

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av sjölagen, 2 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg och 11 kap. 4 § i lagen om sjöarbetsavtal samt förslag till godkännande av ändringarna i vissa bilagor till vissa av Internationella sjöfartsorganisationens konventioner och förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av konventionerna

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att sjölagens bestämmelser om fartygs dagböcker ses över och att lagen utökas med bestämmelser om rapporter om olyckor och tillbud. Propositionen bidrar i enlighet med regeringsprogrammets målsättningar till att främja digitaliseringen och göra regleringen smidigare.

Digitaliseringen främjas genom att det blir möjligt att föra dagbok elektroniskt på fartyg. Bestämmelserna om dagböcker på fartyg tas in i lag och uppdateras samtidigt. I lagen föreslås även bestämmelser om körjournal, vilket lättar på kraven att föra dagbok på vissa fartyg.

I syfte att förbättra sjösäkerheten och beakta säkerhetsrisker utökas sjölagen med bestämmelser om att uppgifter om olyckor och tillbud i samband med fartygets drift ska rapporteras till Trafiksäkerhetsverket och med bestämmelser om hur uppgifter om tillbud får användas. Det föreslås också att bestämmelserna om skriftlig rapport och befrielse från skyldigheten att avge sjöförklaring ändras.

Vidare föreslås det att sjölagen får en bestämmelse om att Trafiksäkerhetsverket är den behöriga myndighet som avses i Internationella sjöfartsorganisationens konventioner och resolutioner, om inte något annat föreskrivs särskilt.

Dessutom föreslås ändringar och justeringar av teknisk karaktär i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg och i lagen om sjöarbetsavtal.

I propositionen föreslås också att riksdagen godkänner de ändringar som gäller inspektioner och utvärderingar i bilagorna till Internationella sjöfartsorganisationens konventioner. Genom dessa ändringar blir Internationella sjöfartsorganisationens utvärderingar och inspektioner obligatoriska. I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna av konventionerna som hör till området för lagstiftningen. Därutöver föreslås det i sjölagen ett nytt kapitel om inspektioner och utvärderingar som utförs av Internationella sjöfartsorganisationen och av Europeiska kommissionen och Europeiska sjösäkerhetsbyrån.

Lagarna om ändring av sjölagen, lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg samt lagen om sjöarbetsavtal avses träda i kraft så snart som möjligt. Bestämmelser om ikraftträdandet av lagen om sättande i kraft av bestämmelser i ändringarna i bilagor till Internationella sjöfartsorganisationens konventioner utfärdas genom förordning av statsrådet. Lagen avses träda i kraft samtidigt som ändringarna träder i kraft internationellt för Finlands del.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	4
1 NULÄGE	4
1.1 Lagstiftning och praxis.....	4
1.1.1 Bestämmelser om dagböcker.....	4
1.1.2 Rapportering av olyckor och tillbud i samband med fartygs drift.....	5
1.1.3 Inspektion och utvärdering	6
1.1.4 Behörig myndighet	7
1.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU.....	7
1.2.1 Bestämmelser om dagböcker.....	7
1.2.2 Rapportering av olyckor och tillbud i samband med fartygs drift.....	9
1.2.3 Inspektion och utvärdering	10
1.3 Bedömning av nuläget	12
1.3.1 Bestämmelser om dagböcker.....	12
1.3.2 Rapportering av olyckor och tillbud i samband med fartygs drift.....	12
1.3.3 Behörig myndighet	13
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	13
2.1 Bestämmelser om dagböcker	13
2.2 Rapportering av olyckor och tillbud i samband med fartygs drift	14
2.3 Inspektion och utvärdering.....	14
2.4 Behörig myndighet.....	15
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	15
3.1 Bestämmelser om dagböcker	15
3.2 Rapportering av olyckor och tillbud i samband med fartygs drift	16
3.3 Inspektion och utvärdering.....	16
3.4 Behörig myndighet.....	17
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	17
DETALJMOTIVERING	20
1 LAGFÖRSLAG	20
1.1 Lag om ändring av sjölagen	20
1.2 Lag om ändring av 2 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg...29	
1.3 Lag om ändring av 11 kap. 4 § i lagen om sjöarbetsavtal.....	29
1.4 Ändringar i konventionerna föranledda av III-koden och deras förhållande till Finlands lagstiftning	30
1.5 Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i vissa bilagor till vissa av Internationella sjöfartsorganisationens konventioner	31
2 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	31
3 IKRAFTTRÄDANDE	31
4 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN, BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING.....	31
4.1 Förhållande till grundlagen	31
4.2 Behovet av riksdagens samtycke	33
4.3 Behandlingsordning	35
LAGFÖRSLAG	37
om ändring av sjölagen.....	37
om ändring av 2 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg ..42	

RP 23/2017 rd

om ändring av 11 kap. 4 § i lagen om sjöarbetsavtal.....	43
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i vissa bilagor till vissa av Internationella sjöfartsorganisationens konventioner.....	44
FÖRDRAGSTEXT.....	45
BILAGOR.....	74
PARALLELLTEXT.....	74
om ändring av sjölagen.....	74
om ändring av 2 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg ..	81
om ändring av 11 kap. 4 § i lagen om sjöarbetsavtal.....	82

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

1.1 Lagstiftning och praxis

1.1.1 Bestämmelser om dagböcker

De centrala nationella bestämmelserna om förande av skeppsdagbok finns i 18 kap. 1–5 § i sjölagen (674/1994). I skeppsdagboken antecknas uppgifter om händelser som berör fartygets navigering samt dess drift och manövrering, och i maskindagboken antecknas uppgifter som berör fartygets maskiner. I fartygets dagböcker ska uppgifter föras in om vad som inträffar under resan och som kan vara till nytta att känna till för redaren, lastägaren, försäkringsgivaren eller någon annan vars rätt kan påverkas av händelserna under resan. Fartygets dagböcker innehåller således en allmän översikt över de händelser som hänför sig till fartygets drift.

I 18 kap. 1 § 1 mom. i sjölagen finns en bestämmelse om skyldigheten att föra skepps- och maskindagbok på fartyg som används i utrikesfart. Termen utrikesfart har i nyare lagstiftning ersatts med termen internationell fart. Enligt paragrafens 2 mom. ska såväl skepps- som maskindagboken upprättas enligt ett fastställt formulär och vara försedd med sidnumrering och med förseglad genomdragning. I 3 mom. finns ett bemyndigande med stöd av vilket föreskrifter om hur dagbok ska föras på vissa fartyg i utrikesfart samt på fartyg i inrikesfart och fiskefartyg får utfärdas genom förordning. I paragrafens 4 mom. finns ett omnämnande av andra dagböcker som ska föras på fartyg, vilka regleras särskilt. Detta omnämnande avser sådana olje-, last- och avfallsdagböcker som regleras i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009). Förandet av radiodagbok på fartyg grundar sig på bestämmelser i internationella överenskommelser och på Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter om utrustande av fartyg med radioutrustning. I 20 kap. i sjölagen finns straffbestämmelser som anknyter till förandet av dagböcker på fartyg.

Angående fartygs dagböcker finns även gällande reglering på lägre nivå, som har utfärdats med stöd av bemyndigandet i 1939 års sjölag (167/1939), vilken upphävdes genom den gällande sjölagen. Enligt 24 kap. 1 § 3 mom. i den gällande sjölagen är förordningar som har utfärdats med stöd av den upphävda lagen fortfarande i kraft, om inte något annat bestäms genom förordning. I förordningen angående förande av skeppsdagbok och maskindagbok å vissa fartyg (224/1960) finns bestämmelser om förande av dagböcker på fartyg i internationell fart med en bruttodräktighet på högst 500 och som används i sådan begränsad fart som anges i förordningen. I förordningen finns också bestämmelser om förande av dagböcker på fartyg i inrikes fart och på fiskefartyg. Föreskrifter om de anteckningar som ska göras i skepps- och maskindagboken finns även i handels- och industriministeriets beslut om befälhavares åliggande i avseende på fartygs sjövärdighet och förande av skeppsdagbok (326/1967). Bestämmelser om de uppgifter som ska antecknas i skeppsdagboken finns dessutom i flera olika lagar.

Förandet av radiodagbok på fartyg regleras däremot inte i några gällande bestämmelser på lagnivå. Trafiksäkerhetsverket har med stöd av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009), nedan *fartygssäkerhetslagen*, den 19 november 2014 utfärdat föreskriften om radioutrustning på fartyg (TRAFI/5379/03.04.01.00/2014) och den 14 februari utfärdat föreskriften om besiktning av fartyg (TRAFI/976/03.04.01.00/2013), som innehåller föreskrifter om besiktning av radioutrustning. Föreskrifter om radiojour och förande av radiodagbok samt om dagbokens förvaring finns i den föreskrift om vakthållning på fartyg (TRAFI/16654/03.04.01.00/2011) som Trafiksäkerhetsverket den 26 september 2011 utfärdat med stöd av lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009), nedan *lagen om fartygspersonal*.

Det är i praktiken inte möjligt att till alla delar tillämpa de bestämmelser om fartygs dagböcker som ingår i det gällande 18 kap. i sjölagen, eftersom innehållet till vissa delar är föråldrat. Enligt bestämmelserna ska dagboken upprättas enligt ett fastställt formulär. Man har dock strävat efter att precisera regleringen om förande av dagböcker genom att revidera dagböckernas formulär och göra dem ändamålsenligare med tanke på den praktiska tillämpningen. Trafiksäkerhetsverket har senast år 2010 reviderat formulären för dagböckerna. I detta sammanhang utgavs också engelskspråkiga skepps- och maskindagböcker.

Trafiksäkerhetsverket ger ut sådana dagböcker som avses i de gällande bestämmelserna och som överensstämmer med de formulär som fastställts av Trafiksäkerhetsverket. Dagböckerna prissätts enligt affärsekonomiska grunder. Förseglingen av dagböckerna sköts av Trafiksäkerhetsverkets inspektörer. Den avgift som tas ut för förseglingen regleras i kommunikationsministeriets förordning om Trafiksäkerhetsverkets avgiftsbelagda prestationer (1585/2015).

Det är synnerligen viktigt att säkerställa att uppgifterna i fartygets dagböcker är tillförlitliga och autentiska. Fartygets dagböcker innehåller skriftligen dokumenterad information om händelser som hänför sig till fartygets drift och förhållandena på fartyget, vilka har betydande bevisvärde. Utgångspunkten är att de uppgifter som antecknats i dagböckerna betraktas som korrekta, om inte något annat visas. Dagböckerna används som dokumentation bl.a. i samband med sjöförklaringar och vid rättegångar som berör fartyg. Uppgifter som införts i dagböckerna kan användas också i andra sammanhang, exempelvis för att visa sjöfartens art och omfattning i samband med ansökningar om sådana stöd som avses i lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007). Uppgifter som införts i dagböckerna kan även användas vid utredning av frågor som berör skadeståndsansvaret i samband med olycksfall. Därutöver hör det enligt Statsrådets förordning om lotsning (246/2011) till förutsättningarna för beviljande av linjelotsbrev att det läggs fram en tillförlitlig på skeppsdagboken baserad utredning om att sökanden har deltagit i fartygets navigering.

1.1.2 Rapportering av olyckor och tillbud i samband med fartygs drift

I den gällande sjöfartslagstiftningen föreskrivs flera olika typer av rapporteringsskyldigheter i fråga om olyckor och tillbud.

I 18 kap. 6 § i sjölagen bestäms det att befälhavaren på ett finskt fartyg är skyldig att avge sjöförklaring. I de fall då sjöförklaring enligt 6 § ska avges, ska befälhavaren enligt 18 kap. 8 § i sjölagen utan dröjsmål också avge skriftlig rapport om händelsen till Trafiksäkerhetsverket. Enligt 2 mom. i den nämnda paragrafen ska befälhavaren avge skriftlig rapport till Trafiksäkerhetsverket också i de övriga fall som särskilt nämns i momentet. Rapporten, som ska göras genom ifyllning av en blankett som har fastställts av kommunikationsministeriet, ska enligt paragrafens 3 mom. innehålla en utförlig beskrivning av den inträffade händelsen och av allt som kan vara till ledning vid bedömningen av orsakerna till den, samt en fullständig avskrift av det som har antecknats om händelsen i skeppsdagboken och maskindagboken. Det är i praktiken fråga om en rapport om en sjöolycka, som kan lämnas in elektroniskt via Trafiksäkerhetsverkets webbplats.

Enligt 6 kap. 11 a § i sjölagen ska befälhavaren anmäla fara för sjönöd till den sjöräddningscentral eller sjöräddningsundercentral som avses i sjöräddningslagen (1145/2001) eller till någon annan enhet som leder efterspanings- och räddningsaktionerna på området.

Enligt 20 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) ska anmälan om brott mot en bestämmelse eller föreskrift som gäller fartygssäkerheten om möjligt göras skriftligen till tillsynsmyndigheten. Enligt 23 § i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) ska fartygets befälhavare underrätta VTS-myndigheten om varje kritiskt läge eller olycka som äventyrar sjösä-

kerheten på finskt vattenområde. Underrättelsen ska göras till Trafikverket, som är VTS-myndighet i Finland.

Enligt 16 § 2 mom. i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011) ska bl.a. Trafiksäkerhetsverket och en juridisk person som är inblandad i en olycka eller ett tillbud som har inträffat i sjötrafik eller som uppenbart lider skada av en sådan olycka underrätta Olycksutredningscentralen om alla olyckor som kan bli föremål för utredning enligt lagen i fråga. Också i sjöräddningslagen (1145/2001) finns bestämmelser om underrättelseskyldighet. Enligt 10 § 1 mom. i sjöräddningslagen ska var och en utan dröjsmål förmedla anmälningar och upplysningar om ett kritiskt läge samt anmäla observationer och åtgärder som gäller en sådan situation till sjöräddningens behöriga ledningscentral.

