i engelska minst har färdighetsnivå fyra i den allmänna språkexamen som avses i lagen om allmänna språkexamina (964/2004).

13 a §

Giltighet för och förnyande av behörighetsintyg för VTS-operatörer

Behörighetsintyg för VTS-operatörer beviljas för fem år åt gången och kan förnyas på ansökan.

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

Yrkesskickligheten anses ha bibehållits av en sökande som

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

Om en sökande inte kan visa sin bibehållna yrkesskicklighet enligt 3 mom. ska sökanden före deltagandet i kompletterande utbildning med godkänt resultat genomgå ett prov som VTS-tjänsteleverantören ordnar och som Transport- och kommunikationsverket godkänt, som visar att sökanden innehar de grundläggande kunskaper som ingår i grundutbildningen för VTS-operatörer. På ansökan av VTS-tjänsteleverantören ska Transport- och kommunikationsverket godkänna provet om det i fråga om de krav som gäller utformning, innehåll, bedömningsmetod och mottagaren av provet är sådant att ett godkänt resultat i provet är tillräckligt för att påvisa att sökanden innehar de grundläggande kunskaper som ingår i ämnesområdena enligt 11 a § 2 mom.

13 b §

Anteckning om godkännande

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

En anteckning om godkännande är i kraft ett år. Giltighetstiden för anteckningen kan förlängas om innehavare av ett behörighetsintyg genomgår den årliga bedömningen med godkänt resultat.

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

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

En VTS-operatörs arbetsprestation bedöms som ett praktiskt arbetsprov vid en VTS-central eller i en simulator. Om bedömningen utförs under de tre månader som föregår den sista giltighetsdagen för anteckningen om godkännande, anses giltighetstiden för den nya anteckningen om godkännande börja då giltighetstiden för den föregående anteckningen om godkännande löper ut. Om bedömningen av arbetsprestationen utförs tidigare än tre månader innan giltighetstiden för anteckningen om godkännande går ut, anses giltighetstiden för den nya anteckningen om godkännande börja den dag bedömningen görs.

Om den bedömdes kunskaper inom något av de delområden som avses i 3 mom. inte är tillräckliga, ska den bedömde genomgå den arbetsplatsutbildningsperioden. En person som oavbrutet är borta mer än tolv månader från sitt arbete för vilket personen har erhållit en anteckning om godkännande ska innan arbetet återupptas genomgå en arbetsplatsutbildningsperiod med godkänt resultat.

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

13 c §

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

Transport- och kommunikationsverket erkänner en behörighet som beviljats utomlands i enlighet med de internationella förpliktelser som är bindande för Finland. En utomlands beviljad behörighet kan erkännas om sökanden har i lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer (1384/2015) avsedd behörighet och uppfyller de villkor som föreskrivs i denna lag och som föreskrivs eller bestäms med stöd av den.

14 §

Ordnanande av utbildning som gäller fartygstrafikservice

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

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

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

- 1) förutsättningar för antagning som studerande,
- 2) erkännande av tidigare förvärvat kompetens,
- 3) undervisningsplanen,
- 4) genomförandet av undervisningen,
- 5) utrymmen och redskap för undervisningen,
- 6) utbildarnas och bedömarens behörighet,
- 7) metoder för bedömning av studieprestationer,
- 8) studerandeinformationssystem, samt
- 9) utläggning av utbildning.

Transport- och kommunikationsverket svarar för ackrediteringen av inhemska läroanstalter och yrkeshögskolor och godkännandet av deras utbildningsprogram. Ackrediteringen och godkännandet är i kraft högst fem år åt gången.

Transport- och kommunikationsverket övervakar att en läroanstalt eller yrkeshögskola och den utbildning den ordnar uppfyller de föreskrivna kraven. Transport- och kommunikationsverket har rätt att få de uppgifter om i 1 och 2 mom. samt i 11 a och 12 a § avsedda omständigheter som behövs för tillsynen över en ackrediterad läroanstalts eller yrkeshögskolas verksamhet, och att utan förhandsanmälan genomföra inspektioner i de lokaler som används för utbildningen samt att närvara vid utbildningar och bedömningar. Över inspektioner ska en inspektionsrapport upprättas. Vid inspektioner ska bestämmelserna i 39 § i förvaltningslagen (434/2003) iakttas.

Läroanstalten eller yrkeshögskolan ska ha en utsedd ansvarig person för utbildningen i fartygstrafikservice samt undervisningspersonal som är förtrogen med fartygstrafikservice.

14 a §

Utbildning som VTS-tjänsteleverantören ordnar

VTS-tjänsteleverantören ska ha ett program för arbetsplatsutbildning och kompletterande utbildning för fartygstrafikservice. Utbildningsprogrammet ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket för godkännande. Godkännandet är i kraft i högst fem år.

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

VTS-tjänsteleverantören ska ha en utsedd ansvarig person för utbildningen som gäller fartygstrafikservice samt undervisningspersonal som är förtrogen med fartygstrafikservice.

14 b §

Anlitande av utomstående sakkunniga för tillsyn över utbildning och ordnandet av den

Transport- och kommunikationsverket får vid övervakning enligt 14 § 4 mom. och 14 a § 2 mom. anlita utomstående sakkunniga, om det behövs för att utföra tillsynen.

En utomstående sakkunnig ska vara förtrogen med innehållet i de utbildningar tillsynen gäller och med de krav som ställs på ordnandet av dem och ha tillräcklig kännedom om lagstiftningen om och praxis inom fartygstrafikservice, som förvärvats genom arbetserfarenhet eller på något annat sätt. Dessutom ska en utomstående sakkunnig ha tillräcklig sakkunskap om och förtrogenhet med tillsynsverksamhet.

En utomstående sakkunnig har rätt att få de uppgifter som behövs för tillsynen över en ackrediterad läroanstalts eller yrkesskolans verksamhet om i 14 § 1 och 2 mom., 11 a och 12 a § avsedda omständigheter och om i 14 a § avsedd utbildning och ordnandet av den. En utomstående sakkunnig har också rätt att utan förhandsanmälan genomföra inspektioner i lokaler som används för att ordna utbildning samt att närvara vid utbildningar och bedömningar.

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på utomstående sakkunniga när de fullgör uppgifter enligt denna paragraf. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

15 §

Registrering och behandling av uppgifter om behörigheter och utbildning

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

Transport- och kommunikationsverket är personuppgiftsansvarig i fråga om behandling av uppgifter som berör ackreditering för utbildningsanordnare samt godkännande av utbildningsprogram enligt denna lag.

15 a §

Tillfällig förlängning av behörigheter

Transport- och kommunikationsverket får under undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) eller vid störningar under normala förhållanden avvika från

kraven för förnyande av behörighetsintyg för VTS-operatörer enligt 13 a § i denna lag. Giltighetstiden för behörighetsintyg för VTS-operatörer får tillfälligt förlängas med högst sex månader från den ursprungliga tidpunkten när giltighetstiden för behörighetsintyget löper ut, om ett förfarande enligt 13 a § till följd av en exceptionell situation med omfattande följder har försvårats betydligt och ett undantagsförfarande är nödvändigt för att trygga kontinuiteten i sjöfarten och det inte medför fara för människoliv, egendom eller miljön.

15 b §

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

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

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

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

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

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

Innehavaren av ett behörighetsintyg är skyldig att utan dröjsmål återlämna ett återkallat behörighetsintyg till Transport- och kommunikationsverket.

5 kap.

VTS-tjänsteleverantörens samt vissa myndigheters behörighet och skyldigheter

16 §

Upprätthållande av fartygstrafikservice

På VTS-operatörer, läroanstalters och yrkeshögskolors i 14 § 5 mom. avsedda personal samt VTS-tjänsteleverantörers i 14 a § 3 mom. avsedda personal tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de sköter de uppgifter som föreskrivs för dem i denna lag. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

20 a §

System för hantering av information inom sjöfarten

Transport- och kommunikationsverket upprätthåller och utvecklar ett nationellt system för hantering av information inom sjöfarten för att samla in, behandla och registrera den information som avses i EMSW-förordningen och övervakningsdirektivet. När det gäller utveckling, förvaltning, uppbyggnad, underhåll, åtkomsträttigheter, säkerhet och informationsutbyte i fråga om systemet för hantering av information ska Transport- och kommunikationsverket iaktta bestämmelserna i EMSW-förordningen samt övervakningsdirektivet och dess bilaga III.

I Finland är Transport- och kommunikationsverket den nationella samordnare som avses i artikel 18.1 i EMSW-förordningen.

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

Den som upprätthåller systemet för hantering av information inom sjöfarten ansvarar för att helpdesken för det nationella systemet för hantering av information inom sjöfarten ordnas enligt artikel 5 i EMSW-förordningen. Tullen svarar för att ta emot och övervaka de anmälningar som avses i 22 a–22 c § och som lämnas i systemet för hantering av information inom sjöfarten.

Systemet för hantering av information inom sjöfarten ska vara sådant att det kan anslutas till SafeSeaNet-systemet. Informationen ska kunna sändas och tas emot elektroniskt.

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

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

20 d §

Systemet för långväga identifiering och spårning av fartyg

Transport- och kommunikationsverket är den behöriga myndighet som ingår de avtal med Europeiska unionens datacentral som krävs för utbytet av information och som svarar för samarbetet i fråga om utbytet av information.

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

Transport- och kommunikationsverket svarar för uppdateringen av Europeiska unionens datacentrals fartygsregisteruppgifter och för övervakningen av rapporteringen i fråga om fartyg som är registrerade under finsk flagg och av användningen av utrustningen på fartyg. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om utrustning som gäller långväga identifiering och spårning av fartyg.

Anmälningar som berör fartyget och dess last

22 a §

Fartygens ankomstmeddelande

Fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg i sjöfart som anlöper en finsk hamn eller ankarplats ska lämna ett elektroniskt ankomstmeddelande till Tullen med hjälp av det elektroniska system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a §. Meddelandet ska lämnas minst 24 timmar före ankomsten eller senast då fartyget avgår från en hamn med en finsk hamn som destination om färden räcker mindre än 24 timmar. Om hamnen eller ankarplatsen bestäms först under resans gång, ska meddelandet lämnas senast när destinationen har bestämts. Dessutom ska fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för fartyget meddela den slutgiltiga ankomsttiden då fartyget nått destinationen.

Ankomstmeddelandet ska innehålla de uppgifter som anges i del A i bilagan till EMSW-förordningen. Dessutom kan Tullen kräva att ankomstmeddelandet ska innehålla de uppgifter i FAL-formulären som avses i del B punkt 1–6 i förordningen samt uppgifter i sjöfartshälsodeklarationen. Dessutom kan Tullen kräva uppgifter som baseras på nationell lagstiftning och nationella krav som avses i del C i bilagan till förordningen, om de godkänts att ingå i den datauppsättning som godkänts för Finland enligt 2 kap. i EMSW-förordningen. Uppgifter som avses i detta moment får krävas, om de behövs för att säkerställa nationell intern ordning och säkerhet eller för att verkställa lagar på tull-, skatte-, invandrings-, miljö- eller folkhälsoområdet.

Tullen ska kontrollera att de uppgifter om fartygets ankomst som förutsätts i del A punkt 1–5 och 7 i bilagan till EMSW-förordningen uppfyller kraven.

22 b §

Fartygens avgångsmeddelande

Fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg i sjöfart som ska avgå från en finsk hamn eller ankarplats ska före fartygets avgång lämna ett elektroniskt avgångsmeddelande till Tullen med hjälp av det system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a §. Dessutom ska fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för fartyget meddela den slutgiltiga avgångstiden då fartyget avgått.

Tullen kan kräva att avgångsmeddelandet ska innehålla de uppgifter i FAL-formulären som avses i del B punkt 1–6 i bilagan till EMSW-förordningen samt de uppgifter som ingår i sjöfartshälsodeklarationen. Dessutom kan Tullen kräva uppgifter som baseras på nationell lagstiftning och nationella krav som avses i punkt C i bilagan till förordningen, om de godkänts att ingå i den datauppsättning som godkänts för Finland enligt 2 kap. i EMSW-förordningen. Uppgifter som avses i detta moment får krävas, om de behövs för att säkerställa nationell intern ordning och säkerhet eller för att verkställa lagar på tull-, skatte-, invandrings-, miljö- eller folkhälsoområdet.

Tullen ska kontrollera att de uppgifter om fartygets avfärd som förutsätts i del A punkt 1–5 och 7 i bilagan till EMSW-förordningen uppfyller kraven.

22 c §

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

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

från en hamn utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska, före avgången från lastningshamnen, utöver det ankomstmeddelande som avses i 22 a §, med hjälp av det system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § lämna en anmälan till Tullen om det farliga gods som fartyget ska transportera. Om destinationen eller ankarplatsen bestäms först under resans gång, ska meddelandet lämnas senast då destinationen har bestämts.

Fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg som ska lämna en finsk hamn med farligt eller förorenande gods ombord ska senast vid avgången lämna en anmälan om lasten till Tullen med hjälp av det system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a §.

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

Närmare bestämmelser om anmälningsskyldigheten i fråga om last som innehåller farligt eller förorenande gods får utfärdas genom förordning av statsrådet.

22 d §

Lämnande av uppgifter för statistik

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

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

Ägarna till fartyg i sjöfart eller deras representanter ska lämna uppgifterna till Transport- och kommunikationsverket med hjälp av det system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a §.

22 h §

Anmälan om fartygs avvikande användning av farled

Fartygets befälhavare, dennes ombud eller fartygsoperatören ska lämna den behöriga VTS-centralen en anmälan som innehåller behövliga uppgifter om fartygets djupgående, huvuddimensioner, den planerade rutten, och på vilket sätt fartygets färd avviker från farledens dimensioner, om fartygets djupgående överskrider farledens dimensionerade djupgående eller fartyget i övrigt är avsevärt större än det dimensionerande fartyg som använts vid planeringen av farleden eller annars använder farleden på ett sådant sätt att farledens tillräcklighet inte kan säkerställas utifrån farledens dimensionerade djupgående.

Skyldigheten att anmäla ett fartygs avvikande användning av farleden gäller inte fartyg med en största längd mindre än 50 meter, bogserbåtar, fartygskombinationer eller fartyg som befraktats för fullgörandet av isbryningstjänster som avses i 10 a § i lagen om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005).

Transport- och kommunikationsverket får utfärda närmare föreskrifter om lämnandet av anmälan.

28 b §

Anmärkning och varning

Transport- och kommunikationsverket kan ge en innehavare av ett behörighetsintyg eller en ansvarig person hos den som bedriver verksamhet med stöd av ett beslut om godkännande av utbildning en anmärkning eller varning, om denne på något annat än i 15 b § 2 mom. 2 punkten avsett sätt åsidosätter bestämmelser eller föreskrifter som gäller det som avses i behörighetsintyget eller beslutet om godkännande.

Transport- och kommunikationsverket kan dessutom ge en anmärkning eller varning till den som

- 1) bryter mot beslutet om inrättande,
 - 2) bryter mot en föreskrift om tillfällig ledning av fartygstrafiken i specialsituationer som avses meddelats med stöd av 17 § 1 eller 3 mom.,
 - 3) bryter mot ett förbud som meddelats med stöd av 17 a §,
 - 4) bryter mot bestämmelserna om deltagande i fartygstrafikservice i 21 § 1 mom.,
 - 5) försummar fartygets befälhavares anmälningsskyldighet enligt 22 § 2 eller 3 mom.,
 - 6) försummar fartygets ankomstmeddelande enligt 22 a § 1 mom.,
 - 7) försummar fartygets avgångsmeddelande enligt 22 b § 1 mom.,
 - 8) försummar ett ankomst- eller avgångsmeddelande om last som innehåller farligt eller förorenande gods enligt 22 c § 1 eller 2 mom.,
 - 9) försummar att lämna uppgifter för statistik enligt 22 d § 4 mom.,
 - 10) försummar avlastarens anmälningsskyldighet enligt 22 e § 1 eller 3 mom.,
 - 11) försummar att anmäla fartygets avvikande användning av farled enligt 22 h § 1 mom.,
- eller
- 12) försummar att anmäla kritiska lägen och olyckor till sjöss enligt 23 § 1 mom.

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

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

29 §

Avgift för trafikförseelse

Tullen får påföra den en avgift för trafikförseelse, som uppsåtligen eller av oaktsamhet

- 1) bryter mot beslutet om inrättande,
 - 2) bryter mot en föreskrift om tillfällig ledning av fartygstrafiken i specialsituationer som meddelats med stöd av i 17 § 1 eller 3 mom.,
 - 3) bryter mot ett förbud som meddelats med stöd av 17 a §,
 - 4) bryter mot bestämmelserna om deltagande i fartygstrafikservice i 21 § 1 mom.,
 - 5) försummar fartygets befälhavares anmälningsskyldighet enligt 22 § 2 eller 3 mom.,
 - 6) försummar fartygets ankomstmeddelande enligt 22 a § 1 mom.,
 - 7) försummar fartygets avgångsmeddelande enligt 22 b § 1 mom.,
 - 8) försummar ett ankomst- eller avgångsmeddelande om last som innehåller farligt eller förorenande gods enligt 22 c § 1 eller 2 mom.,
 - 9) försummar att lämna uppgifter för statistik enligt 22 d § 4 mom.,
 - 10) försummar avlastarens anmälningsskyldighet enligt 22 e § 1 eller 3 mom.,
 - 11) försummar att anmäla fartygets avvikande användning av farled enligt 22 h § 1 mom.,
- eller
- 12) försummar att anmäla kritiska lägen och olyckor till sjöss enligt 23 § 1 mom.