1.1.3 Inspektion och utvärdering

I Finland finns det för närvarande inte på lagnivå några bestämmelser om de inspektioner och utvärderingar, dvs. revisioner, som utförs av Internationella sjöfartsorganisationen (nedan *IMO*). IMO har reviderat Finlands sjöfartsförvaltning år 2011, då revisionen enligt IMO:s regler baserade sig på frivillighet. Enligt artikel 7 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser ska IMO genomföra en revision av medlemsstaternas förvaltning åtminstone vart sjunde år. Denna artikel upphör dock att gälla senast den 17 juni 2017 eller tidigare än detta, så snart IMO:s obligatoriska revisionsprogram för medlemsstaterna har trätt i kraft.

I samband med den revision som utfördes år 2011 granskade inspektörerna hur myndigheterna i Finland har satt i kraft olika IMO-konventioner. Vid revisionen granskades också hur Finland skött sina förpliktelser i egenskap av flagg-, kust- och hamnstat. I IMO:s revisionsrapport fick Finland dels beröm och dels uppmaningar att utveckla myndighetsverksamheten. De finländska sjöfartsmyndigheter som berördes av revisionen betraktade över lag den som en nyttig och positiv erfarenhet. Revisionen betraktades också som ett gott redskap för utvecklande av verksamheten. Finland har i december 2014 delgett IMO:s sekretariat information om de åtgärder som vidtagits med anledning av IMO:s revisionsrapport.

Europaparlamentets och rådets förordningar och direktiv innehåller ofta bestämmelser som förutsätter att kommissionen ska utföra inspektionsbesök i medlemsstaterna för att säkerställa effektivt genomförande av rättsakterna och följa upp verksamheten i fråga. Enligt artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå får Europeiska sjösäkerhetsbyrån (nedan *EMSA*) göra inspektionsbesök i medlemsstaterna för att sköta uppgifter som kommissionen anförtrott den. Medlemsstaternas nationella myndigheter ska främja genomförandet av EMSA:s inspektioner. I samband med inspektionsbesöken granskar EMSA hur medlemsstaterna har satt i kraft EU-lagstiftningen om frågor som gäller sjösäkerheten, den marina miljön och sjöfartsskyddet. Avsikten med inspektionsbesöken är också att följa hur väl EU:s system för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg fungerar.

EMSA har utfört flera inspektionsbesök i Finland, vilka bl.a. berört genomförandet av rådets direktiv nr 96/98/EG om marin utrustning samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester. EMSA har också utfört en revision av säkerhetsutredningsverksamheten i Finland.

IMO:s utvärderingar och inspektioner samt EMSA:s inspektionsbesök genomförs oftast genom att man bekantar sig med dokumentationen och med den faktiska verksamheten, samt genom intervjuer. IMO och EMSA utvärderar förutom sådana myndigheter som hör till kommunikationsministeriets förvaltningsområde också andra organ vars uppgiftsområde omfattas av IMO:s konventioner eller av EU-lagstiftningen om frågor som gäller sjösäkerheten, den ma-

rina miljön eller sjöfartsskyddet. Till dessa organ hör t.ex. Olycksutredningscentralen, gränsbevakningsväsendet, tull och Finlands miljöcentral.

1.1.4 Behörig myndighet

För närvarande bestäms det alltid särskilt i lagen vilken myndighet som är behörig myndighet inom sjöfartssektorn. Det finns alltså ingen allmän bestämmelse om den behöriga myndigheten.

IMO antar årligen flera resolutioner genom vilka bilagor till sjöfartskonventionerna ändras. Oftast gäller resolutionerna ändringar av teknisk karaktär, som i regel kan sättas i kraft genom förordning av statsrådet. Ibland kan ikraftsättandet av en resolution emellertid kräva att det anges vilken myndighet som är behörig i det aktuella sammanhanget, vilket å sin sida kräver reglering på lagnivå. Som behörig myndighet anges i dylika sammanhang oftast Trafiksäkerhetsverket, till vars uppgifter det enligt 2 § i lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009) hör såväl att sörja för tryggheten av sjöfarten som att begränsa miljöolägenheter som orsakas av trafiken.

1.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU

1.2.1 Bestämmelser om dagböcker

En del av bestämmelserna om förande av dagböcker på fartyg i internationell fart och om dagböckernas innehåll grundar sig på internationella konventioner som är bindande för Finland.

I regel 28 i kapitel V i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981), nedan *SOLAS-konventionen*, finns bestämmelser om registrering av navigeringsåtgärder. Enligt denna regel ska alla fartyg på internationell resa föra bok över navigeringsåtgärder och händelser som är av betydelse för navigationssäkerheten. De uppgifter som registreras ska vara tillräckligt detaljerade och omfatta hela sjöresan, med beaktande av IMO:s rekommendationer. Om uppgifterna inte har införts i fartygets skeppsdagbok, kan de registreras i någon annan form som administrationen godkänner. Kapitel V i SOLAS-konventionen tillämpas på alla fartyg på alla resor, om inte något annat uttryckligen bestäms i kapitlet.

IMO-församlingen har vid sitt 22:a möte genom resolution A.22(916) fastställt riktlinjer för antecknandet av händelser som hänför sig till navigationen. IMO:s rekommendationer är i rättsligt avseende av riktgivande karaktär. Enligt dem får skeppsdagbok föras också i någon annan form som administrationen godkänner än i form av en manuell dagbok. Anteckningarna ska göras på ett bestående sätt för hand, mekaniskt eller i elektronisk form. I rekommendationerna ges dessutom anvisningar om förandet av dagbok och om de anteckningar som ska föras in i dagboken.

Regel 28 i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen gäller dock bara internationell trafik. Enligt regel 1 i kapitel V i bilagan får en fördragsslutande stats administration dessutom slå fast i vilken omfattning bestämmelserna i regel 28 inte tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet under 150, oberoende av resa, fartyg med en bruttodräktighet under 500 som inte används på internationella resor samt fiskefartyg. Enligt regel 3 i kapitel V i bilagan får en fördragsslutande stats administration bevilja fartyg som saknar mekanisk framdrivning ett allmänt undantag från bestämmelserna i regel 28. Dessutom kan administrationen under vissa förreskrivna förutsättningar bevilja enskilda fartyg partiella eller villkorliga eftergifter eller motsvarigheter när det gäller registreringen av navigeringsåtgärder.

De ovan nämnda bestämmelserna i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen har satts i kraft genom lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (1358/2002). Lagens 2 §, som innehöll bestämmelser där Sjöfartsverket i enlighet med SOLAS-konventionen bemyndigades utfärda föreskrifter samt medge partiella och villkorliga eftergifter och motsvarigheter i fråga om säkerhetskraven för navigering, har vid ingången av år 2010 upphävts genom lag (1690/2009), då reformen av fartygssäkerhetslagstiftningen trädde i kraft. Motsvarande bestämmelser ingår för närvarande i 11 § i fartygs-säkerhetslagen, där också villkoren för eftergifter och motsvarigheter anges.

Bilagan till SOLAS-konventionen innehåller ett stort antal detaljerade föreskrifter om de anteckningar som ska föras in i skeppsdagboken eller en motsvarande dagbok, vilka gäller alla fartyg eller vissa typer av fartyg. Föreskrifter som gäller alla fartyg har utfärdats bl.a. om anteckningar som berör fartygets arbetsspråk, tidpunkterna för granskning och testning av styrnings- och livräddningsutrustning samt om olika övningar. Föreskrifter som gäller vissa fartygstyper har utfärdats bl.a. om tidpunkterna för öppnande och stängning av luckor som är viktiga för fartygets säkerhet samt om användningen av öppnings- och stängningsanordningar.

I kapitel IV i bilagan till SOLAS-konventionen hänvisas det beträffande förandet av radiodagbok till Internationella teleunionens (ITU) radioreglemente. Enligt bestämmelserna i bilaga 16 till radioreglementet ska det i radiodagboken göras anteckningar åtminstone om nödtrafik, iltrafik och varningstrafik samt om andra händelser som är av betydelse med avseende på radiotrafiken. Administrationen har både enligt SOLAS-konventionen och enligt radioreglementet rätt att närmare definiera hur och med vilka metoder anteckningar ska göras i radiodagboken.

Vid beredningen av den gällande sjölagen har samarbete bedrivits med Sverige, Danmark och Norge, vars lagstiftning likaså innehåller bestämmelser om fartygs dagböcker. Enligt Sveriges, Danmarks och Norges lagstiftning är det möjligt att föra dagböcker också i elektronisk form.

De bestämmelser om fartygs dagböcker som ingår i Finlands sjölag motsvarar i fråga om sitt innehåll främst bestämmelserna i Sveriges sjölag (1994:1009). Också Sveriges sjölag innehåller bestämmelser om skyldigheten att föra dagböcker, om de anteckningar som ska göras i dagböckerna, om förandet av dagböcker samt om rätten till information och om dagböckernas förvaring. I Sverige har den myndighet som svarar för sjöfartsfrågor, dvs. Transportstyrelsen, utfärdat föreskrifter om skeppsdagbok, maskindagbok, kombinerad skepps- och maskindagbok samt journal (TSFS 2010:18). Manuella anteckningar i skeppsdagboken får ersättas med elektroniskt lagrade uppgifter. En förutsättning för detta är dock att uppgifterna inte kan ändras i efterhand. Införandet av uppgifter i systemet förutsätter även att den som gör anteckningarna använder ett personligt lösenord. I Sverige utges dagböcker inte längre i tryckt form. Transportstyrelsens föreskrifter innefattar modeller för dagböckerna samt uppgifter om dagböckernas format.

Danmarks sjölag (Søloven LBK nr 538 af 15/06/2004) innehåller beträffande fartygs dagböcker bestämmelser om rätten till information samt om dagböckernas förvaring. Skyldigheten att föra dagböcker på fartyg regleras genom den danska sjöfartsstyrelsens (Søfartsstyrelsen) föreskrifter om skepps- och radiodagböcker (Bekendtgørelse om skibs- og radiodagbøger BEK nr 978 af 20/07/2007). Enligt den danska sjöfartsstyrelsens föreskrifter kan sjöfartsstyrelsen godkänna att dagböcker förs i elektronisk form och att anteckningarna i skepps- och radiodagböcker görs helt eller delvis i elektronisk form. Anteckningarna ska göras så att de inte kan ändras i efterhand. Införandet av anteckningar i elektronisk form förutsätter att den som gör anteckningarna använder ett personligt lösenord. Dessutom ska de elektroniska dagboks-anteckningarna dagligen säkerhetskopieras. I Danmark ger sjöfartsstyrelsen ut dagböcker i tryckt form.

I Norge grundar sig regleringen om fartygs dagböcker på fartygssäkerhetslagen (Lov om skipssikkerhet LOV 2007-02-16 nr 09). Den norska sjöfartsstyrelsen (Sjøfartsdirektoratet) har utfärdat en föreskrift om förande av dagböcker på fartyg och flytande anordningar (Forskrift om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger FOR 1992-09-15 nro 693). I föreskriften förutsätts det att de elektroniska dagbokssystemen och installationen av dem motsvarar de internationella bestämmelserna om saken. Dessutom förutsätts det att företaget har avtalat med sjöfartsstyrelsen om att dagbok förs i elektronisk form. Enligt den norska sjöfartsstyrelsens föreskrift ska elektroniska dagböcker skyddas så att uppgifter i dem inte ändras eller utplånas. Ifall det krävs att dagböckerna ska undertecknas, ska de förses med elektronisk signatur. I Norge ger sjöfartsstyrelsen ut dagböcker i tryckt form.

1.2.2 Rapportering av olyckor och tillbud i samband med fartygs drift

IMO har enligt sin grundstadga inte sådana normgivningsbefogenheter att organisationen kunde utfärda bindande bestämmelser om utredningen av olyckor för de fördragsslutande staterna, men SOLAS-konventionen ger en möjlighet till detta. IMO har ansett att det är viktigt att de fördragsslutande staterna samarbetar vid utredningen av sjöolyckor, och strävat efter att främja sjöfartens gemensamma intressen med hjälp av flera resolutioner, varav den första trädde i kraft år 1968.

De enskilda resolutionerna sammanfördes och utvidgades genom 1997 års kod för utredning av sjöolyckor och tillbud till sjöss, dvs. resolution A.884(21), samt resolution A.849(20) (Amendments to the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents). Bilagan till resolution A.849(20) innefattar IMO:s kod för utredning av olyckor och tillbud till sjöss (Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents). År 2008 antog IMO genom sin resolution MSC.257(84) en ny regel i SOLAS-konventionen. I enlighet med detta tillägg till konventionen ska de ”internationella standarder och rekommenderade metoder för säkerhetsutredningar efter sjöolyckor och tillbud till sjöss” som avses i IMO:s resolution MSC.255(84) iakttas i samband med utredningen av sjöolyckor. Den sist nämnda resolutionen medförde ändringar i och tillägg till den ovan nämnda koden från år 1997.

Rådets direktiv 1999/35/EG om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik, nedan *besiktningsdirektivet*, var den första EU-rättsakten som innehöll bestämmelser om utredning av sjöolyckor. Besiktningsdirektivets tillämpningsområde omfattar alla ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik, oavsett deras flagg, dvs. registreringsstat. Besiktningsdirektivet ger medlemsstaterna rätt att utreda olyckor eller delta i utredningen av dem, om olyckan har inträffat i sådan trafik som avses i direktivet. Bestämmelser om utredning av sjöolyckor finns också 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. Reglerandet av utredningen av sjöolyckor inom EU fortgick då kommissionen i november 2005 lade fram ett förslag till direktiv om utredning av olyckor i sjötransportsektorn. Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn och om ändring av rådets direktiv 1999/35/EG och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG, nedan *direktivet om olyckor i sjötransportsektorn*, trädde i kraft i juni 2009. I Finland har detta direktiv genomförts genom fartygssäkerhetslagen.

I Sverige har rapporteringen av tillbud reglerats i sjölagen, så att befälhavarna på alla svenska handelsfartyg, fiskefartyg och statsfartyg är rapporteringsskyldiga. Dessa ska genast rapportera till den särskilt angivna myndigheten förutom om olyckor även om händelser som har eller kan antas ha orsakat skada på fartyget eller lasten. Lagen om undersökning av olyckor (1990:712) förpliktar dessutom till utredning av andra händelser som kunde ha föranlett en

sjöolycka. I avvikelse från vad som gäller i Finland kan en sjöförklaring i Sverige ges också i ”nära ögat-situationer”.

I Danmark har rapporteringen av tillbud reglerats i sjösäkerhetslagen (Lov on sikkerhed til søs), med stöd av vilken den danska sjöfartsmyndigheten har utfärdat en föreskrift om rapportering av olyckor, dödsfall och tillbud till sjöss (638/14.6.2011). Rapporteringsskyldigheten gäller alla danska fartyg samt fartyg på Danmarks territorialvatten, utom fritidsbåtar och fartyg som inte används för kommersiell sjötrafik. Befälhavaren och redaren ska säkerställa att rapporten ges. Försummelse av rapporteringsskyldigheten föranleder bötesstraff.

I Storbritannien har rapporteringen av tillbud reglerats i lagstiftningen om utredning av olyckor (2012 No. 1973, The Merchant Shipping Regulations 2012). En rapporteringsskyldig befälhavare eller fartygsägare som utan giltig orsak underlåter att ge en föreskriven rapport anses ha gjort sig skyldig till en förseelse som bestraffas med böter.

1.2.3 Inspektion och utvärdering

Kriterierna för den revision som utförs av IMO har fastställts i resolution A.1070(28), som IMO-församlingen antog den 4 december 2013, dvs. i den s.k. III-koden (IMO Instruments Implementation Code). III-koden innehåller en kodifiering av de obligatoriska förpliktelser för sjöfartsadministrationen som hänför sig till verkställandet och genomförandet av IMO:s bestämmelser. Vid inspektionerna tillämpas dock endast de delar av III-koden som berör konventioner och regelverk som medlemsstaten i fråga har satt i kraft. Inspektionerna begränsar sig således endast till de förpliktelser som medlemsstaten i fråga har förbundit sig vid. Punkterna 29–32 i koden, som gäller hamnstatsinspektörernas behörighet och obligatorisk sjötjänst, är å sin sida endast riktgivande.

IMO-församlingen har också antagit resolution A.1067(28), där ramarna och förfarandena för IMO:s revisionsprogram för medlemsstaterna fastställs. Denna riktgivande resolution skapar ett ramverk för IMO:s inspektioner och utvärderingar. Det är alltså inte fråga om en bindande resolution, utan snarare om anvisningar både för IMO och för medlemsstaterna om hur inspektionerna och utvärderingarna ska genomföras.

Genom beslut av IMO-församlingen, sjösäkerhetskommittén (MSC) och kommittén för skydd av den marina miljön (MEPC) har bestämmelserna om revision gjorts obligatoriska och utsträckt att gälla flera IMO-konventioner. IMO-församlingen antog vid sitt 28:e möte den 4 december 2013 utöver resolution A.1070(28) även resolutionerna A.1083(28), A.1084(28) och A.1085(28), genom vilka tillämpningen av III-koden gjordes obligatorisk i samband med 1966 års internationella lastlinjekonvention, nedan *lastlinjekonventionen*, (FördrS 52/1968), 1969 års internationella skeppsmättningskonvention, nedan *skeppsmättningskonventionen*, (FördrS 31/1982) och 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss, nedan *COLREG-konventionen* (FördrS 30/1977). IMO:s sjösäkerhetskommitté antog vid sitt 93:e möte den 22 maj 2014 resolutionerna MSC.366(93), MSC.373(93), MSC.374(93) och MSC.375(93), genom vilka ändringar gjordes i bilagan till SOLAS-konventionen, bilagan till 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, nedan *STCW-konventionen*, (FördrS 22/1984), och i bilagan till 1988 års protokoll till 1966 års internationella lastlinjekonvention (FördrS 291/2000). Därutöver antog IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön vid sitt 66:e möte den 4 april 2014 resolutionerna MEPC.246(66) och MEPC.247(66), genom vilka ändringar gjordes i bilagorna I, II, III, IV, V och VI till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, nedan *MARPOL-konventionen*, (FördrS 51/1983). De bestämmelser som ingår i de nämnda konventionerna har tagits in i olika lagar och förordningar i Finlands nationella lagstiftning.

De ändringar gällande revision som gjorts i konventionerna träder i kraft internationellt genom ett s.k. förfarande för tyst medgivande, så att ändringarna i enlighet med artikel VIII(b)(vi)(2)(bb) i SOLAS-konventionen anses ha blivit antagna den 1 juli 2015, om inte 1/3 av de fördragsslutande parterna eller fördragsslutande parter vars handelsflottor sammanlagt har minst 50 % av världshandelsflottans bruttodräktighet har motsatt sig ändringarna före det. Enligt artikel XII(1)(a)(vii)(2) i STCW-konventionen anses ändringarna ha blivit antagna den 1 juli 2015, om inte 1/3 av de fördragsslutande parterna eller fördragsslutande parter vars handelsflottor sammanlagt har minst 50 % av världshandelsflottans bruttodräktighet har motsatt sig ändringarna före det. Enligt artikel 2(f)(ii)(bb) i 1988 års protokoll till 1966 års internationella lastlinjekonvention anses ändringarna ha blivit antagna den 1 juli 2015, om inte 1/3 av parterna i 1988 års protokoll till lastlinjekonventionen eller de parter vars handelsflottor sammanlagt har minst 50 % av världshandelsflottans bruttodräktighet har motsatt sig ändringarna före det. Enligt artikel 16(2)(f)(iii) i MARPOL-konventionen anses ändringarna ha blivit antagna den 1 juli 2015, om inte 1/3 av de fördragsslutande parterna eller fördragsslutande parter vars handelsflottor sammanlagt har minst 50 % av världshandelsflottans bruttodräktighet har motsatt sig ändringarna före det. I enlighet med de ovan nämnda bestämmelserna trädde ändringarna i kraft i de fördragsslutande staterna den 1 januari 2016, fränsett de stater som motsatt sig ändringarna före det aktuella datumet och som inte återtagit beslutet om att motsätta sig ändringarna före ikraftträdandedagen.

Finland har den 26 maj 2015 genom en not meddelat IMO:s generalsekreterare, som är depositarie, att Finland inte ännu kunnat godkänna de ändringar i konventionerna som gjorts genom resolutionerna, eftersom de innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och därmed kräver riksdagens godkännande. I noten konstaterades det att Finland har för avsikt att godkänna ändringarna efter att man erhållit ett tillbörligt nationellt godkännande för dem.

EU har inte utfärdat någon uttömmande lagstiftning om III-koden. Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG av den 23 april 2009 om fullgörande av flaggstatsförpliktelser innehåller emellertid bestämmelser om de förpliktelser som medlemsstaterna ska fullgöra i egenskap av flaggstater. Till dessa förpliktelser hör medlemsstaternas skyldighet att vidta behövliga åtgärder för att IMO ska kunna revidera deras administration minst vart sjunde år. Artikeln rörande denna skyldighet upphör dock att gälla senast den 17 juni 2017, eller vid en tidigare tidpunkt som fastställs av kommissionen, så snart IMO:s obligatoriska revisionsprogram för medlemsstaterna har trätt i kraft.

I Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG av den 19 november 2008 om minimikrav på utbildning för sjöfolk regleras de skyldigheter som flaggstaterna ska iakttä med stöd av STCW-konventionen. STCW-konventionen hör således till EU:s exklusiva behörighet.

1.3 Bedömning av nuläget

1.3.1 Bestämmelser om dagböcker

De gällande bestämmelserna om fartygs dagböcker motsvarar inte till alla delar det krav som ställs i 80 § 1 mom. i grundlagen på att bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter ska utfärdas genom lag. Bestämmelser som berör förande av dagböcker på vissa fartyg i internationell fart och inrikes fart samt på fiskefartyg finns fortfarande i olika förordningar.

De gällande bestämmelserna om dagböcker är dessutom bristfälliga och delvis också föråldrade i materiellt hänseende. De bestämmelser om dagböcker som finns i 18 kap. i sjölagen grundar sig i materiellt avseende i huvudsak på motsvarande bestämmelser som fanns i den upphävda sjölagen från år 1939, och bestämmelserna har inte reviderats sedan år 1994 då den gällande sjölagen trädde i kraft. Också de gällande bestämmelserna i handels- och industriministeriets beslut om förande av dagböcker och om de anteckningar som ska göras i dem har utfärdats med stöd av bemyndigandena i 1939 års sjölag, och de har inte reviderats sedan 1960-talet.

I de gällande bestämmelserna förutsätts det att dagbok ska föras manuellt i form av en bok, trots att den nutida tekniken gör det möjligt att föra dagbok också i elektronisk form. Enligt kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen och enligt ITU:s radioreglemente är det möjligt att i stället för en manuell dagbok föra dagbok också på något annat sätt som godkänns av administrationen. Sverige, Danmark, Norge och många andra stater har således i sina föreskrifter om dagböcker godkänt att dagbok förs i elektronisk form i stället för eller vid sidan av en manuell dagbok.

Uppgifter om fartygets drift insamlas nuförtiden i stor utsträckning automatiskt på nya fartyg. I och med den moderna tekniken har fartygen utrustats med anordningar som registrerar sådana mätbara faktorer som hänför sig till fartygets drift och omgivning. Därmed minskar behovet av att särskilt föra in samma uppgifter i olika dagböcker. Uppgifter om fartygets omgivning erhålls också med hjälp av externa källor, såsom väderkartor, vilka har blivit allt noggrannare, samt med hjälp av den fartygstrafikservice som tillhandahålls på land. Därmed har betydelsen av den information som registreras ombord på fartyget minskat. Uppgifter kan erhållas också i form av kopior och utskrifter av lastdokument.

Enligt de gällande bestämmelserna ska den manuella dagboken upprättas enligt ett fastställt formulär och vara försedd med sidnumrering och förseglad genomdragningslinje. Bland dessa krav är i synnerhet kravet på försegling inte längre motiverat. Dessutom är skyldigheten att föra en kombinerad skepps- och maskindagbok tämligen krävande för fartyg av mindre storleksklass.

1.3.2 Rapportering av olyckor och tillbud i samband med fartygs drift

De rapporteringsskyldigheter som föreskrivs i sjöfartslagstiftningen är delvis överlappande. Deras omfattning och innehåll varierar, eftersom de har olika syften. Exempelvis den underrättelse till VTS-myndigheten som avses i 23 § i lagen om fartygstrafikservice ska göras via radio, och skyldigheten att göra underrättelsen gäller bara fartyg som befinner sig på finskt territorialvatten eller som omfattas av finsk tillsyn.

Trafiksäkerhetsverket får för närvarande inte sådan heltäckande information om olyckor och framför allt inte om tillbud i samband med fartygs drift som myndigheten behöver för sitt säkerhetsfrämjande arbete. I avvikelse från vad som gäller luftfart och järnvägstrafik innehåller den gällande nationella lagstiftningen inte för sjöfartens del några bestämmelser alls om rapportering av olyckor och tillbud, dvs. om rapportering av händelser till Trafiksäkerhetsverket.

Rapporteringen av avvikande händelser utgör en del av säkerhetsstyrningen, och syftet med rapporteringen är att förbättra säkerheten. Systemet för rapportering av händelser inom sjöfarten omfattas av kraven i den internationella koden för säkerhetsstyrning, nedan *ISM-koden*. ISM-koden anger minimistandarden för säker drift av fartyg och förhindrande av miljöförstöring, vilken alla fartyg som omfattas av SOLAS-konventionens tillämpningsområde ska iaktta. Rapportering av avvikande händelser är motiverad eftersom man kan minska risken för allvarliga olyckor genom att analysera ”nära ögat-situationer” och mindre olyckor samt genom att vidta föregripande korrigeringsåtgärder.

1.3.3 Behörig myndighet

Sjölagen innehåller inte för närvarande någon allmän bestämmelse om den behöriga myndigheten inom sjöfartsförvaltningen. I flera av IMO:s resolutioner anförs ”den behöriga myndigheten” eller ”administrationen” olika uppgifter. De ändringar som görs genom resolutionerna är ofta av teknisk karaktär och i allmänhet av ringa betydelse. De innefattar därmed inte bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, och de kräver inte heller av någon annan anledning godkännande av riksdagen. Ändringarna kan därför vanligtvis sättas i kraft genom förordning av statsrådet. Angående sådana ändringar som inte kräver ikraftsättande publiceras ett meddelande av kommunikationsministeriet i Finlands författningssamlings fördragsserie. För att den behöriga myndigheten ska kunna fastställas behövs det dock reglering på lagnivå i sådana fall där myndigheten i en konvention åläggs uppgifter som det inte finns ett tillräckligt bemyndigande för i nationell lag. Genom en allmän bestämmelse om den behöriga myndigheten underlättas således verkställigheten av IMO:s resolutioner i fortsättningen.

2 Målsättning och de viktigaste förslagen

2.1 Bestämmelser om dagböcker

Till propositionens centrala syften hör att i enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Juha Sipiläs regering främja digitaliseringen och göra regleringen smidigare. Det föreslås att bestämmelserna om dagböcker ska förtydligas och ses över så att den centrala regleringen överförs till lagnivå och därmed motsvarar grundlagens krav på att bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter ska utfärdas genom lag. De bemyndiganden med stöd av vilka närmare bestämmelser får utfärdas om lagens tillämpning ska vara tillräckligt exakta och noggrant avgränsade. Lagens bestämmelser om dagböcker ska utökas med sådan reglering om förande av dagböcker på fartyg som för närvarande ingår i förordningar. Regleringen ska också göras smidigare genom att förordningen angående förande av skeppsdagbok och maskindagbok å vissa fartyg samt handels- och industriministeriets beslut om befälhavares åliggande i avseende på fartygs sjövärdighet och förande av skeppsdagbok, vilka i materiellt avseende är föråldrade, ska upphävas.