Avgiften för trafikförseelse är minst 50 och högst 3 500 euro. Avgiften för trafikförseelse ska betalas till staten. När storleken på avgiften för trafikförseelse bestäms ska det beaktas hur klandervärt förfarandet varit och om det har upprepats. Ingen avgift ska påföras om förfarandet

ska betraktas som ringa eller om påförandet av en avgift med beaktande av förfarandets art, hur återkommande och planmässigt det varit samt övriga omständigheter är oskäligt. Gärningsmannen kan då ges en anmärkning, om det finns grund för detta.

29 a §

Verkställighet av avgift för trafikförseelse

Rättsregistercentralen sköter verkställigheten av beslut om avgift för trafikförseelse. Tullen och domstolen ska underrätta Rättsregistercentralen om sina beslut om påförande av avgift för trafikförseelse. Rättsregistercentralen ska också underrättas om ett beslut att avlyfta en avgift.

En avgift för trafikförseelse preskriberas fem år efter att ett lagakraftvunnet beslut fattats. Bestämmelser om verkställighet av avgift för trafikförseelse finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

30 §

Behörig domstol

I ärenden som ska behandlas enligt 17, 21, 22, 22 a–22 f, 22 h eller 23 § i denna lag bestäms den behöriga domstolen enligt 21 kap. i sjölagen (674/1994).

31 §

Ändringssökande

I Tullens beslut om avgift för trafikförseelse enligt 29 § får omprövning begäras.

I andra beslut som avses i denna lag än i 15 b § avsedda beslut om återkallande av behörighetsintyg för en VTS-operatör får omprövning begäras hos Transport- och kommunikationsverket.

Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen. Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

Med undantag för beslut om avgift för trafikförseelse enligt 29 § får beslut som fattats med stöd av denna lag verkställas oberoende av begäran om omprövning eller besvär, om inte den myndighet där ändring söks bestämmer något annat.

Denna lag träder i kraft den 20 . Lagens 20 a och 22 a–22 d § träder dock i kraft först den 15 augusti 2025.

2.

Lag

om ändring av 11 a § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) 11 a §, sådan den lyder i lag 170/2019, som följer:

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 systemet för hantering av information inom sjöfarten senast tre dagar före fartygets beräknade ankomst till hamnen eller till ankarplatsen, eller om resan beräknas ta mindre än tre dagar senast innan fartyget avgår från föregående hamn. Fartygets representant eller ombud ansvarar för att information om fartygets faktiska ankomst- och avgångstid lämnas till systemet för hantering av information inom sjöfarten.

Om en utökad inspektion inte görs på basis av ett förhandsmeddelande, ska tillsynsmyndigheten underrätta den befälhavare eller redare 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.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om verkställighet av böter (672/2002) 1 § 2 mom. 27 punkten, sådan den lyder
i lag 562/2023, och
fogas till 1 § 2 mom., sådant det lyder i lag 562/2023, en ny 28 punkt som följer:

1 §

Lagens tillämpningsområde

På det sätt som föreskrivs i denna lag verkställs också

27) en påföljdsavgift enligt 68 § i lotsningslagen (561/2023),
28) en avgift för trafikförseelse enligt 29 § i lagen om fartygstrafikservice (623/2005).

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 16 november 2023

Statsminister

Petteri Orpo

Kommunikationsminister Lulu Ranne

1.

Lag

om ändring av lagen om fartygstrafikservice

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) 2 § 21 och 23 punkten, den finska språkversionen i rubriken förtill 2 kap. i den finska språkversionen, 4–9, 11–15 §, rubriken till för 5 kap., 16 § 3 mom., 20 a och 20 d §, den svenska språkdräkten i rubriken förtill 6 kap. i den svenska språkversionen, 22 a– och 22 c §, rubriken till för 22 d § och dess 3–5 mom., 29, 29 a, 30 och 31 §, av dem 2 § 21 och 23 punkten, 11–13 och 15 §, 16 § 3 mom., 20 a, 20 d och 22 a § samt rubriken till 22 d § och dess 3–5 mom. sådana de lyder i lag 947/2018, 6, 8, 9, 14, 29 och 29 a § sådana de lyder i lag 576/2018, den svenska språkdräkten i rubriken förtill 6 kap. i den svenska språkversionen och 22 b § sådana den lyder i lag 225/2012, 22 c § sådan den lyder i lag 791/2013 och 31 § sådan den lyder i lag 1515/2019, samt

fogas till lagen nya 11 a–11 c, 12 a, 13 a–13 c, 14 a, 14 b, 15 a, 15 b, 22 h och 28 b § som följer:

Gällande lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

21) □ direktivet om rapporteringsformaliteter Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna och om upphävande av direktiv 2002/6/EG, jämte ändringar,

23) □ statistikdirektivet om transporter till sjöss Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/42/EG om förande av statistik över gods- och passagerarbefordran till sjöss,

4 §

Fartygstrafikservice och språk

Föreslagen lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

21) *EMSW-förordningen Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1239 om inrättande av en europeisk kontaktpunkt för sjöfart och om upphävande av direktiv 2010/65/EU,*

23) *läroanstalt en läroanstalt enligt lagen om yrkesutbildning (531/2017),*

4 §

Fartygstrafikservicens språk

Gällande lydelse

Fartygstrafikservice ges i form av rapporter, navigationsassistans och fartygstrafikreglering.

Fartygstrafikservice tillhandahålls enligt behov på finska, svenska eller engelska.

5 §

Rapporter

Rapporter ges till ett fartyg då det anmäler sig, vid bestämda tidpunkter, vid behov eller när fartyget ber om dem.

I rapporterna ges fartygen information om

- 1) övriga fartyg på VTS-området,
- 2) förändringar i de ärenden som gäller VTS-området och trafiken på området och som fastställts i det beslut om inrättande som avses i 8 §,
- 3) väderleks- och isförhållanden samt vattenståndet,
- 4) lotsarnas och isbrytarnas verksamhet,
- 5) farledernas och säkerhetsanordningarnas skick och användbarhet,
- 6) kritiska lägen som hotar fartyget, samt
- 7) övriga omständigheter som inverkar på säkerheten i fartygstrafiken.

Väderleksrapporterna skall grunda sig på en väderleksrapport för sjöfarande från en behörig meteorologisk väderlekstjänst.

6 §

Navigationsassistans

Navigationsassistans ges ett identifierat fartyg på fartygets begäran eller om VTS-tjänsteleverantören anser det vara nödvändigt i situationer som är svåra för sjöfarten eller vid svåra väderleks- och isförhållanden. Navigationsassistansen är endast riktgivande och normativ.

Föreslagen lydelse

(upphävs)

Fartygstrafikservice tillhandahålls enligt behov på finska, svenska eller engelska.

5 §

Information

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

Fartyget ska informeras om

- 1) andra fartyg på VTS-området,
- 2) väderleks- och isförhållanden samt vattenståndet,
- 3) lotsarnas, isbrytarnas, bogserbåtarnas och hamnarnas verksamhet,
- 4) farledernas och säkerhetsanordningarnas skick och användbarhet,
- 5) kritiska lägen som hotar fartyget, samt
- 6) andra omständigheter än de som avses i 1–5 punkten som är jämförbara med dessa och som inverkar på säkerheten i fartygstrafiken.

Rapporteringen om vädret ska grunda sig på väderleksinformation från en behörig väderlekstjänst.

6 §

Ingripande i kritiska lägen som utvecklas eller har uppkommit

VTS-tjänsteleverantören ska bistå ett fartyg på fartygets begäran eller om VTS-tjänsteleverantören anser att det behövs när ett kritiskt läge hotar i en situation där

- 1) fartyget inte känner till sin egen rutt eller position,
- 2) fartyget avviker från farleden eller sin rutt,
- 3) fartyget behöver anvisningar för att nå en ankarplats eller lotsplats,
- 4) fartyget råkar i svåra väderleks- eller isförhållanden, eller

Gällande lydelse

Av VTS-tjänsteleverantörens meddelande till fartyget ska framgå fartygets namn, tidpunkten då navigationsassistansen börjar och slutar samt vilket observationsinstrument navigationsassistansen grundar sig på. Dessutom ska VTS-operatören och fartygets befälhavare komma överens om på vilket sätt kommunikationen upprätthålls samt om VTS-ruttplanen på VTS-området.

Navigationsassistans kan ges i form av

- 1) uppgifter om fartygets kurs och fart,
- 2) uppgifter om fartygets position i förhållande till girpunkten enligt farledslinjen eller VTS-ruttplanen,
- 3) uppgifter om positionen för andra fartyg i fartygets närhet, om deras identifikationsuppgifter och avsikter, samt
- 4) varningar till ett visst fartyg.