Syftet med propositionen är att förtydliga den skyldighet att föra dagbok på olika fartyg som baserar sig på fartygets storlek, det område fartyget trafikerar samt fartygets passagerarantal. Samtidigt har man för avsikt att lätta på de skyldigheter som hänförs sig till förandet av dagbok på mindre fartyg, genom att införa bestämmelser om en ny typ av dagbok, dvs. körjournal, som inte kräver lika omfattande anteckningar som de dagböcker som är i bruk för närvarande. Lättnaden gäller fartyg i internationell fart med en bruttodräktighet som understiger 100 samt fartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet på minst 150 men under 300, samt alla fartyg i inrikes fart vars resa mellan hamnarna varar högst 20 minuter. Dessutom har man för avsikt att lätta på skyldigheten att föra dagbok på små fiskefartyg, så att dagbok för fiskefartyg i framtiden ska föras på fiskefartyg vars längd är minst 15 meter. För närvarande ska dagbok föras på fiskefartyg vars längd är minst 10 meter. Avsikten är att kravnivån beträffande skyldigheten att föra dagbok på fiskefartyg ska motsvara den kravnivå som gäller skyldigheten att föra dag-

bok på andra fartyg. Till målsättningarna hör även att uppdatera bestämmelserna om förande av dagbok och om de anteckningar som ska göras i dagboken.

Det föreslås att bestämmelserna om förande av dagbok ska ändras så att det ska vara möjligt att föra dagbok också i elektronisk form. En elektronisk dagbok kan kombineras med andra dagböcker som ska föras på fartyget eller med annan information som insamlas med modern teknik. I den gällande regleringen bestäms det att dagbok får föras endast manuellt och att dagboken ska upprättas enligt ett fastställt formulär och vara försedd med sidnumrering och förseglad genomdragning. Enligt propositionen ska de detaljer som hänför sig till dagbokens form emellertid inte längre regleras i lag, utan i föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket utfärdar med stöd av bemyndiganden i lagen. Ur föreskrifterna om manuella dagböcker ska man bl.a. slopa det krav på försegling av dagboken som medfört praktiska problem.

I propositionen möjliggörs också förande av dagbok på engelska även i sådana fall där engelska inte är fartygets arbetsspråk. Detta är motiverat av flera orsaker. Engelska är det arbetsspråk som används inom sjöfart på internationella vatten. Omsättningen bland fartygspersonalen är stor, och det krävs att personalen ska kunna engelska för att erhålla behörighet i enlighet med STCW-konventionen. Många rederier använder engelska även som rapporteringsspråk trots att det inte är fartygets arbetsspråk och då är det redigare att dagbok förs på engelska.

Närmare föreskrifter om fartygs dagböcker ska utfärdas av Trafiksäkerhetsverket. Det är fråga om föreskrifter av teknisk karaktär, som gäller dagböckernas form, förfarandet för godkännande av elektroniska dagböcker, bevarandet av uppgifter, förandet av dagbok och införandet och godkännandet av anteckningar i dagboken, de uppgifter som ska föras in i dagboken samt bilagor till dagboken.

I 20 kap. 3 § 2 och 3 mom. samt i 4 § i sjölagen finns bestämmelser om straff som hänför sig till förandet av dagbok på fartyg. I dessa bestämmelser föreslås inga ändringar.

2.2 Rapportering av olyckor och tillbud i samband med fartygs drift

Det föreslås att sjölagen får nya bestämmelser om att Trafiksäkerhetsverket ska underrättas om olyckor och tillbud, för utvecklande av det säkerhetsfrämjande arbetet. Motsvarande bestämmelser finns redan i fråga om luftfart och järnvägstrafik. Avsikten är att skapa enhetlig praxis för vilken typ av händelser och hur allvarliga händelser som kräver rapportering.

Trafiksäkerhetsverket behöver en nationell databas för olyckor och tillbud inom sjöfarten, för att kunna granska säkerhetsstyrningssystemens funktion samt identifiera risker och säkerhetstrender, dels med tanke på den riskförebyggande myndighetsverksamheten och dels med tanke på utvecklandet av lagstiftningen. Med hjälp av tillförlitlig information kan åtgärder vidtas vid rätt tidpunkt, dimensioneras rätt och inriktas korrekt, varvid resursanvändningen och åtgärdernas genomslagskraft effektivteras. Trafiksäkerhetsverket upprätthåller också en lägesbild av trafiksystemet, som beskriver säkerhetsläget inom Finlands trafiksystem.

2.3 Inspektion och utvärdering

IMO samt Europeiska kommissionen och EMSA har inspekterat och utvärderat de finländska sjöfartsmyndigheternas verksamhet. Det nuvarande systemet, som grundar sig på frivillighet, kommer emellertid att bli obligatoriskt för IMO:s medlemsstater då III-koden träder i kraft. Genom denna proposition begärs riksdagens godkännande för de ändringar i bilagorna till IMO:s konventioner som berör III-koden, så att ändringarna kan sättas i kraft i Finland. Dessutom föreslås det att sjölagen får bestämmelser om revisioner som utförs av Europeiska kommissionen och av EMSA.

2.4 Behörig myndighet

Det föreslås att sjölagen får en bestämmelse om att Trafiksäkerhetsverket är den behöriga nationella myndighet som avses i IMO:s konventioner och resolutioner. Trafiksäkerhetsverket föreslås således vara behörig myndighet om inte något annat bestäms i sjölagen eller i någon annan lag. Det är fråga om en allmän bestämmelse, från vilken undantag kan föreskrivas antingen i sjölagen eller i någon annan lag.

Syftet med förslaget är att förenkla och underlätta ikraftsättandet av IMO:s resolutioner. Detta förslag främjar också kundinriktad service och förtydligar situationen ur sjöfartsaktörernas synvinkel, i och med att utgångspunkten är att en och samma instans alltid är behörig myndighet.

3 Propositionens konsekvenser

3.1 Bestämmelser om dagböcker

Propositionen har inga betydande ekonomiska konsekvenser för redare, eftersom bestämmelser med i huvudsak motsvarande innehåll redan har varit gällande med stöd av 18 kap. i sjölagen och förordningen angående förande av skeppsdagbok och maskindagbok å vissa fartyg. Genom propositionen skapas framför allt förutsättningar för förnyelse av förfarandena i anslutning till förandet av dagbok, med utnyttjande av digitala metoder, så att det blir möjligt att föra dagbok i elektronisk form i stället för i form av en tryckt dagbok. Elektroniska dagböcker används allmänt i många andra stater. I Finland har redarna redan för länge sedan framställt önskemål om att elektroniska dagböcker ska få tas i bruk, och sådana används redan på många finska fartyg. Det föreslås dock inte bli obligatoriskt att ta i bruk elektroniska dagböcker. Det är möjligt att redarna orsakas tilläggskostnader av de datasystem och den utrustning som krävs ifall dagböckerna börjar föras i elektronisk form. Kostnaderna minskar dock i detta fall i viss mån av att redarna inte längre behöver skaffa dagböcker som förs manuellt.

De skyldigheter som hänför sig till förandet av dagbok lindras för sådana fartygstypers del som i fortsättningen får föra körjournal i stället för kombinerad skepps- och maskindagbok. Skyldigheten att föra dagbok lindras också för små fiskefartygs del, då dagbok inte längre behöver föras på fiskefartyg vars längd underskrider 15 meter. De föreslagna ändringarna förväntas minska arbetet i anslutning till förandet av dagböcker på dessa fartyg, och därmed även i någon mån minska kostnaderna för fartygens redare.

Om alla redare övergår till att använda elektroniska dagböcker på sina fartyg, kommer Trafiksäkerhetsverket att gå miste om de inkomster som erhållits genom försäljningen av dagböcker. Den inkomstförlust som orsakas Trafiksäkerhetsverket bedöms emellertid vara liten.

Vidare sänks priset på dagboken i och med att kravet på försegling slopas. Priset på oförseglade dagböcker är 72–93 euro. För försegling av en dagbok uttas enligt förordningen om Trafiksäkerhetsverkets avgiftsbelagda prestationer en avgift på 55 euro.

Slopandet av kravet på försegling gynnar redarna också på grund av att det efter avskaffandet av detta krav kommer att finnas bara en typ av dagbok, varvid förväxlingar undviks i samband med beställningen av dagböcker. Samtidigt underlättas också arbetet vid Trafiksäkerhetsverket, även om slopandet av kravet på försegling förväntas medföra endast ringa konsekvenser för arbetsmängden vid Trafiksäkerhetsverket.

I framtiden är det möjligt att Trafiksäkerhetsverket slutar trycka och ge ut manuella dagböcker. Därefter kan dagbok föras antingen elektroniskt eller manuellt med en dagbok som motsvarar kraven i den föreskrift som Trafiksäkerhetsverket utfärdar om saken.

Enligt propositionen ska systemen för elektroniska dagböcker godkännas av Trafiksäkerhetsverket, genom att systemtillverkarna ansöker om godkännande för sina system hos Trafiksäkerhetsverket. Det förväntas dock inkomma mycket få ansökningar om godkännande, vilket innebär att dessa ansökningar kommer att medföra endast ringa konsekvenser för Trafiksäkerhetsverkets arbetsmängd och inkomster.

3.2 Rapportering av olyckor och tillbud i samband med fartygs drift

Propositionen har positiva konsekvenser för sjösäkerheten. Omfattande och enhetlig insamling, registrering och analys av uppgifter om olyckor och tillbud ger en mångsidig helhetsbild av säkerhetsläget inom sjöfarten samt av eventuella säkerhetsrisker. Det blir även möjligt att avvärja risker ännu effektivare än förut, eftersom en bred informationsbas gör det lättare att välja och rikta in de säkerhetsförbättrande åtgärderna på ett ändamålsenligt sätt. I och med att säkerheten förbättras minskar antalet olyckor och allvarliga tillbud samt de kostnader som dessa orsakar parterna och samhället.

Vid Trafiksäkerhetsverket har två årsverken anvisats för analys av säkerheten inom sjöfarten. Ifall en enhetlig databaslösning väljs och resurser inte längre behöver anvisas för manuell hantering av rådata, kan resurserna riktas till utvecklandet och upprätthållandet av databasen. För den riskförebyggande myndighetsverksamheten krävs en bred informationsbas. Med hjälp av analys av uppgifter om avvikande händelser blir det lättare att rikta in myndighetsresurserna till sådana områden där såväl riskerna som åtgärdernas effekt är störst, vilket medför positiva kostnadseffekter. Propositionen medför i viss mån tilläggsarbete för Trafiksäkerhetsverket, men arbetet kan skötas med de nuvarande personalresurserna.

För rederierna kan propositionen medföra vissa tilläggskostnader i anslutning till utvecklandet av rapporteringssystemen. De rederier som är bundna av ISM-koden om säkerhetsstyrning bör dock redan ha adekvata rapporteringssystem. I samband med kommersiell luftfart och järnvägstrafik har aktörerna redan tidigare orsakats motsvarande kostnader, vilka inte har ansetts vara oskäligen. Rapporteringssystemet skapar också en informationsbas för identifiering av risker i rederiets egen verksamhet, och kan därmed även medföra betydande besparingar för rederierna i och med att säkerheten och möjligheterna att utveckla verksamheten förbättras.

Trafiksäkerhetsverket har under den senaste tiden betonat insamlingen och analysen av information om avvikande händelser i sin verksamhet. Inom luftfarten har rapporteringen av information om händelser redan under flera års tid utnyttjats vid inriktandet av myndigheternas åtgärder. I framtiden borde organisationerna och myndigheterna utveckla uppföljningen av effekterna av de åtgärder som vidtas med anledning av rapporteringen av händelser inom varje trafiksektor.

Propositionen har positiva konsekvenser för myndigheternas tillgång till information också om frågor som berör den marina miljön. Händelser som berör miljön rapporteras i så liten utsträckning att det inte är möjligt att göra någon statistisk analys av dem. I och med att trafiken ökar förväntas även risken för olyckor och oljeskador öka, trots att trafikledningen och fartygens säkerhet samtidigt förbättras. Med hjälp av rapportering av avvikande händelser erhålls information i huvudsak om finska fartygs verksamhet. Det är dock viktigt att främja denna fråga också på det internationella planet och stöda EMSA:s åtgärder för att åstadkomma ett heltäckande system för tillgång till information som rapporterats inom hela Europa.

3.3 Inspektion och utvärdering

För sjöfartsmyndigheterna har de frivilliga inspektionerna och utvärderingarna varit av nytta när det gällt att utveckla och effektivisera verksamheten. Inspektionerna och utvärderingarna kommer även i framtiden att kunna genomföras med samma resurser som förut. De korrige-

rande åtgärder som föranleds av iakttagelser som görs på grundval av inspektionerna och utvärderingarna kan däremot kräva att myndigheterna ser över de nationella förfarandena. De åtgärder som krävs till följd av en revision kan således medföra kostnader eller kräva att tilläggsresurser anvisas för att avhjälpa observerade brister.

Genomgång av en IMO-revision påverkar också fartygens riskprofil och därigenom även de finländska rederiernas konkurrenskraft. I det samförståndsavtal om hamnstatskontroll som undertecknats i Paris den 26 januari 1982, nedan *Paris MOU*, tillämpas riskbaserade riskprofiler för fartyg i samband med hamnstatskontroller. Fartygen klassificeras på grundval av vissa allmänna och historiska faktorer som fartyg med hög, normal eller låg säkerhetsrisk. En förutsättning för att ett fartyg ska klassificeras som ett fartyg med låg säkerhetsrisk är att dess flaggstat har genomgått IMO-revision. Den finländska sjöfartsförvaltningen genomgick en revision år 2011. De finländska rederiernas konkurrenskraft förbättrades av att deras fartyg nu kan klassificeras som fartyg med låg säkerhetsrisk i hamnar utomlands. Inspektionsintervallen fastställs i enlighet med fartygens klassificering, så att fartyg med hög säkerhetsrisk inspekteras oftare.

3.4 Behörig myndighet

I och med att Trafiksäkerhetsverket anges som behörig myndighet inom sjöfartsförvaltningen kan dess uppgifter eventuellt i viss mån öka. Det är möjligt att Trafiksäkerhetsverket åläggs nya uppgifter i och med de regler och förfaranden som antas av IMO. Genom att det fastställs vilken myndighet som är behörig minskar emellertid det framtida behovet av reglering i samband med ikraftsättandet av IMO:s resolutioner, vilka i regel är av teknisk karaktär.

Detta förslag har inga konsekvenser för nuläget i de situationer där någon annan myndighet än Trafiksäkerhetsverket har ansetts som behörig myndighet i den nationella lagstiftningen. Det är likaså fortsättningsvis möjligt att i särskilda fall bestämma att någon annan myndighet än Trafiksäkerhetsverket ska vara behörig myndighet. Ur kunders synvinkel är det dock en tydlig lösning att en och samma myndighet i regel är behörig myndighet inom sjöfartsförvaltningen.

4 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafiksäkerhetsverket.

Propositionen har sänts på remiss till justitieministeriet, inrikesministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet, utrikesministeriet, miljöministeriet, Ålands landskapsregering, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Forststyrelsen, Olycksutredningscentralen, gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral, dataombudsmannens byrå, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT ry, Finlands näringsliv EK, Rederierna i Finland ry, Passagerarfartygsföreningen i Finland ry, Suomen Erikoisalusten työnantajaliitto ry, Meriteollisuus ry, Finlands Sjömans-Union FSU rf, Finlands Skeppsmäklareförbund rf, Finlands Maskinbefälsförbund ry, Finlands Skeppsbefälsförbund ry, Finlands Sjöräddningssällskap rf, Centralförbundet för Fiskerihushållning rf, Finlands Yrkesfiskarförbund ry, Oy Alfons Håkans Ab, Arctia Shipping Oy, Bore Ltd, Eckerö Shipping Ab Ltd, ESL Shipping Oy, FinnFerries, Finnlines Abp, Finnpilot Pilotage Oy, Godby Shipping Ab, Oy Langh Ship Ab, Napa Ltd, Navidom Oy, Meriaura Oy, Meritaito Oy, Tallink Silja Oy, Viking Line Abp, Aboa Marea, Högskolan på Åland, Kymenlaakson ammattikorkeakoulu och Satakunnan ammattikorkeakoulu.

Yttranden lämnades av justitieministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, Ålands landskapsregering, Trafikverket, Trafiksäkerhets-

verket, Olycksutredningscentralen, gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral, dataombudsmannens byrå, Tullen, Transportbranschens Arbetarförbund AKT ry, Passagerarfartygsföreningen i Finland ry, Finlands Sjömans-Union FSU rf, Rederierna i Finland ry, Oy Alfons Håkans Ab, Arctia Shipping Ab och Napa Ltd.

Av remissinstanserna hade Ålands landskapsregering, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT ry och Tullen inga kommentarer om propositionen.

Remissinstanserna förordade över lag ändringarna och betraktade dem som motiverade.

Framför allt rederierna har redan för länge sedan framställt önskemål om att elektroniska dagböcker ska tas i bruk. Intressentgrupperna inom näringslivet betonade således de positiva konsekvenserna av revideringen av bestämmelserna om dagböcker, framför allt med avseende på främjandet av digitaliseringen och förenklandet av regleringen. Remissinstanserna förordade möjligheten att välja i vilken form dagböckerna förs, och ansåg att det är en fördel att den elektroniska skeppsdagboken kan kombineras med andra dagböcker som förs på fartyget. I många yttranden ansågs det viktigt att bevarandet av elektroniska dagböcker säkerställs på ett betryggande sätt, så att det förebyggs att uppgifter som förts in i dagboken försvinner eller förstörs.

Med anledning av justitieministeriets yttrande har det i propositionen förtydligats att elektronisk dagbok får föras bara med sådana system som har godkänts av Trafiksäkerhetsverket. Dessutom har Trafiksäkerhetsverkets befogenheter att utfärda föreskrifter om saken preciseras, liksom motiveringen till befogenheterna. Under den fortsatta beredningen har utifrån Alfons Håkans Ab:s och Napa Ltd:s yttrande tagits in ett förslag i propositionen om att dagbok kan föras utöver på fartygets arbetsspråk också på engelska. Arctia Shipping Ab förde fram att isbrytningens särdrag när det gäller förande av dagbok ska beaktas så att det i sjölagen tas in ett särskilt omnämnande om dagbok för isbrytare och att närmare bestämmelser om dagbokens innehåll utfärdas genom förordning. Under den fortsatta beredningen har det inte ansetts motiverat att ändra propositionen till denna del. Syftet med propositionen är att få en smidigare reglering om förandet av dagböcker som avses i sjölagen. Det har inte heller ansetts motiverat att fastställa särskilda krav för olika fartygstyper, utan lagens allmänna krav ska gälla alla fartyg som omfattas av lagens tillämpningsområde. De särskilda behov som hänför sig till förande av dagbok kan i den mån det är möjligt beaktas exempelvis i det system för elektroniska dagböcker som ska skaffas.

Beträffande bestämmelserna om rapportering av olyckor och tillbud konstaterade Olycksutredningscentralen särskilt att den betraktar reformen som viktig. Ett flertal myndigheter förordade också de föreslagna ändringarna och föreslog bara vissa preciseringar av teknisk karaktär i lagförslagen och deras motiveringar eller hänvisningar till annan lagstiftning, vilka i mån av möjlighet har beaktats i propositionen. Rederierna i Finland ry framförde i sitt yttrande att propositionen krävde förtydliganden för rapporteringsskyldighetens del, eftersom den lämnade rum för tolkning i fråga om definieringen av olyckor och tillbud, och därmed försvårade beräkandet av de kostnader som föranleds av den. Propositionens motiveringar har av denna anledning bearbetats och preciserats.

De förslag som berör fastställelse av den behöriga myndigheten samt inspektioner och utvärderingar uppmärksammades i några yttranden av myndigheter, där de föreslagna ändringarna förordades. Justitieministeriet konstaterade i sitt yttrande att det med stöd av de bestämmelser om inspektion och utvärdering som föreslagits i 22 a kap. i sjölagen förblev oklart vem de föreslagna ändringarna berör. Under den fortsatta beredningen kompletterades propositionen till denna del. Vidare ansåg justitieministeriet att det i propositionen fanns skäl att förtydliga till vilka delar de ändringar i konventionerna som berör inspektioner och utvärderingar hör till Finlands behörighet och till området för lagstiftningen. Propositionen har omarbetats till

denna del på grundval av yttrandena och under den fortsatta beredningen har också begärts kommentarer om propositionen av utrikesministeriet. Justitieministeriet lade även fram andra lagtekniska anmärkningar och ändringsförslag, som har beaktats.

Vid den fortsatta beredningen av propositionen har den utökats med ett förslag till lag om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg samt, med stöd av arbets- och näringsministeriets yttrande, med ett förslag till lag om ändring av lagen om sjöarbetsavtal.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Lag om ändring av sjölagen

18 kap. Dagböcker, sjöförklaring och besiktning

Dagböcker

1 §. Skyldigheten att föra dagbok. Det föreslås att denna paragraf ska ändras och innehålla bestämmelser om alla typer av dagböcker som enligt sjölagen ska föras på fartyg i internationell fart och inrikes fart samt på fiskefartyg. Därutöver föreslås paragrafen innehålla en hänvisning till bestämmelserna om dagböcker som anknyter till förhindrande av miljöförstöring. Det bemyndigande att utfärda förordningar om förande av dagbok på vissa fartyg som ingår i 18 kap. 1 § 3 mom. i den gällande sjölagen ska upphävas såsom onödigt, eftersom den föreslagna paragrafen innehåller bestämmelser om skyldigheten att föra dagbok på alla typer av fartyg. Dessutom ska den bestämmelse om att skepps- och maskindagboken ska upprättas enligt ett fastställt formulär och vara försedd med sidnumrering och med förseglad genomdragning, som ingår i 18 kap. 1 § 2 mom. i den gällande lagen, slopas såsom onödig, eftersom frågor som berör dagbokens form regleras i kapitlets föreslagna 2 §. Paragrafens rubrik ska preciseras så att den motsvarar paragrafens innehåll.

I paragrafens *1 mom.* finns en förteckning över de dagböcker som avses i lagen, dvs. skepps-dagbok, maskindagbok, kombinerad skepps- och maskindagbok, körjournal, dagbok för fiskefartyg och radiodagbok. Straffbestämmelserna i sjölagens 20 kap. tillämpas emellertid inte på körjournal eller radiodagbok. I momentet finns dessutom en informativ hänvisning till miljöskyddslagen för sjöfarten, som innehåller bestämmelser om dagböcker som anknyter till förhindrande av miljöförstöring.

Paragrafens *2 mom.* innehåller bestämmelser om dagböcker som ska föras på fartyg i internationell fart. Med internationell fart avses enligt definitionen i 2 § 34 punkten i fartygssäkerhetslagen trafik mellan utländska hamnar eller mellan Finland och utländska hamnar. Den internationella trafiken delas in i östersjötrafik, närtrafik, europatrafik och fjärrtrafik, vilka definieras närmare i den nämnda punkten i fartygssäkerhetslagen.

Vilka dagböcker som ska föras på fartyg i internationell fart bestäms på basis av fartygets bruttodräktighet. Separat skeppsdagbok och maskindagbok ska föras på fartyg med en bruttodräktighet på minst 500. Om fartygets bruttodräktighet understiger 500, kan i stället för separat skeppsdagbok och maskindagbok en kombinerad skepps- och maskindagbok föras på fartyget. Om fartygets bruttodräktighet understiger 100 kan i stället för ovan nämnda dagböcker körjournal föras.

I paragrafens *3 mom.* finns bestämmelser om dagböcker som ska föras på fartyg i inrikes fart. Med inrikes fart avses enligt definitionen i 2 § 36 punkten i fartygssäkerhetslagen trafik mellan finska hamnar. Med inrikes fart jämföras också fart via Saima kanal och därtill direkt anslutna ryska vattenområden till Viborg samt fart mellan Vihrevoj och Viborg. Inrikes fart delas in i fartområdena I, II och III, vilka har definierats närmare i den nämnda punkten i fartygssäkerhetslagen och i den föreskrift som Trafiksäkerhetsverket den 15 mars 2010 utfärdat om gränserna för fartområdena i inrikes fart (TRAFI/7106/03.04.01.00/2010).

Vilka dagböcker som ska föras på fartyg i inrikes fart bestäms på basis av fartygets bruttodräktighet eller passagerarantal eller på basis av hur länge resan mellan hamnarna varar. Om ett fartyg i inrikes fart har en bruttodräktighet på minst 300, eller transporterar minst 100 passagerare, ska det föras en kombinerad skepps- och maskindagbok på fartyget, eller i stället för dem en separat skeppsdagbok och maskindagbok. Om ett sådant fartygs resa mellan hamnarna varar högst 20 minuter, är det dock i stället för dessa dagböcker möjligt att föra körjournal på fartyget. På fartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet på minst 150 men under 300 ska åtminstone körjournal föras.

I paragrafens 4 mom. finns bestämmelser om dagböcker som ska föras på fiskefartyg. På fiskefartyg vars längd är minst 24 meter ska det föras en kombinerad skepps- och maskindagbok eller i stället för den en separat skeppsdagbok och maskindagbok. Dessa fiskefartyg omfattas av tillämpningsområdet för rådets direktiv 97/70/EG om att införa harmoniserade säkerhetsregler för fiskefartyg som har en längd av 24 meter och däröver (fiskefartygsdirektivet). På mindre fiskefartyg, vars längd är minst 15 meter men under 24 meter, ska dagbok för fiskefartyg föras. Enligt de gällande bestämmelserna ska dagbok för fiskefartyg föras på fiskefartyg vars längd är minst 10 meter. I fortsättningen ska alltså skyldigheten att föra dagbok för fiskefartyg gälla fiskefartyg vars längd är minst 15 meter. Skyldigheten att föra dagbok omfattar inte fiskefartyg i klass I som i huvudsak trafikerar inom fångstområde I. Fångstområde I omfattar sjöarna samt den inre och yttre skärgården fram till den yttre gränsen av Finlands inre territorialvatten. Fiskefartygens klasser och fångstområdena har definierats i 2 § 32 och 39 punkten i fartygssäkerhetslagen.

I paragrafens 5 mom. regleras skyldigheten att föra radiodagbok på fartyg som enligt internationella överenskommelser eller Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter ska utrustas med radioutrustning. I den gällande sjölagens 18 kap. finns inga bestämmelser som förpliktar fartyg att föra radiodagbok, och på lagnivå finns det inte heller några andra bestämmelser om förande av radiodagbok. Skyldigheten att föra radiodagbok grundar sig på ITU:s radioreglemente.

2§. Dagbokens form och bevarande av uppgifter. Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om dagbokens form och om bevarande av uppgifter som förts in i dagboken. Paragrafens rubrik ska ändras så att den motsvarar paragrafens innehåll. Bestämmelser om de frågor i anslutning till förandet av skepps- och maskindagbok som regleras i 18 kap. 2 § i den gällande sjölagen föreslås ingå i 3 §.