7 §

Fartygstrafikreglering

Genom permanenta trafikarrangemang kan fartygstrafiken ledas för att undvika kritiska lägen och trängsel. För fartygstrafikregleringen kan på VTS-området fastställas

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

Föreslagen lydelse

5) fartyget har fel eller störningar som kan inverka på dess navigering eller styrning.

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

VTS-tjänsteleverantören ska bistå fartyget genom

- 1) uppgifter om fartygets kurs och fart,
- 2) uppgifter om fartygets position i förhållande till farleden, dess girpunkter, lotsplatsen, ankarplatsen eller faror för sjöfarten,
- 3) varningar, råd eller anvisningar till ett visst fartyg, och
- 4) uppgifter om andra än i 1–3 punkten avsedda omständigheter som motsvarar dessa.

7 §

Regleringen av fartygstrafiken

VTS-tjänsteleverantören ska reglera fartygstrafiken på VTS-området.

Genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift kan för att undvika kritiska lägen och trängsel som permanent trafikarrangemang på VTS-området

Gällande lydelse

8 §

Beslut om inrättande

Den behöriga myndigheten inrättar fartygstrafikservicen på ett visst område. Innan fartygstrafikservicen inrättas ska den behöriga myndigheten utreda behovet av den. I detta syfte ska följande utredas:

1) ☐ sådana verkningar av fartygstrafikservicen som främjar fartygstrafikservicens säkerhet och effektivitet samt samarbetet mellan myndigheter och VTS-tjänsteleverantören och övriga tjänster i anslutning till fartygstrafiken inom området, samt

2) ☐ ruttsystem, fartbegränsningar och övriga faktorer som styr eller begränsar trafiken på området

I beslutet om inrättande ska följande fastställas:

1) ☐ den VTS-tjänsteleverantör som upprätthåller fartygstrafikservicen,

2) ☐ samarbetsavtalet, om fartygstrafikservicen upprätthålls i samarbete med andra myndigheter eller hamninnehavare, enligt vad som bestäms i 16 §,

3) ☐ den fartygstrafikservice som ska tillhandahållas och i vilken utsträckning den ska tillhandahållas,

4) ☐ VTS-området samt obligatoriska fartygsrapporteringspunkter och rutter,

5) ☐ VTS-tjänsteleverantörens minimiantal anställda och personalens behörighet,

6) ☐ VTS-tjänsteleverantörens verksamhetsmetoder och verksamhetstider,

Föreslagen lydelse

1) mötesförbud och mötesplats,
2) förbud att passera och passeringsplats,
3) tillstånd att avgå från hamn eller ankarplats och tillstånd att anlöpa ett VTS-område,

4) tilldelningen av utrymme för trafiken med avseende på tid eller avstånd,

5) en obligatorisk rutt inom VTS-området för fartyg som transporterar farlig eller miljöförorenande last och för specialtransporter, samt

6) förbud att kasta ankar och ankarplats.

8 §

Beslut om inrättande

Den behöriga myndigheten inrättar fartygstrafikservicen på ett visst område. Innan fartygs- trafikservicen inrättas ska den behöriga myndigheten utreda behovet av den. I detta syfte ska följande utredas:

1) sådana verkningar av fartygstrafikservicen som främjar säkerhet och effektivitet samt samarbetet mellan myndigheter och VTS-tjänsteleverantören och övriga tjänster i anslutning till fartygstrafiken inom området,

2) ruttsystem, fartbegränsningar och övriga faktorer som styr eller begränsar trafiken på området.

I beslutet om inrättande ska följande fastställas:

1) den VTS-tjänsteleverantör som upprätthåller fartygstrafikservicen,

2) samarbetsavtalet, om fartygstrafikservicen upprätthålls i samarbete med andra myndigheter eller hamninnehavare enligt 16 § 2 mom.,

3) VTS-området samt obligatoriska fartygsrapporteringspunkter och rutter,

4) VTS-tjänsteleverantörens minimiantal anställda och personalens behörighet,

5) VTS-tjänsteleverantörens verksamhetsmetoder och verksamhetstider,

Gällande lydelse

7) VTS-centralens läge samt VTS-centralens och VTS-områdets tekniska system,

8) vilka närmare bestämmelser om fartygsrapporteringen som fartygstrafikservicen förutsätter och vilka radiokanaler som används, samt

9) permanenta trafikarrangemang enligt 7 §.

Den behöriga myndigheten kan fastställa olika fartygstrafiktjänster för sektorerna och delområdena inom ett VTS-område.

9 §

Ändring eller återkallande av beslut om inrättande

Den behöriga myndigheten kan på framställning av VTS-tjänsteleverantören ändra ett beslut om inrättande eller återkalla det.

Den behöriga myndigheten kan dessutom ändra beslutet om inrättande eller återkalla det, om fartygstrafikservicen inte upprätthålls i enlighet med beslutet om inrättande.

11 §

Behörighet för VTS-operatörer och arbetsplatsutbildning

VTS-operatörer ska ha sådan behörighet att de kan sköta fartygstrafikservicen på ett säkert och effektivt sätt.

Den som har ett giltigt, av Transport- och kommunikationsverket beviljat behörighetsintyg för VTS-operatörer och som har genomgått arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer får vara VTS-operatör. VTS-tjänsteleverantören gör i behörighetsintyget en anteckning om genomgången arbetsplatsutbildning.

Föreslagen lydelse

6) VTS-centralens läge samt VTS-centralens och VTS-områdets tekniska system, samt

7) vilka närmare bestämmelser om fartygsrapporteringen som fartygstrafikservicen förutsätter och vilka radiokanaler som används

(upphävs)

9 §

Ändring eller återkallande av beslut om inrättande

Den behöriga myndigheten kan på framställning av Trafikledsverket eller VTS-tjänsteleverantören ändra ett beslut om inrättande eller återkalla det.

Den behöriga myndigheten kan dessutom ändra beslutet om inrättande eller återkalla det, om fartygstrafikservicen inte upprätthålls i enlighet med beslutet om inrättande.

Innan ett beslut om inrättande ändras eller återkallas ska den behöriga myndigheten höra Trafikledsverket och VTS-tjänsteleverantören, samt hamninnehavarna inom VTS-området.

11 §

Behörighet för VTS-operatörer

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

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

(upphävs)

Gällande lydelse

VTS-tjänsteleverantören ska ha ett kvalitetssystem för upprätthållande och utveckling av arbetsplatsutbildningen. Kvalitetssystemet ska utvärderas av Transport- och kommunikationsverket minst en gång vart femte år.

Bestämmelser om kvalitetssystemet för upprätthållande och utveckling av arbetsplatsutbildningen för VTS-operatörer utfärdas genom förordning av statsrådet.

Föreslagen lydelse

(upphävs)

11 a §

Grundutbildning för VTS-operatörer

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

Grundutbildningen för VTS-operatörer ska omfatta åtminstone följande ämnesområden:

- 1) grundläggande kunskaper om fartygstrafikservice,*
- 2) den kommunikation som förutsätts i fartygstrafikservice,*
- 3) de bestämmelser och föreskrifter som ska tillämpas i fartygstrafikservice,*
- 4) kännedom om sjöfart för VTS-operatörer,*
- 5) kännedom om anordningar,*
- 6) mänskliga faktorer, samt*
- 7) hantering av undantagssituationer.*

Grundutbildningen ska omfatta fartygstrafikservicens teori och simulatorträning. Utöver annat som hänför sig till grundutbildningen ska simulatorträningen omfatta hantering av undantagssituationer som identifierats utifrån en riskbedömning.

Grundutbildningen ska genomgå innan arbetsplatsutbildningens sluts.

Den läroanstalt som ordnar grundutbildningen ska för prestationen utfärda ett betyg eller ett beslut om underkännande.

11 b §

Arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer

VTS-tjänsteleverantören svarar för ordnandet av arbetsplatsutbildning för VTS-

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

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

Arbetsplatsutbildningen ska omfatta åtminstone följande ämnesområden:

- 1) kunskap om VTS-området, dess farleder och fartygstrafik,
- 2) den kommunikation som förutsätts i fartygstrafikservice,
- 3) de bestämmelser och föreskrifter som gäller fartygstrafikservice,
- 4) uppgifter inom fartygstrafikservice,
- 5) användning av VTS-centralens tekniska system och anordningar,
- 6) mänskliga faktorer,
- 7) hantering av nöd- och undantagssituationer på VTS-områdets och VTS-centralen.

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

VTS-tjänsteleverantören ska för prestationen utfärda ett betyg eller ett beslut om underkännande.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Kompletterande yrkesutbildning

VTs-tjänsteleverantören svarar för ordnandet kompletterande yrkesutbildning. Den kompletterande yrkesutbildningen ska anordnas enligt ett utbildningsprogram för denna utbildning.

Den kompletterande utbildningen ska omfatta åtminstone följande ämnesområden:

1) grundläggande kunskaper om fartygstrafikservice,

2) den kommunikation som förutsätts i fartygstrafikservice,

3) de bestämmelser och föreskrifter som ska tillämpas i fartygstrafikservice,

4) kännedom om sjöfart för VTs-operatörer,

5) mänskliga faktorer,

6) hantering av undantagssituationer, samt

7) aktuella frågor inom fartygstrafikservice.

Den kompletterande yrkesutbildningen för VTs-operatörer ska ge som teoretisk utbildning. Den kompletterande yrkesutbildningen ska genomgå under de 12 månader som föregår den sista giltighetsdagen för behörighetsintyget.

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

VTs-tjänsteleverantören ska för prestationen utfärda ett betyg eller ett beslut om underkännande.

12 §

Behörighetsintyg för VTs-operatörer

För att behörighetsintyg för VTs-operatörer ska kunna beviljas förutsätts att sökanden har genomgått grundutbildningen för VTs-operatörer med godkänt resultat och att han eller hon i nödvändig utsträckning behärskar finska, svenska och engelska. Om behörighetsintyget ger rätt att tillhandahålla service som avses i 6 eller 7 §, förutsätts dessutom att sökanden har avlagt vaktstyrmansexamen och erhållit vaktstyrmansbrev.

Transport- och kommunikationsverket antecknar i ett behörighetsintyg den fartygstrafikservice som innehavaren av behörighetsintyget är berättigad att tillhandahålla.

12 §

Behörighet för VTs-chefer

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

Gällande lydelse

I fråga om grundutbildning för och de språkkunskaper som krävs av VTS-operatörer föreskrivs närmare genom förordning av statsrådet.

13 §

Behörighet för VTS-chefer

VTS-chefer ska ha sådan behörighet att de kan leda fartygstrafikservicen på ett säkert och effektivt sätt.

Den som har ett giltigt, av Transport- och kommunikationsverket beviljat behörighetsintyg för VTS-operatörer, har genomgått grundutbildningen för VTS-chefer

Föreslagen lydelse

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

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

12 a §

Grundutbildning för VTS-chefer

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

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

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

13 §

Beviljande av behörighetsintyg för VTS-operatörer

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

1) som har genomgått grundutbildningen för VTS-operatörer,

2) som har beviljats minst vaktstyrmansbrev och som har utfört sex månader sjötjänstgöring i däcksbefälsuppgifter,

3) som har goda muntliga och skriftliga kunskaper i finska eller svenska samt tillfredsställande muntliga kunskaper i det andra språket, och

4) som i engelska minst har färdighetsnivå fyra i den allmänna språkexamen som avses i lagen om allmänna språkexamina (964/2004). (se föreslagen 12 § 2 och 3 mom.)

Gällande lydelse

och i behövlig utsträckning behärskar finska, svenska och engelska får vara VTS-chef. Transport- och kommunikationsverket gör i behörighetsintyget en anteckning om grundutbildning som genomgåts med godkänt resultat.

Angående grundutbildning för och de språkkunskaper som krävs av VTS-chefer föreskrivs närmare genom förordning av statsrådet.

Föreslagen lydelse

(upphävs)

13 a §

Giltighet för och förnyande av behörighetsintyg för VTS-operatörer

Behörighetsintyg för VTS-operatörer beviljas för fem år åt gången, och kan förnyas på ansökan.

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

Yrkesskickligheten anses ha bibehållits av en sökande som

1) har en giltig anteckning om godkännande för tillhandahållande av fartygstrafikservice inom minst ett VTS-område eller en sektor av ett VTS-område, eller

2) under de senaste fem åren sammanlagt har minst ett års eller 1 600 timmars arbetserfarenhet av operativt ledning av fartygstrafik eller av arbete som VTS-chef.

Om en sökande inte kan visa sin bibehållna yrkesskicklighet enligt 3 mom. ska sökanden före deltagandet i kompletterande utbildning med godkänt resultat genomgå ett prov som VTS-tjänsteleverantören ordnar och som Transport- och kommunikationsverket godkänt, som visar att sökanden innehar de grundläggande kunskaper som ingår i grundutbildningen för VTS-operatörer. På

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

ansökan av VTS-tjänsteleverantören ska Transport- och kommunikationsverket godkänna provet om det i fråga om de krav som gäller utformning, innehåll, bedömningsmetod och mottagaren av provet är sådant att ett godkänt resultat i provet är tillräckligt för att påvisa att sökanden innehar de grundläggande kunskaper som ingår i ämnesområdena enligt 11 a § 2 mom.

13 b §

Anteckning om godkännande

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

En anteckning om godkännande är i kraft ett år. Giltighetstiden för anteckningen kan förlängas om innehavare av ett behörighetsintyg genomgår i den årliga bedömningen med godkänt resultat.

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

1) ledning av fartygstrafiken i enlighet med utfärdade föreskrifter och anvisningar,

2) kommunikationsfärdigheter, samt

3) hantering av tekniska anordningar och system.

En VTS-operatörs arbetsprestation bedöms som ett praktiskt arbetsprov vid en VTS-central eller i en simulator. Om bedömningen utförs under de tre månader som föregår den sista giltighetsdagen för anteckningen om godkännande, anses giltighetstiden för den nya anteckningen om godkännande börja den dag då giltighetstiden för den föregående anteckningen om godkännande löper ut. Om bedömningen av arbetsprestationen utförs tidigare än tre månader innan giltighetstiden för anteckningen om godkännande går ut, anses giltighetstiden för den nya anteckningen om godkännande börja den dag bedömningen görs.

Gällande lydelse

14 §

Giltighet för och förnyande av behörighetsintyg för VTS-operatörer

Behörighetsintyg för VTS-operatörer beviljas för viss tid, högst fem år, och kan förnyas på ansökan.

Föreslagen lydelse

Om den bedömdes kunskaper inom något av de delområden som avses i 3 mom. inte är tillräckliga, ska den bedömde genomgå den arbetsplatsutbildningsperioden. En person som oavbrutet är borta mer än tolv månader från sitt arbete för vilket personen har erhållit en an-teckning om godkännande ska innan arbetet återupptas genomgå en arbetsplatsutbildningsperiod med godkänt resultat.

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

13 c §

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

Transport- och kommunikationsverket erkänner en behörighet som beviljats utomlands i enlighet med de internationella förpliktelser som är bindande för Finland. En utomlands beviljad behörighet kan erkännas om sökanden har i lagen om erkännande av yrkeskvalifikationer (1384/2015) avsedd behörighet och uppfyller de villkor som föreskrivs i denna lag och som föreskrivs eller bestäms med stöd av den.

14 §

Ordnanande av utbildning som gäller fartygstrafikservice

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

1) kvalitetssystemets tillämpningsområde,

Gällande lydelse

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

VTS-tjänsteleverantören ska varje år göra en utvärdering av behörigheten och kunnandet och anteckna detta i behörighetsintyget. Om en person oavbrutet är borta mer än tolv månader från sitt arbete, för vilket han eller hon har erhållit en anteckning om godkännande, ska personen i fråga innan han eller hon börjar arbeta på nytt genomgå en arbetsplatsutbildningsperiod med godkänt resultat.

I fråga om utvärdering av behörigheten och kunnandet i anknytning till förnyandet av behörighetsintyget, arbetsplatsutbildning och kompletterande yrkesutbildning föreskrivs närmare genom förordning av statsrådet.

Föreslagen lydelse

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

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

- 1) förutsättningar för antagning som studerande,
- 2) erkännande av tidigare förvärvad kompetens,
- 3) undervisningsplanen,
- 4) genomförandet av undervisningen,
- 5) utrymmen och redskap för undervisningen,
- 6) utbildarnas och bedömarens behörighet,
- 7) metoder för bedömning av studieprestationer,
- 8) studerandeinformationssystem, samt
- 9) utläggning av utbildning.

Transport- och kommunikationsverket svarar för ackrediteringen av inhemska läroanstalter och yrkeshögskolor och godkännandet av deras utbildningsprogram. Ackrediteringen och godkännandet är i kraft högst fem år åt gången.

Transport- och kommunikationsverket övervakar att en läroanstalt eller yrkeshögskola och den utbildning den ordnar uppfyller de föreskrivna kraven. Transport- och kommunikationsverket har rätt att få de uppgifter om i 1 och 2 mom. samt i 11 a och 12 a § avsedda omständigheter som behövs för tillsynen över en ackrediterad läroanstalts eller yrkeshögskolas verksamhet, och att utan förhandsanmälan genomföra inspektioner i de lokaler som används för utbildningen samt att

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

närvara vid utbildningar och bedömningar. Över inspektioner ska en inspektionsrapport upprättas. Vid inspektioner ska bestämmelserna i 39 § i förvaltningslagen (434/2003) iakttas.