Paragrafens 1 mom. föreslås innehålla bestämmelser om i vilken form dagbok kan föras på ett fartyg. Enligt bestämmelserna i det gällande 18 kap. kan dagbok föras bara manuellt i form av en bok. Det föreslås emellertid bli möjligt att föra dagbok också i elektronisk form, med hjälp av ett elektroniskt system som godkänts av Trafiksäkerhetsverket. Redaren fattar beslut om i vilken form dagbok ska föras på fartyget. Olika dagböcker kan föras i olika form. Vissa dagböcker, t.ex. skepps- och maskindagboken, kan föras i elektronisk form samtidigt som t.ex. dagböcker som anknyter till förhindrande av miljöförstöring förs manuellt.

En elektronisk dagbok kan kombineras med andra dagböcker som förs på fartyget, såsom en radiodagbok eller en sådan lastdagbok, oljedagbok eller avfallsdagbok som avses i miljöskyddslagen för sjöfarten, eller med någon annan motsvarande dagbok som förs på fartyget. Med en motsvarande dagbok avses t.ex. dagböcker som förs med stöd av annan lagstiftning än den som berör fartygets drift eller miljöskyddet. Till dessa dagböcker hör bl.a. den läkemedelsjournal som ska föras med stöd av bestämmelserna om fartygsapotek och den matdagbok som ska föras med stöd av bestämmelserna om fartygspersonalens mathållning. I och med omnämnandet av en motsvarande dagbok omfattar paragrafen även sådana potentiella situationer där exempelvis en internationell överenskommelse medför en skyldighet att föra en ny typ av dagbok men behövliga ändringar inte ännu hunnit göras i den nationella lagstiftningen.

I paragrafens 2 *mom.* finns bestämmelser om hantering och bevarande av de uppgifter som ska föras in i dagboken. Vid hantering av uppgifter som ska föras in i dagboken ska det säkerställas att uppgifterna kontinuerligt är tillgängliga och användbara. Dagboken ska föras på ett tillförlitligt sätt, så att det säkerställs att uppgifterna i dagboken bevaras enhetliga och oförändrade under hela deras bevaringstid. Med kravet på enhetliga uppgifter avses att ingen annan information får föras in mellan uppgifterna. Det ska på ett betryggande sätt säkerställas att en elektronisk dagbok och de anteckningar som förts in i den bevaras i sin ursprungliga form, vilket förebygger att uppgifter som förts in i dagboken försvinner eller förstörs till följd av elavbrott eller något annat tekniskt fel. Detta innebär i praktiken att de uppgifter som förts in i en elektronisk dagbok ska sparas på minst två olika ställen, där de vid behov finns tillgängliga.

I paragrafens 3 *mom.* finns bestämmelser om hur länge de uppgifter som förts in i dagboken ska bevaras. Redaren ansvarar för bevarandet av dagböckerna. De anteckningar som har gjorts i en elektronisk dagbok ska bevaras minst tre år från den senaste anteckningen. En manuell dagbok ska bevaras minst tre år från det att den senaste anteckningen gjordes i dagboken. Bilagor till dagböcker ska bevaras minst tre år räknat från datumet i bilagan. Om det inom utsatt tid har inletts en rättegång till följd av en händelse som har antecknats i dagboken, ska den manuella dagboken eller anteckningen i den elektroniska dagboken bevaras tills avgörandet i ärendet har vunnit laga kraft.

Enligt paragrafens 4 *mom.* ska system för elektroniska dagböcker godkännas så att systemtillverkaren ansöker om godkännande hos Trafiksäkerhetsverket. Redaren kan sedan skaffa ett godkänt system för elektroniska dagböcker hos dess tillverkare. Enligt det bemyndigande som ingår i momentet kan Trafiksäkerhetsverket utfärda närmare föreskrifter om dagbokens form och om bevarandet av uppgifter samt om villkoren för godkännande av system för elektroniska dagböcker. Det är fråga om föreskrifter av teknisk karaktär, som bl.a. innefattar modeller för olika dagböcker samt krav som berör formen för elektroniska och manuella dagböcker. Förutsättningarna för godkännande av system för elektroniska dagböcker grundar sig på bestämmelser i internationella konventioner. I regel 28 i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen bestäms det att dagbok får föras i elektronisk form, och IMO-församlingens resolution A.22(916) innehåller närmare föreskrifter om de tekniska krav som ställs på både elektroniska och manuella dagböcker. MARPOL-konventionen innehåller för närvarande inget omnämnande av elektroniska dagböcker, men kommittén för skydd av den marina miljön (MEPC) behandlade emellertid vid sitt möte i april 2016 förande av sådana dagböcker som avses i MARPOL-konventionen i elektronisk form. I dokumentet "Use of Electronic Record Books", som behandlades vid mötet, finns en noggrann definition av de krav som ställs på elektroniska dagböcker. Efter att den fortsatta beredningen av detta dokument är avslutad kommer det att sändas till MEPC-kommittén för godkännande. I dokumentet anges i praktiken de tekniska kraven för alla typer av elektroniska dagböcker.

3 §. Förande av dagbok. Denna paragraf föreslås innehålla motsvarande bestämmelser om förande av dagbok som ingår i 18 kap. 2 § i den gällande sjölagen. Den föreslagna paragrafen innehåller dock noggrannare bestämmelser om förande av dagbok samt om godkännande och korrigering av anteckningar i dagboken än vad som ingår i den gällande 2 §. Paragrafens rubrik ska ändras så att den motsvarar paragrafens innehåll.

Enligt paragrafens 1 *mom.* ska fartygets befälhavare sörja för att en sådan dagbok som avses i den föreslagna 1 § förs på fartyget. För närvarande regleras skyldigheten att skaffa en ny dagbok mycket detaljerat i 18 kap. 4 §. Det föreslås emellertid att förandet av dagbok ska innefatta denna skyldighet. Fartygets befälhavare ska således sörja för att en ny dagbok skaffas om dagboken har försvunnit eller av någon orsak inte kan användas. En ny dagbok ska skaffas så fort som möjligt. Under den tid då det inte finns någon tillgänglig dagbok på fartyget ska man t.ex. i en kladd göra tillfälliga anteckningar om de uppgifter som ska föras in i dagboken, därför så fort som möjligt ska överföras till den egentliga dagboken. Kravet på tillfälliga an-

teckningar gäller både manuella och elektroniska dagböcker. Enligt det föreslagna momentet ska dagbok föras på fartygets arbetsspråk eller på engelska. Med fartygets arbetsspråk avses detsamma som i definitionen i 25 § i lagen om fartygspersonal. Varje medlem av fartygspersonalen ska tillräckligt väl förstå det arbetsspråk som används på fartyget och på vilket föreskrifter och anvisningar om säkerheten meddelas. Också säkerhetsanvisningarna ska vara avfattade på fartygets arbetsspråk. En anteckning om arbetsspråket ska införas i skeppsdagboken. Redaren och fartygets befälhavare svarar för att bestämmelserna om fartygets arbetsspråk iakttas. Alternativt kan dagboken föras på engelska, även i sådana fall där engelska inte är fartygets arbetsspråk. I dessa fall behöver engelska inte heller särskilt anges som fartygets arbetsspråk, och exempelvis säkerhetsanvisningarna behöver då inte översättas till engelska.

I paragrafens 2 mom. bestäms det konkret hur dagbok ska föras på ett fartyg. Enligt det föreslagna momentet ska anteckningarna i dagboken göras i kronologisk ordning för varje vakt. Dagbok ska föras av den medlem av fartygspersonalen som svarar för vakthållningen. Arrangemangen i fråga om vakthållning och de principer som ska iakttas vid vakthållningen regleras i 23 § i lagen om fartygspersonal och i Trafiksäkerhetsverkets föreskrift om vakthållning på fartyg. I föreskriften konstateras det bl.a. att vakthavande befäl på bryggan ska göra tillbörliga dagboksanteckningar om fartygets drift och om aktiviteter som berör fartygets navigering samt att vakthavande maskinbefäl ska svara för uppdateringen av maskindagboken. Under vakten är det möjligt att först göra tillfälliga anteckningar t.ex. i en kladd. Den som för dagbok ska dock överföra anteckningarna till dagboken som fort som möjligt, dock senast innan vakten lämnas över. Enligt momentet ska den som för dagbok bekräfta sina anteckningar i dagboken genom sitt godkännande innan vakten lämnas över. Också fartygets befälhavare ska godkänna anteckningarna i dagboken. Anteckningarna i maskindagboken ska emellertid godkännas av fartygets maskinchef. Fartygets befälhavare och maskinchef ska godkänna anteckningarna åtminstone en gång per vecka. Godkännandet av anteckningar i en manuell dagbok sker genom en underskrift på det aktuella stället i dagboken. Anteckningar i en elektronisk dagbok får göras bara av personer som har sådana personliga användarrättigheter som identifieringssystemet kräver. I praktiken innebär detta att införandet av uppgifter i en elektronisk dagbok kräver att dagbokens användare har personlig användaridentifikation eller ett personligt lösenord. Alternativt krävs något annat motsvarande tekniskt arrangemang med hjälp av vilket man ser till att systemet kan användas bara av personer som tilldelats användarrättigheter.

I paragrafens 3 mom. finns bestämmelser om korrigering av anteckningar i dagboken och bilagor till dagboken. Anteckningar i dagboken eller bilagor till dagboken får inte raderas eller göras otydliga. Den som för dagbok ska korrigera sina felaktiga anteckningar med en ny anteckning vid den aktuella punkten i dagboken eller i dess bilaga eller genom att vid sidan av den felaktiga bilagan bifoga en korrekt bilaga. Det ska göras en anteckning om att en bilaga är felaktig, så att den lätt kan särskiljas från den riktiga bilagan. Av en korrigering i dagboken eller dess bilaga ska korrigeringens tidpunkt och innehåll framgå, liksom vem som har utfört den.

I paragrafens 4 mom. finns ett bemyndigande med stöd av vilket Trafiksäkerhetsverket får utfärda närmare föreskrifter om förande av dagbok, de anteckningar som ska göras i dagboken och om godkännandet av dem. Enligt 18 kap. 3 § i den gällande sjölagen får kommunikationsministeriet utfärda närmare föreskrifter om förande av dagbok. Ministeriet har dock inte utfärdat några sådana föreskrifter. Eftersom de föreskrifter som berör förande av dagbok är av teknisk karaktär och mycket detaljerade, är det motiverat att föreskrifterna utfärdas av Trafiksäkerhetsverket.

4 §. Uppgifter som ska föras in i dagboken. Denna paragraf föreslås innehålla bestämmelser om de uppgifter som ska föras in i dagboken, vilka för närvarande regleras i 18 kap. 3 §. Paragrafens rubrik ska ändras så att den motsvarar paragrafens innehåll.

I skeppsdagboken ska det enligt paragrafens 1 mom. föras in uppgifter om det som inträffar på fartyget under resan och i hamnen samt uppgifter som kan vara av nytta att känna till för redaren, lastägaren, försäkringsgivaren eller någon annan vars rättigheter kan påverkas av händelser under resan. De uppgifter som ska föras in i dagboken gäller således åtgärder och händelser som berör fartyget, dess förhållanden och trafiken samt fartygspersonalen och eventuellt också andra personer på fartyget. Dagbokens uppgifter kan användas i bevissyfte vid en rättegång samt vid utredningen av skadestandsfrågor.

Bestämmelser om de uppgifter som ska föras in i dagboken finns också i andra lagar. T.ex. i 11 kap. 4 § i lagen om sjöarbetsavtal, som i denna proposition föreslås bli ändrad, finns ett omnämnande av att det i dagboken ska göras en anteckning om fartygskommissionens sammanträden och om de ärenden som har behandlats vid sammanträdena.

Enligt paragrafens 2 mom. ska det i maskindagboken föras in uppgifter om maskineriets drift och bränslemängden på fartyget.

I paragrafens 3 mom. finns bestämmelser om de uppgifter som ska föras in i en kombinerad skepps- och maskindagbok, körjournal och dagbok för fiskefartyg. I dessa dagböcker antecknas motsvarande uppgifter som ska föras in i skeppsdagboken och maskindagboken, i den omfattning som krävs för respektive dagbok.

I radiodagboken ska det enligt paragrafens 4 mom. föras in uppgifter om all nödtrafik, iltrafik och varningstrafik samt andra händelser som har anknytning till radiotrafiken. Uppgifter om de nämnda typerna av trafik och händelser ska föras in i radiodagboken till den del de hänför sig till fartyget i fråga eller till fartygets fartområde. Kravet på vilka uppgifter som ska föras in i radiodagboken grundar sig på ITU:s radioreglemente. Nödalarm eller nödanrop inom nödtrafiken används då fartyget eller fartygspersonalen eller andra personer hotas av en allvarlig eller omedelbar fara, till följd av vilken hjälp behövs genast. Med ilmeddelanden inom iltrafiken avses ett synnerligen brådskande meddelande som berör fartygets eller en persons säkerhet men som inte berör en egentlig sjönödssituation. Med hjälp av varningsmeddelanden inom varningstrafiken varnas fartyg för faror till sjöss, såsom flytande föremål, sjömärken som saknas och farliga väderförhållanden.

I paragrafens 5 mom. finns en informativ hänvisning till personuppgiftslagen (523/1999), vilken ska tillämpas till den del de uppgifter som ska föras in i dagboken innefattar personuppgifter. Enligt vad som framgår av motiveringen till 1 mom. innehåller fartygets dagböcker en allmän översikt över de händelser som hänför sig till fartygets drift, men dagböckerna kan undantagsvis också innehålla uppgifter som kan anknytas till fysiska personer. Utgångspunkten är att personuppgifter förs in i dagboken endast då det på fartyget sker något som avviker från det normala, t.ex. ett dödsfall, en person skadas vid ett olycksfall eller evakuering av en person från fartyget. De personuppgifter som behandlas ska vara behövliga för det ändamål som anges i 1 mom., och uppgifterna får inte användas för något annat ändamål än vad som anges i lagen. Enligt föreslagna 18 kap. 2 § ansvarar redaren för bevarandet av dagböckerna. I 5 § föreskrivs om utlämnande av information.