Läroanstalten eller yrkeshögskolan ska ha en utsedd ansvarig person i utbildningen för fartygstrafikservice samt undervisningspersonal som är förtrogen med fartygstrafikservice.

14 a §

Utbildning som VTS-tjänsteleverantören ordnar

VTS-tjänsteleverantören ska ha ett program för arbetsplatsutbildning och kompletterande utbildning för fartygstrafikservice. Utbildningsprogrammet ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket för godkännande. Godkännandet är i kraft i högst fem år.

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

VTS-tjänsteleverantören ska ha en utsedd ansvarig person för utbildningen som gäller fartygstrafikservice samt undervisningspersonal som är förtrogen med fartygstrafikservice.

14 b §

Anlitande av utomstående sakkunniga för tillsyn över utbildning och ordnandet av den

Transport- och kommunikationsverket får vid övervakning enligt 14 § 4 mom. och 14 a

Gällande lydelse

15 §

Återkallande av behörighetsintyg för VTS-operatör

Transport- och kommunikationsverket ska återkalla behörighetsintyget för en VTS-operatör, om han eller hon inte längre i fråga om kunskaper och färdigheter uppfyller kraven för erhållande av behörighetsintyg

Transport- och kommunikationsverket kan, efter att ha undersökt saken, återkalla ett behörighetsintyg, om

1) den som innehar behörighetsintyget upprepade gånger bryter mot denna lag eller bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den, eller

2) innehavaren av behörighetsintyget har varit berusad vid skötseln av sina uppgifter

Innan beslut om återkallande av behörighetsintyg fattas ska den person som saken gäller höras.

I de fall som avses i 1 och 2 mom. kan Transport- och kommunikationsverket ålägga innehavaren av behörighetsintyget att genast lämna in sitt intyg till den behöriga myndigheten.

Om behörighetsintyget inte återkallas permanent, ska i beslutet anges den tid under vilken behörighetsintyg inte ges. Tiden räknas från det att personen i fråga har delgivits

Föreslagen lydelse

§ 2 mom. anlita utomstående sakkunniga, om det behövs för att utföra tillsynen.

En utomstående sakkunnig ska vara förtrogen med innehållet i de utbildningar tillsynen gäller och med de krav som ställs på ordnandet av dem och ha tillräcklig kännedom om lagstiftningen om och praxis inom fartygstrafikservice, som förvärvats genom arbetserfarenhet eller på något annat sätt. Dessutom ska en utomstående sakkunnig ha tillräcklig sakkunskap om och förtrogenhet med tillsynsverksamhet.

En utomstående sakkunnig har rätt att få de uppgifter som behövs för tillsynen över en ackrediterad läroanstalts eller yrkesskolans verksamhet om i 14 § 1 och 2 mom., 11 a och 12 a § avsedda omständigheter och om i 14 a § avsedd utbildning och ordnandet av den. En utomstående sakkunnig har också rätt att utan förhandsanmälan genomföra inspektioner i lokaler som används för att ordna utbildning samt att närvara vid utbildningar och bedömningar.

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på utomstående sakkunniga när de fullgör uppgifter enligt denna paragraf. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974).

15 §

Registrering och behandling av uppgifter om behörigheter och utbildning

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

Transport- och kommunikationsverket är personuppgiftsansvarig i fråga om behandling av uppgifter som berör ackreditering för utbildningsanordnare samt godkännande av utbildningsprogram enligt denna lag.

Gällande lydelse

*beslutet eller senast från det att
behörighetsintyget upphör att gälla.*

Föreslagen lydelse

(upphävs)

(se föreslagen 15 b § 3 mom.)

(upphävs)

15 a §

Tillfällig förlängning av behörigheter

Transport- och kommunikationsverket får under undantagsförhållanden som avses i beredskapslagen (1552/2011) eller vid störningar under normala förhållanden avvika från kraven för förnyande av behörighetsintyg för VTS-operatörer enligt 13 a § i denna lag. Giltighetstiden för behörighetsintyg för VTS-operatörer får tillfälligt förlängas med högst sex månader från den ursprungliga tidpunkten när giltighetstiden för behörighetsintyget löper ut, om ett förfarande enligt 13 a § till följd av en exceptionell situation med om-fattande följder har försvårats betydligt och ett undantagsförfarande är nödvändigt för att trygga kontinuiteten i sjöfarten och det inte medför fara för människoliv, egendom eller miljö.

15 b §

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

*En sådan innehavare av ett
behörighetsintyg, en ackrediterad läroanstalt*

Gällande lydelse

5 kap VTS-myndighetens behörighet och skyldigheter

16 §

Upprätthållande av fartygstrafikservice

På VTS-operatörer tillämpas
bestämmelserna om straffrättsligt
tjänsteansvar när de sköter sina lagstadgade
uppgifter.

Föreslagen lydelse

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

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

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

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

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

Innehavaren av ett behörighetsintyg är skyldig att utan dröjsmål återlämna ett återkallat behörighetsintyg till Transport- och kommunikationsverket.

5 kap.

Gällande lydelse

20 a §

*System för hantering av information inom
sjöfarten*

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

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

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

Föreslagen lydelse

***VTS-tjänsteleverantörens samt vissa
myndigheters behörighet och skyldigheter***

16 §

Upprätthållande av fartygstrafikservice

— — — — —
På VTS-operatörer, läroanstalters och yrkeshögskolors i 14 § 5 mom. avsedda personal samt VTS-tjänsteleverantörers i 14 a § 3 mom. avsedda personal tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när de sköter de uppgifter som föreskrivs för dem i denna lag. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.
— — — — —

20 a §

*System för hantering av information inom
sjöfarten*

Transport- och kommunikationsverket upprätthåller och utvecklar ett nationellt system för hantering av information inom sjöfarten för att samla in, behandla och registrera den information som avses i EMSW-förordningen och övervakningsdirektivet. När det gäller utveckling, förvaltning, uppbyggnad, underhåll, åtkomsträttigheter, säkerhet och informationsutbyte i fråga om systemet för hantering av information ska Transport- och kommunikationsverket iaktta bestämmelserna i EMSW-förordningen samt övervakningsdirektivet och dess bilaga III.

I Finland är Transport- och kommunikationsverket den nationella samordnare som avses i artikel 18.1 i EMSW-förordningen.

Transport- och kommunikationsverket kan ordna upprätthållandet, genomförandet och den operativa driften av det nationella systemet för hantering av information inom sjöfarten själv eller upphandla dessa hos en VTS-tjänsteleverantör. När det gäller utveckling, förvaltning, uppbyggnad, underhåll, åtkomsträttigheter, säkerhet och informationsutbyte i fråga om systemet för

Gällande lydelse

Transport- och kommunikationsverket ska med hjälp av systemet för hantering av information på begäran och utan dröjsmål kunna lämna sådan information till den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat som gäller ett fartyg samt last och farligt eller förorenande gods som fartyget transporterar.

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

20 d §

Systemet för långväga identifiering och spårning av fartyg

Transport- och kommunikationsverket är den behöriga myndighet som ingår de avtal med Europeiska unionens datacentral för långväga identifiering och spårning av fartyg som krävs för utbytet av information och som svarar för samarbetet i fråga om utbytet av information.

Transport- och kommunikationsverket svarar för uppdateringen av datacentralens fartygsregisteruppgifter och för övervakningen av rapporteringen i fråga om fartyg som är registrerade under finsk flagg och av användningen av utrustningen på fartyg. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om utrustning som gäller långväga identifiering och spårning av fartyg.

6 kap.

Föreslagen lydelse

hantering av information ska även VTS-tjänsteleverantören iakttä *bestämmelserna i EMSW-förordningen* samt övervakningsdirektivet och dess bilaga III.

Den som upprätthåller systemet för hantering av information inom sjöfarten ansvarar för att helpdesken för det nationella systemet för hantering av information inom sjöfarten ordnas enligt artikel 5 i EMSW-förordningen. Tullen svarar för att ta emot och övervakar de anmälningar som avses i 22 a–22 c § och som lämnas i systemet för hantering av information inom sjöfarten.

Systemet för hantering av information inom sjöfarten ska vara sådant att det kan anslutas till SafeSeaNet-systemet. Informationen ska kunna sändas och tas emot elektroniskt.

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

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

20 d §

Systemet för långväga identifiering och spårning av fartyg

Transport- och kommunikationsverket är den behöriga myndighet som ingår de avtal med Europeiska unionens datacentral som krävs för utbytet av information och som svarar för samarbetet i fråga om utbytet av information.

Gällande lydelse

Meddelanden som gäller ett fartyg och dess last

22 a §

Fartygens ankomstmeddelande

Fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg i sjöfart som anlöper en finsk hamn eller ankarplats ska lämna ett elektroniskt ankomstmeddelande till Tullen med hjälp av det elektroniska system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a §. Meddelandet ska lämnas minst 24 timmar före ankomsten eller senast då fartyget avgår från en hamn med den finska hamnen som destination. Om destinationen bestäms först under resans gång, ska meddelandet lämnas senast då destinationen har bestämts. Dessutom ska fartyget meddela den slutgiltiga ankomsttiden då det nått destinationen.