Paragrafens 6 mom. innehåller ett bemyndigande med stöd av vilket Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som ska föras in i dagböcker och om bilagor till dagböcker. För närvarande regleras de uppgifter som ska föras in i olika dagböcker i handels- och industriministeriets beslut om befälhavares åliggande i avseende på fartygs sjövärdighet och förande av skeppsdagbok, som ska upphävas i samband med att den föreslagna lagen träder i kraft.

5 §. Utlämnande av uppgifter. Det föreslås att de bestämmelser om förvaring av dagboken som ingår i den gällande paragrafens 3 mom. ska överföras till den föreslagna 2 § och att pa-

paragrafens gällande 4 mom. ska upphävas såsom onödigt. Paragrafens rubrik ska ändras så att den motsvarar paragrafens innehåll.

Paragrafens 3 mom. föreslås innehålla bestämmelser om utlämnande av känsliga personuppgifter som ingår i en dagbok. En dagbok kan i undantagsfall innehålla känsliga personuppgifter, som exempelvis berör en olycka som drabbat en medlem av fartygspersonalen eller någon annan person på fartyget. Känsliga personuppgifter som ingår i en dagbok får lämnas ut endast med den berörda personens samtycke eller om uppgifterna behövs för att uppgöra, framställa, försvara eller avgöra rättsliga anspråk. Grunderna för utlämnande av känsliga personuppgifter motsvarar de grunder som föreskrivs för undantag från förbudet mot behandling av känsliga uppgifter i 12 § 1 mom. 1 och 4 punkten i personuppgiftslagen (523/1999).

Sjöförklaring

6 §. Skyldighet att avge sjöförklaring. Det föreslås att hänvisningen till 18 kap. 15 § i sjölagen ska strykas ur 4 mom. i denna paragraf. Den gällande 15 § ska nämligen ersättas med en ny 15 §, där det inte föreskrivs någon befrielse från skyldigheten att avge sjöförklaring då händelsen utreds på det sätt som föreskrivs i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser.

8 §. Skriftlig rapport för sjöförklaring. Det föreslås att paragrafens gällande 2 mom. ska slopas såsom onödigt. I det nämnda momentet förpliktas fartygets befälhavare avge skriftlig rapport i vissa andra situationer än de som anges i bestämmelserna om sjöförklaring i 6 §. Trafiksäkerhetsverket kommer i fortsättningen att få uppgifter om de aktuella situationerna med stöd av den föreslagna nya 15 §, som gäller rapporter om olyckor och tillbud. Den skriftliga rapport som är fast förknippad med sjöförklaringen och som är av relevans inom sjörätten ska därmed hållas åtskild från den rapporteringsskyldighet som berör olyckor och tillbud, eftersom rapporteringen av tillbud omfattas av det skydd som föreskrivs i 15 a §.

Vidare ska regleringen förenklas genom att paragrafens 4 mom. slopas. I det nämnda momentet bestäms det att rapporten ska göras genom ifyllning av en blankett som fastställts av Kommunikationsministeriet. I fortsättningen kan Trafiksäkerhetsverket enligt det föreslagna 4 mom. utfärda närmare föreskrifter om den skriftliga rapporten och dess innehåll. För tydlighetens skull föreslås det att paragrafens rubrik ska utökas med ett omnämnande av sjöförklaring.

Enligt paragrafens 1 mom. ska fartygets befälhavare, i sådana fall som avses i 6 §, utan dröjsmål för sjöförklaring avge skriftlig rapport om händelsen till Trafiksäkerhetsverket eller, om fartyget är utomlands, till närmaste finska beskickning i utlandet som avses i 7 § 3 mom. Det föreslagna momentet motsvarar i fråga om sitt innehåll det gällande 1 mom.

Enligt paragrafens 2 mom. får en skriftlig rapport som gäller sammanstötning med ett annat fartyg inte delges motparten förrän sjöförklaring med anledning av händelsen har tagits upp till behandling av rätten eller någon annan behörig myndighet. Det föreslagna momentet motsvarar i fråga om sitt innehåll det gällande 4 mom.

Enligt paragrafens 3 mom. ska en finsk beskickning i utlandet som har tagit emot en rapport som avses i paragrafen, så snart behovet av rapporten upphört, utan dröjsmål skicka den till Trafiksäkerhetsverket. Det föreslagna momentet motsvarar i fråga om sitt innehåll det gällande 5 mom.

Paragrafens 4 mom. föreslås innehålla ett bemyndigande med stöd av vilket Trafiksäkerhetsverket får utfärda närmare föreskrifter om den skriftliga rapport som avses i paragrafen och om dess innehåll.

Rapporter om olyckor och tillbud

15 §. *Rapporter till Trafiksäkerhetsverket om olyckor och tillbud i samband med fartygets drift.* Det föreslås att 18 kap. 15 § i den gällande lagen ska ersättas med en ny 15 §. Den gällande 15 § berör befrielse från avgivande av sjöförklaring i vissa fall. Denna befrielse ska emellertid slopas, och bestämmelsen om befrielse ska därmed strykas ur lagen såsom onödig. I fortsättningen ska sjöförklaring ges även om händelsen utreds på det sätt som föreskrivs i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser. Det är viktigt att bryta kopplingen mellan sjöförklaringen och den säkerhetsutredning som avses i den nämnda lagen. Avgivandet av sjöförklaring är nämligen ett förfarande vars syfte framför allt är att privaträttsliga ansvarsfrågor ska kunna avgöras inom sjörätten, medan syftet med säkerhetsutredningen är att trygga objektiv utredning av olyckor och tillbud, där det inte tas ställning till skuldfrågor.

Den föreslagna 15 § gäller rapportering av olyckor och tillbud som förekommit i samband med fartygets drift till Trafiksäkerhetsverket. Paragrafens rubrik ska ändras så att den motsvarar den föreslagna paragrafens innehåll. Före paragrafen infogas mellanrubriken ”Rapporter om olyckor och tillbud”.

I paragrafens *1 mom.* bestäms det att fartygets befälhavare eller redare är skyldig att avge rapport till Trafiksäkerhetsverket om olyckor och tillbud i samband med driften av ett finskt fartyg. Rapporten ska ges omedelbart efter att befälhavaren eller redaren har fått kännedom om olyckan eller tillbudet. Därutöver har var och en som får kännedom om en omständighet som äventyrar sjösäkerheten möjlighet att frivilligt avge rapport om saken till Trafiksäkerhetsverket.

Definitionerna av en olycka och ett tillbud grundar sig på artikel 3.1 och 3.2 i direktivet om olyckor i sjötransportsektorn och på den kod för utredning av olyckor och tillbud till sjöss som utgör en bilaga till IMO-församlingens resolution A.849(20), vilken det hänvisas till i de nämnda artiklarna. I artikel 3.2 konstateras det bl.a. att begreppen ”sjöolycka” och ”tillbud till sjöss” ska förstås i enlighet med definitionerna i IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss. Med en olycka som inträffat i samband med fartygets drift avses således i enlighet med punkt 4.1 i IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss en händelse eller ett händelseförlopp som har haft någon av nedan nämnda följder och som har inträffat i omedelbar anslutning till fartygets drift:

- 1) en person har dött eller skadats allvarligt,
- 2) en person som befunnit sig på fartyget har försvunnit,
- 3) fartyget har gått förlorat, antas gå förlorat eller har övergetts,
- 4) fartyget har orsakats en materiell skada,
- 5) fartyget har gått på grund eller skadats eller varit delaktigt i en sammanstötning,
- 6) infrastrukturen till sjöss har orsakats en materiell skada som allvarligt äventyrar fartygets, ett annat fartygs eller en individs säkerhet, eller
- 7) fartygets eller fartygens skador har orsakat eller riskerar att orsaka en allvarlig miljöskada.

Ett tillbud i samband med fartygets drift kan å sin sida enligt punkt 4.4 i IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss utgöras av någon annan händelse som har inträffat i omedelbar anslutning till fartygets drift än en händelse som klassificeras som en olycka. Det

är fråga om en händelse som äventyrar eller, ifall situationen inte hade åtgärdats, skulle ha äventyrat säkerheten för fartyget, fartygspersonalen eller miljön.

Med redare avses i paragrafen fartygets ägare eller ett bolag, någon annan organisation eller person eller den som hyr hela fartyget, som antingen ensam eller tillsammans med andra personer utövar faktisk beslutanderätt i fartygssäkerhetsfrågorna. Med redaren jämföras också en person som enligt avtal eller på något annat sätt faktiskt har hand om frågor med anknytning till fartygets fartygssäkerhet. Detta motsvarar den definition av en redare som ingår i 2 § 3 punkten i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

I paragrafens 2 mom. bestäms om sekretess för uppgifter som avses i 1 mom. genom en hänvisning till 24 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999). Dessutom kan Trafiksäkerhetsverket sekretessbelägga omständigheter som gäller i 1 mom. avsedda uppgifter, om utlämnandet av uppgifter äventyrar tillgången till uppgifter i framtiden.

Paragrafens 3 mom. föreslås för tydlighetens skull innehålla en hänvisning till lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser, där det bestäms att olyckor och tillbud ska rapporteras också till Olycksutredningscentralen, på det sätt som anges i den nämnda lagen.

I paragrafens 4 mom. finns ett bemyndigande med stöd av vilket Trafiksäkerhetsverket får utfärda närmare föreskrifter om avgivande av den rapport som avses i paragrafen och om rapportens innehåll. Föreskrifter behövs bl.a. om den planerade databasen för rapporter om olyckor och tillbud.

15 a §. *Användning av uppgifter som gäller olyckor och tillbud.* Det föreslås att 18 kap. i sjölagen ska utökas med en ny 15 a §, som gäller användning av sådana uppgifter om olyckor och tillbud som rapporterats i enlighet med den föreslagna nya 15 §. Med hjälp av denna paragraf strävar man efter att skydda dem som avger rapport från påföljder och främja rapporteringen, på motsvarande sätt som i 128 § i luftfartslagen och 82 a § i järnvägslagen. Det är fråga om s.k. Just Culture-skydd och om att de uppgifter som rapporteras med stöd av den nya 15 § inte ska användas för andra ändamål än för säkerhetsfrämjande arbete.

Enligt paragrafens 1 mom. är en myndighet skyldig att avhålla sig från att vidta rättsliga åtgärder på grund av sådana oöverlagda eller oavsiktliga överträdelser som myndigheten får kännedom om bara på grund av att de har rapporterats med stöd av 15 § 1 mom. En sådan skyldighet föreligger dock inte om det är fråga om en försummelse av skyldigheter som kan betraktas som grov oaktsamhet eller ett förfarande som är straffbart enligt strafflagen (39/1889). De strafflagsbestämmelser som blir tillämpliga ska således tillämpas under alla omständigheter. Syftet med detta moment är att ge dem som rapporterar händelser skydd mot påföljder och säkerställa att så omfattande uppgifter som möjligt rapporteras om olyckor och tillbud. Det skydd som föreskrivs i paragrafen begränsar dock inte tillämpningen av 15 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

I paragrafens 2 mom. förbjuds ett rederi, en skeppsredare, fartygets befälhavare eller en annan aktör som avses i lagen agera på ett diskriminerande sätt vid bemötandet av arbetstagare i sin tjänst eller andra personer som lämnar en rapport om eventuella tillbud som de känner till. Syftet med detta moment är likaså att skydda dem som rapporterar avvikande händelser och att främja rapporteringen.

22 a kap. Inspektion och utvärdering

Det föreslås att VI avdelningen i sjölagen (Avslutande stadganden) ska utökas med ett nytt 22 a kap. om inspektion och utvärdering, som innehåller bestämmelser om de inspektioner och

utvärderingar som utförs av IMO samt av Europeiska kommissionen och Europeiska sjösäkerhetsbyrån.

1 §. *Internationella sjöfartsorganisationens inspektioner och utvärderingar.* De finländska myndigheternas verksamhet ska inspekteras och utvärderas regelbundet i enlighet med IMO:s inspektionsprogram för medlemsstaterna, dvs. III-koden (IMO Instruments Implementation Code). I paragrafen ges IMO rätt att inspektera och utvärdera hur de ansvariga myndigheterna inom sjöfartssektorn fullföljer de IMO-förpliktelser som gäller Finland i egenskap av flagg-, hamn- och kuststat. IMO:s utvärderingsgrupp ges rätt att utföra inspektioner på alla platser som hör till statens jurisdiktion. Till de ansvariga myndigheterna inom sjöfartssektorn hör utöver kommunikationsministeriet och ämbetsverken inom dess förvaltningsområde bl.a. gränsbevakningsväsendet, tullen, Olycksutredningscentralen och Finlands miljöcentral.

Paragrafens 2 mom. föreslås innehålla bestämmelser om den myndighet som ansvarar för inspektionerna och utvärderingarna. Enligt 2 mom. ska kommunikationsministeriet ansvara för samarbetet mellan Finlands regering och Internationella sjöfartsorganisationen samt för den allmänna organiseringen av IMO:s inspektions- och utvärderingsbesök i Finland. Kommunikationsministeriet har till uppgift att se till att inspektionerna och utvärderingarna kan ske i samarbete med alla de ansvariga myndigheterna inom sjöfartssektorn. Kommunikationsministeriet ser i praktiken till att inspektionerna och utvärderingarna kan genomföras för alla de instansers del som blir föremål för IMO:s inspektioner och utvärderingar. Kommunikationsministeriet har en koordinerande roll i detta sammanhang. Genom denna bestämmelse fråntas dock inte de berörda myndigheterna ansvaret för uppgifter som hör till deras behörighet.