Ankomstmeddelandet ska innehålla de uppgifter som anges i punkt A i bilagan till direktivet om rapporteringsformaliteter. Dessutom kan Tullen kräva att ankomstmeddelandet innehåller de uppgifter i FAL-formulären som avses i punkterna 1 - 6 i punkt B i bilagan till direktivet om rapporteringsformaliteter samt uppgifter i sjöfartshälsodeklarationen, om de behövs för att säkerställa nationell intern ordning och säkerhet eller för att verkställa lagar på tull-, skatte-, invandrings-, miljö- eller folkhälsoområdet.

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

22 b §

Föreslagen lydelse

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

Transport- och kommunikationsverket svarar för uppdateringen av *Europeiska unionens* datacentrals fartygsregisteruppgifter och för övervakningen av rapporteringen i fråga om fartyg som är registrerade under finsk flagg och av användningen av utrustningen på fartyg. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om utrustning som gäller långväga identifiering och spårning av fartyg.

6 kap.

Anmälningar som berör fartyget och dess last

22 a §

Fartygens ankomstmeddelande

Fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg i sjöfart som anlöper en finsk hamn eller ankarplats ska lämna ett elektroniskt ankomstmeddelande till Tullen med hjälp av det elektroniska system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a §. Meddelandet ska lämnas minst 24 timmar före ankomsten eller senast då fartyget avgår från en hamn med en finsk hamn som destination *om färden räcker mindre än 24 timmar. Om hamnen eller ankarplatsen* bestäms först under resans gång, ska meddelandet lämnas senast när destinationen har bestämts. Dessutom ska *fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för fartyget* meddela den slutgiltiga ankomsttiden då *fartyget* nått destinationen.

Ankomstmeddelandet ska innehålla de uppgifter som anges i *del A* i bilagan till *EMSW-förordningen*. Dessutom kan Tullen kräva att ankomstmeddelandet ska innehålla de uppgifter i FAL-formulären som avses i *del B punkt 1 - 6 i förordningen* samt uppgifter i

Gällande lydelse

Fartygens avgångsmeddelande

Fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg i sjöfart som ska avgå från en finsk hamn eller ankarplats ska före fartygets avgång lämna ett elektroniskt avgångsmeddelande till tullmyndigheten med hjälp av det elektroniska system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a §. Dessutom ska den slutgiltiga avgångstiden meddelas då fartyget avgått.

Tullmyndigheten kan kräva att avgångsmeddelandet innehåller de uppgifter i FAL-formulären som avses i punkterna 1-6 i punkt B i bilagan till direktivet om rapporteringsformaliteter, om de är behövliga för att säkerställa nationell intern ordning och säkerhet eller för att verkställa lagar på tull-, skatte-, invandrings-, miljö- eller folkhälsoområdet.

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

22 c §

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

Fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett sådant fartyg med farligt eller förorenande gods ombord som anlöper en finsk hamn eller ankarplats som sin första destination från en hamn utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska, före avgången från lastningshamnen, med hjälp av det elektroniska system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § lämna ett ankomstmeddelande enligt 22 a § och dessutom elektroniskt informera

Föreslagen lydelse

sjöfartshälsodeklarationen. Dessutom kan Tullen kräva uppgifter som baseras på nationell lagstiftning och nationella krav som avses i del C i bilagan till förordningen, om de godkänts att ingå i den datauppsättning som godkänts för Finland enligt 2 kap. i EMSW-förordningen. Uppgifter som avses i detta moment får krävas, om de behövs för att säkerställa nationell intern ordning och säkerhet eller för att verkställa lagar på tull-, skatte-, invandrings-, miljö- eller folkhälsoområdet.

Tullen ska kontrollera att de uppgifter om fartygets ankomst som förutsätts i del A punkt 1-5 och 7 i bilagan till EMSW-förordningen uppfyller kraven.

22 b §

Fartygens avgångsmeddelande

Fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg i sjöfart som ska avgå från en finsk hamn eller ankarplats ska före fartygets avgång lämna ett elektroniskt avgångsmeddelande till Tullen med hjälp av det system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a §. Dessutom ska fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för fartyget meddela den slutgiltiga avgångstiden då fartyget avgått.

Tullen kan kräva att avgångsmeddelandet ska innehålla de uppgifter i FAL-formulären som avses i del B punkt 1 - 6 i bilagan till EMSW-förordningen samt de uppgifter som ingår i sjöfartshälsodeklarationen. Dessutom kan Tullen kräva uppgifter som baseras på nationell lagstiftning och nationella krav som avses i punkt C i bilagan till förordningen, om de godkänts att ingå i den datauppsättning som godkänts för Finland enligt 2 kap. i EMSW-förordningen. Uppgifter som avses i detta moment får krävas, om de behövs för att säkerställa nationell intern ordning och säkerhet eller för att verkställa lagar på tull-, skatte-, invandrings-, miljö- eller folkhälsoområdet.

Tullen ska kontrollera att de uppgifter om fartygets avfärd som förutsätts i del A punkt

Gällande lydelse

tullmyndigheten om det farliga gods som fartyget ska transportera. Om destinationen bestäms först under resans gång, ska anmälan lämnas senast då destinationen har bestämts.

Fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg som ska lämna en finsk hamn med farligt eller förorenande gods ombord ska senast vid avgången lämna en *elektronisk* anmälan om lasten till tullmyndigheten med hjälp av det *elektroniska* system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a §.

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

Närmare bestämmelser om den anmälningsskyldighet som gäller last som innehåller farligt eller förorenande gods får utfärdas genom förordning av statsrådet.

22 d §

Lämnande av uppgifter för statistik

När informationen om sjötrafiken samlas in, statistiken sammanställs och resultaten av informationsinsamlingen sänds ut ska statistikdirektivet om transporter till sjöss iakttas. Transport- och kommunikationsverket ska sända resultaten av informationsinsamlingen till Europeiska kommissionen.

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

Ägarna till fartyg i sjöfart eller deras representanter ska lämna uppgifterna till Transport- och kommunikationsverket *eller VTS-tjänsteleverantören, om Transport- och kommunikationsverket* gett *VTS-*

Föreslagen lydelse

1–5 och 7 i bilagan till EMSW-förordningen uppfyller kraven.

22 c §

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

Fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett sådant fartyg med farligt eller förorenande gods ombord som anlöper en finsk hamn eller ankarplats som sin första destination från en hamn utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska, före avgången från lastningshamnen, *utöver det ankomstmeddelande som avses i 22 a §*, med hjälp av det system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a § lämna *en anmälan till Tullen* om det farliga gods som fartyget ska transportera. Om destinationen *eller ankarplatsen* bestäms först under resans gång, ska *meddelandet* lämnas senast då destinationen har bestämts.

Fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg som ska lämna en finsk hamn med farligt eller förorenande gods ombord ska senast vid avgången lämna en anmälan om lasten till *Tullen* med hjälp av det system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a §.

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

Närmare bestämmelser om anmälningsskyldigheten *i fråga om* last som innehåller farligt eller förorenande gods får utfärdas genom förordning av statsrådet.

22 d §

Lämnande av uppgifter för statistik

När informationen om sjötrafiken samlas in, statistiken sammanställs och resultaten av informationsinsamlingen sänds ut ska

Gällande lydelse

tjänsteleverantören i uppdrag att samla in informationen, elektroniskt med hjälp av det elektroniska system som avses i 20 a §.

Föreslagen lydelse

Europaparlamentets och Rådets direktiv 2009/42/EG om förande av statistik över gods- och passagerarbefordran till sjöss iakttas. Transport- och kommunikationsverket ska sända resultaten av informationsinsamlingen till Europeiska kommissionen.

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

Ägarna till fartyg i sjöfart eller deras representanter ska lämna uppgifterna till Transport- och kommunikationsverket med hjälp av det system för hantering av information inom sjöfarten som avses i 20 a §.

22 h §

Anmälan om fartygs avvikande användning av farled

Fartygets befälhavare, dennes ombud eller fartygsoperatören ska lämna den behöriga VTS-centralen en anmälan som innehåller behövliga uppgifter om fartygets djupgående, huvuddimensioner, den planerade ruten, och på vilket sätt fartygets färd avviker från farledens dimensioner, om fartygets djupgående överskrider farledens dimensionerade djupgående eller fartyget i övrigt är avsevärt större än det dimensionerande fartyg som använts vid planeringen av farleden eller annars använder farleden på ett sådant sätt att farledens tillräcklighet inte kan säkerställas utifrån farledens dimensionerade djupgående.

Skyldigheten att anmäla ett fartygs avvikande användning av farleden gäller inte fartyg med en största längd mindre än 50 meter, bogserbåtar, fartygskombinationer eller fartyg som befraktats för fullgörandet av isbrytningstjänster som avses i 10 a § i lagen

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

om fartygs isklasser och isbrytarassistans (1121/2005).

Transport- och kommunikationsverket får utfärda närmare föreskrifter om lämnandet av anmälan.

28 b §

Anmärkning och varning

Transport- och kommunikationsverket kan ge en innehavare av ett behörighetsintyg eller en ansvarig person hos den som bedriver verksamhet med stöd av ett beslut om godkännande av utbildning en anmärkning eller varning, om denne på något annat än i 15 b § 2 mom. 2 punkten avsett sätt åsidosätter bestämmelser eller föreskrifter som gäller det som avses i behörighetsintyget eller beslutet om godkännande.

Transport- och kommunikationsverket kan dessutom ge en anmärkning eller varning till den som

- 1) bryter mot beslutet om inrättande,*
- 2) bryter mot en föreskrift om tillfällig ledning av fartygstrafiken i speciellsituationer som avses meddelats med stöd av 17 § 1 eller 3 mom.,*
- 3) bryter mot ett förbud som meddelats med stöd av 17 a §,*
- 4) bryter mot bestämmelserna om deltagande i fartygstrafikservice i 21 § 1 mom.,*
- 5) försummar fartygets befälhavares anmälningsskyldighet enligt 22 § 2 eller 3 mom.,*
- 6) försummar fartygets ankomstmeddelande enligt 22 a § 1 mom.,*
- 7) försummar fartygets avgångsmeddelande enligt 22 b § 1 mom.,*
- 8) försummar ett ankomst- eller avgångsmeddelande om last som innehåller farligt eller förorenande gods enligt 22 c § 1 eller 2 mom.,*
- 9) försummar att lämna uppgifter för statistik enligt 22 d § 4 mom.,*
- 10) försummar avlastarens anmälningsskyldighet enligt 22 e § 1 eller 3 mom.,*

29 §

Straffbestämmelser

Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot de föreskrifter som fastställts i det beslut om inrättande som avses i 8 § eller mot en order som getts med stöd av 17 § 1 eller 3 mom. eller mot ett förbud som meddelats med

Gällande lydelse

stöd av 17 a § eller mot bestämmelserna i 21 § 1 mom. eller försummar anmälningsskyldigheten enligt 22, 22 a–22 e eller 23 § ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för fartygstrafikserviceförseelse dömas till böter.

Föreslagen lydelse

11) försummar att anmäla fartygets avvikande användning av farled enligt 22 h § 1 mom., eller

12) försummar att anmäla kritiska lägen och olyckor till sjöss enligt 23 § 1 mom.

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

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

29 §

Avgift för trafikförseelse

Tullen får påföra den en avgift för trafikförseelse, som uppsåtligen eller av oaktsamhet

1) bryter mot beslutet om inrättande,

2) bryter mot en föreskrift om tillfällig ledning av fartygstrafiken i specialsituationer som meddelats med stöd av i 17 § 1 eller 3 mom.,

3) bryter mot ett förbud som meddelats med stöd av 17 a §,

4) bryter mot bestämmelserna om deltagande i fartygstrafikservice i 21 § 1 mom.,

5) försummar fartygets befälhavares anmälningsskyldighet enligt 22 § 2 eller 3 mom.,

6) försummar fartygets ankomstmeddelande enligt 22 a § 1 mom.,

7) försummar fartygets avgångsmeddelande enligt 22 b § 1 mom.,

8) försummar ett ankomst- eller avgångsmeddelande om last som innehåller farligt eller förorenande gods enligt 22 c § 1 eller 2 mom.,

9) försummar att lämna uppgifter för statistik enligt 22 d § 4 mom.,

10) försummar avlastarens anmälningsskyldighet enligt 22 e § 1 eller 3 mom.,

29 a §

Felavgift

Om fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg för sjötransport som anlöper en finsk hamn eller ankarplats eller som avgår från en finsk hamn eller ankarplats uppsåtligen eller av oaktsamhet försummar anmälningsskyldigheten enligt 22 a eller 22 b § får Tullen påföra en felavgift på

Gällande lydelse

minst 50 och högst 3 500 euro. När storleken på felavgiften bestäms ska det beaktas hur klandervärt förfarandet varit och om det har upprepats.

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

I de beslut om felavgift enligt 1 mom. som Tullen fattat får omprövning begäras på det sätt som anges i förvaltningslagen (434/2003). I ett beslut som har fattats med anledning av en begäran om omprövning får ändring sökas genom besvär hos Helsingfors förvaltningsdomstol på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Förvaltningsdomstolens beslut får överklagas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

30 §

Domstol

I ärenden som skall behandlas enligt 17 och 21–23 § i denna lag bestäms den behöriga domstolen enligt 21 kap. i sjölagen (674/1994).

31 §

Ändringssökande

När det gäller andra beslut än beslut om återkallande av behörighetsintyg för en VTS-operatör får omprövning begäras. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen.

Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

Föreslagen lydelse

11) försummar att anmäla fartygets avvikande användning av farled enligt 22 h § 1 mom., eller

12) försummar att anmäla kritiska lägen och olyckor till sjöss enligt 23 § 1 mom.

Avgiften för trafikförseelse är minst 50 och högst 3 500 euro. Avgiften för trafikförseelse ska betalas till staten. När storleken på avgiften för trafikförseelse bestäms ska det beaktas hur klandervärt förfarandet varit och om det har upprepats. Ingen avgift ska påföras om förfarandet ska betraktas som ringa eller om påförandet av en avgift med beaktande av förfarandets art, hur återkommande och planmässig det varit samt övriga omständigheter är oskäligt. Gärningsmannen kan då ges en anmärkning, om det finns grund för detta.

29 a §

Verkställighet av avgift för trafikförseelse

Rättsregistercentralen sköter verkställigheten av beslut om avgift för trafikförseelse. Tullen och domstolen ska underrätta Rättsregistercentralen om sina beslut om påförande av avgift för trafikförseelse. Rättsregistercentralen ska också underrättas om ett beslut att avlyfta en avgift.

En avgift för trafikförseelse preskriberas fem år efter att ett lagakraftvunnet beslut fattats. Bestämmelser om verkställighet av avgift för trafikförseelse finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

(upphävs)

Gällande lydelse

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

Föreslagen lydelse

30 §

Behörig domstol

I ärenden som ska behandlas enligt 17, 21, 22, 22 a–22 f, 22 h eller 23 § i denna lag bestäms den behöriga domstolen enligt 21 kap. i sjölagen (674/1994).

31 §

Ändringssökande

I Tullens beslut om avgift för trafikförseelse enligt 29 § får omprövning begäras.

I andra beslut som avses i denna lag än i 15 b § avsedda beslut om återkallande av behörighetsintyg för en VTS-operatör får omprövning begäras hos Transport- och kommunikationsverket.

Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen. Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

Med undantag för beslut om avgift för trafikförseelse enligt 29 § får beslut som fattats med stöd av denna lag verkställas oberoende av begäran om omprövning eller besvär, om inte den myndighet där ändring söks bestämmer något annat.

Denna lag träder i kraft den 20 . Lagens 20 a och 22 a–22 d § träder dock i kraft först den 15 augusti 2025.

Lag

om ändring av 11 a § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) 11 a §, sådan den lyder i lag 170/2019, som följer:

Gällande lydelse

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.

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.

Föreslagen lydelse

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 systemet *för hantering av information inom sjöfarten* senast tre dagar före fartygets beräknade ankomst till hamnen eller till ankarplatsen, eller om resan beräknas ta mindre än tre dagar senast innan fartyget avgår från föregående hamn. Fartygets representant eller ombud ansvarar för att information om fartygets faktiska ankomst- och avgångstid lämnas till *systemet för hantering av information inom sjöfarten*.

Om en utökad inspektion inte görs på basis av ett förhandsmeddelande, ska tillsynsmyndigheten underrätta den befälhavare eller redare 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.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om verkställighet av böter (672/2002) 1 § 2 mom. 27 punkten, sådan den lyder i lag 562/2023, och
fogas till 1 § 2 mom., sådant det lyder i lag 562/2023, en ny 28 punkt som följer:

Gällande lydelse

1 §

Tillämpningsområde

På det sätt som föreskrivs i denna lag
verkställs också

27) en påföljdsavgift enligt 68 § i
lotsningslagen (561/2023).

Föreslagen lydelse

1 §

Lagens tillämpningsområde

På det sätt som föreskrivs i denna lag
verkställs också

27) en påföljdsavgift enligt 68 § i
lotsningslagen (561/2023),

28) en avgift för trafikförseelse enligt 29 §
i lagen om fartygstrafikservice (623/2005).

Denna lag träder i kraft den 20 .