2 §. *Europeiska kommissionens och Europeiska sjösäkerhetsbyråns inspektionsbesök.* Sådana inspektionsbesök som krävs enligt Europaparlamentets och rådets förordningar och direktiv görs i fråga om hur de finländska myndigheterna iakttar och genomför Europeiska unionens lagstiftning om frågor som gäller sjösäkerhet, den marina miljön och sjöfartsskydd. I paragrafen ges Europeiska kommissionen och EMSA rätt att göra inspektionsbesök i Finland i enlighet med den verksamhetspolitik som fastställs av EMSA:s styrelse och att utvärdera de finländska myndigheternas verksamhet för att iaktta och genomföra ovan nämnda lagstiftning. Kommissionen ansvarar med assistans av EMSA för genomförandet av inspektionerna och utvärderingarna. EMSA kan också utföra inspektionsbesök på egen hand.

Enligt paragrafens 2 mom. ansvarar kommunikationsministeriet i Finland för den allmänna organiseringen av EMSA:s inspektionsbesök. Kommunikationsministeriet kan dock t.ex. i samband med resultatstyrningen avtala om att de åtgärder som hänför sig till organiseringen och genomförandet av EMSA:s inspektionsbesök i praktiken sköts av ett ämbetsverk, i första hand Trafiksäkerhetsverket eller Trafikverket. Kommunikationsministeriet bär emellertid ansvaret för att alla tillbörliga åtgärder i anslutning till EMSA:s inspektionsbesök blir vidtagna.

Ett undantag från detta utgörs dock av att Olycksutredningscentralen i Finland ska ansvara för den allmänna organiseringen av inspektioner och utvärderingar som gäller säkerhetsutredningar. EMSA gör sådana inspektionsbesök som berör genomförandet av direktivet om olyckor i sjötransportsektorn i medlemsstaterna. I Finland svarar Olycksutredningscentralen, som finns i anslutning till justitieministeriet, för ärenden som berör säkerhetsutredningar. Bestämmelserna om utredning av olyckor förutsätter att saken sköts av ett organ som inte ansvarar för utfärdandet av författningar rörande granskningsobjektet.

23 kap. Särskilda stadganden

3 §. *Behörig myndighet.* Det föreslås att 23 kap. i sjölagen ska utökas med en ny 3 §, där det bestäms att Trafiksäkerhetsverket är den behöriga nationella myndighet som avses i IMO:s konventioner och resolutioner, om inte något annat föreskrivs i sjölagen eller i någon annan

lag. Med behörig myndighet avses detsamma som med ”competent authority”, ”administration” och andra motsvarande begrepp i IMO:s konventioner och resolutioner. I IMO:s konventioner används flera synonymer för den behöriga myndigheten, varav vilka ”competent authority” och ”administration” är de begrepp som förekommer mest. Framför allt i de ändringar som gjorts i bilagan till SOLAS-konventionen och i bilagorna till MARPOL-konventionen hänvisas det ofta till den behöriga nationella myndigheten eller administrationen. Till de övriga IMO-konventioner som berörs av saken hör bl.a. lastlinjekonventionen, skeppsmättningskonventionen, COLREG-konventionen, STCW-konventionen och 1988 års protokoll till 1966 års internationella lastlinjekonvention.

Det är fråga om en allmän bestämmelse, som det är möjligt att göra avsteg från genom att antingen i sjölagen eller i någon annan lag bestämma att någon annan instans än Trafiksäkerhetsverket är behörig myndighet. Exempelvis har Trafiksäkerhetsverket angetts som behörig myndighet i lagen om fartygstrafikservice, och i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser har Olycksutredningscentralen angetts som behörig nationell myndighet i ärenden som gäller utredning av olyckor. Den behöriga myndighetens uppgifter fastställs på basis av konventionernas bilagor. Det är ofta fråga om t.ex. olika typer av godkännanden.

1.2 Lag om ändring av 2 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

2 §. Definitioner. I 9 punkten i denna paragraf definieras klassificeringssällskapsdirektivet. Enligt definitionen avses med klassificeringssällskapsdirektivet Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed. Kommissionen har emellertid utfärdat genomförandedirektivet 2014/111/EU av den 17 december 2014 om ändring av direktiv 2009/15/EG vad gäller Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) antagande av vissa koder och tillhörande ändringar av vissa konventioner och protokoll. Definitionen av klassificeringssällskapsdirektivet ska därmed ändras så att man med klassificeringssällskapsdirektivet avser Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG, med senare ändringar.

1.3 Lag om ändring av 11 kap. 4 § i lagen om sjöarbetsavtal

11 kap. Fartygskommissioner

4 §. Fartygskommissionens beslut samt protokoll över behandlingen. Den hänvisning till det som föreskrivs om förvaring av skeppsdagboken som ingår i 3 mom. i denna paragraf ska ändras så att den överensstämmer med de ändringar som föreslagits i sjölagen. Det är fråga om en ändring av teknisk natur.

1.4 Ändringar i konventionerna föranledda av III-koden och deras förhållande till Finlands lagstiftning

Genom resolutioner av IMO-församlingen, sjösäkerhetskommittén och kommittén för skydd av den marina miljön har tillämpningen av III-koden gjorts obligatorisk för flera IMO-konventioners del. Till dessa konventioner hör SOLAS-konventionen, MARPOL-konventionen, lastlinjekonventionen, skeppsmättningskonventionen, COLREG-konventionen samt 1988 års protokoll till 1966 års internationella lastlinjekonvention. Det är fråga om ändringar med samma innehåll för alla dessa konventioners del. Därför behandlas i detta avsnitt av propositionen bara innehållet i en av de resolutioner (resolution MSC.366(93)) som avser de aktuella ändringarna, samt ändringarnas förhållande till Finlands lagstiftning.

I enlighet med sjösäkerhetskommitténs resolution MSC.366(93) utökas bilagan till SOLAS-konventionen med ett nytt kapitel XIII ”Kontroll av efterlevnaden” (Verification of Compliance). Kapitlet innehåller följande tre regler:

Regel 1. Definitioner. Denna regel innehåller definitioner av vad som avses med revision, revisionssystem, verkställighetsbestämmelser och revisionsstandarder.

Regel 2. Tillämplighet. Enligt denna regel ska medlemsstaten tillämpa bestämmelserna i III-koden då den fullgör de förpliktelser som anges i konventionen. I regeln bestäms det att parterna ska iakttä verkställighetsbestämmelserna då de tillämpar konventionen.

Regel 3. Kontroll av efterlevnaden. Av regel 3.1 framgår det att medlemsstaterna i enlighet med revisionsstandarderna blir föremål för organisationens periodiska inspektioner. Med hjälp av de periodiska inspektionerna verifieras efterlevnaden och verkställigheten av SOLAS-konventionen. Regeln innehåller bestämmelser om IMO:s rätt att utföra inspektioner på alla platser som hör till medlemsstaternas jurisdiktion, och utvärdera hur Finland har fullgjort de internationella förpliktelser som följer av konventionerna. I praktiken förutsätter revisionerna att IMO:s inspektörer får tillgång till relevant dokumentation, får intervjua myndigheter och ges tillträde till myndigheternas lokaler för att utreda hur de finländska myndigheterna följer IMO:s konventioner. IMO:s inspektionsrätt innefattar således utövning av offentlig makt inom Finlands territorium. Inspektionsrätten måste därmed granskas också utifrån grundlagens bestämmelser om statens suveränitet. Saken behandlas närmare nedan i det avsnitt som berör lagstiftningsordningen.

Enligt regel 3.2 ansvarar IMO:s generalsekreterare för administreringen av IMO:s revisionssystem. Denna regel gäller dock enbart IMO:s interna åtgärder.

Enligt regel 3.3 är medlemsstaterna skyldiga att främja genomförandet av revisionen samt vidta de korrigerande åtgärder som krävs till följd av de iakttagelser som gjorts vid revisionen. Genom denna ändring av konventionen förpliktas de finländska myndigheterna vidta förberedelser för och delta i revisionen, samt se till att myndigheterna i sitt framtida arbete beaktar de iakttagelser som görs vid revisionen. Denna regel har ett nära samband med regel 3.1.

Regel 3.4 gäller revisionernas tidtabell och genomförandet av revisionerna. Denna regel gäller dock enbart IMO:s interna åtgärder.

1.5 Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i vissa bilagor till vissa av Internationella sjöfartsorganisationens konventioner

1 §. I denna paragraf bestäms det att de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i bilagorna till de konventioner som nämns i paragrafen gäller som lag sådana som Finland har förbundit sig till dem. I det avsnitt som berör behovet av riksdagens godkännande redogörs det för vilka av ändringarna i bilagorna till konventionerna som hör till området för lagstiftningen.

2 §. Lagen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet. Ikraftsättandet av de bestämmelser som inte hör till området för lagstiftningen i de ändringar som berör konventionerna ska, liksom tidpunkten för lagens ikraftträdande, fastställas genom förordning av statsrådet i samband med att ändringarna träder i kraft för Finlands del.

2 Närmare bestämmelser och föreskrifter

Enligt lagen om ändring av sjölagen ska Trafiksäkerhetsverket kunna utfärda närmare föreskrifter om dagbokens form och bevarande av uppgifter i den samt om villkoren för godkännande av system för elektroniska dagböcker (18 kap. 2 § 4 mom.), om förande av dagbok, de anteckningar som ska göras i dagboken och om godkännande av anteckningarna (18 kap. 3 § 4 mom.) samt om de uppgifter som ska föras in i dagböcker och om bilagor till dagböcker (18 kap. 4 § 6 mom.). Trafiksäkerhetsverket ska likaså kunna utfärda närmare föreskrifter om avgivande av skriftlig rapport för sjöförklaring och om rapportens innehåll (18 kap. 8 § 4 mom.) samt om avgivande av rapport om olyckor och tillbud i samband med fartygets drift och om rapportens innehåll (18 kap. 15 § 4 mom.). Dessa bemyndiganden att utfärda föreskrifter har med beaktande av 80 § i grundlagen utarbetats så att de är tillräckligt exakta och noggrant avgränsade.

3 Ikraftträdande

Lagarna om ändring av sjölagen, lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg och lagen om sjöarbetsavtal föreslås träda i kraft så snart som möjligt. Bestämmelser om ikraftträdandet av lagen om sättande i kraft av bestämmelser i ändringarna i bilagor till Internationella sjöfartsorganisationens konventioner utfärdas genom förordning av statsrådet. Lagen avses träda i kraft samtidigt som ändringarna träder i kraft internationellt för Finlands del.

4 Förhållande till grundlagen, behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

4.1 Förhållande till grundlagen

Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan även andra myndigheter än de som avses i 80 § 1 mom. 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. Grundlagsutskottet har i sin utlåtandepraxis i fråga om tillämpningen av 80 § 2 mom. i grundlagen konstaterat att det ställs större krav på exakt avgränsning av bemyndiganden att meddela föreskrifter än det allmänna krav på exakt avgränsning som gäller bemyndiganden att utfärda förordning. Bemyndigandet ska enligt en uttrycklig bestämmelse i grundlagen ha ett exakt avgränsat tillämpningsområde (GrUU 46/2001 rd, s. 3/I, och GrUU 16/2002 rd, s. 2/II). Ur grundlagsperspektiv utgör andra myndigheters normgivningsrätt ett undantag (GrUB 10/1998 rd, s. 123/II, och GrUU 16/2002 rd, s. 2/I). I samband med grundlagsreformen nämndes som exempel på en myndighets normgivningsrätt teknisk reglering av smärre detal-

jer som inte inbegriper prövningsrätt i någon större utsträckning (RP 1/1998 rd, s. 134/I, se även GrUU 16/2002 rd, s. 2/I och GrUU 19/2002 rd, s. 5/I).

Grundlagsutskottet har i sin utlåtandepraxis också behandlat tolkningen av ”särskilda skäl” i 80 § 2 mom. i grundlagen (GrUU 17/2004 rd, s. 3/II). Enligt grundlagsutskottets praxis har som särskilda skäl betraktats att den verksamheten som ska regleras har många yrkesmässiga särdrag. Grundlagsutskottet har också betonat att tolkningen av bemyndigandena och av innehållet i de bestämmelser som utfärdas med stöd av bemyndigandena direkt begränsas av 80 § 1 och 2 mom. i grundlagen (GrUU 48/2001 rd, s. 4, GrUU 1/2004 rd, s. 2, och GrUU 19/2006 rd, s. 3).

I den föreslagna lagen om ändring av sjölagen ges Trafiksäkerhetsverket nya bemyndiganden att utfärda föreskrifter i följande bestämmelser: 18 kap. 2 § 4 mom., 18 kap. 3 § 4 mom., 18 kap. 4 § 6 mom., 18 kap. 8 § 4 mom. och 18 kap. 15 § 4 mom. Vid beredningen av befogenheterna har de krav som grundlagen ställer i anslutningen till ärendet beaktats.

Bemyndigandena har tagits in i och i sak anknutits till de paragrafer som berör de aktuella frågorna. Fartygens dagböcker och rapporteringen av händelser har många särdrag av facklig och teknisk karaktär, vilket talar för att föreskrifter om de aktuella frågorna ska utfärdas av en myndighet underställd kommunikationsministeriet. I föreskrifterna regleras exempelvis formella och tekniska frågor rörande de anteckningar som ska göras i dagboken samt sättet för rapportering av tillbud. Bemyndigandena gäller utfärdande av föreskrifter som berör frågor av teknisk karaktär och detaljer av ringa betydelse, som inte innefattar utövning av betydande prövningsrätt. Bestämmelserna och föreskrifterna om rapportering av avvikande händelser samt om dagböcker grundar sig delvis på internationella konventioner och rekommendationer samt på EU-lagstiftning. Bemyndigandena att meddela föreskrifter är förenade med tillräckligt individuella i lag angivna grunder för den rättsliga ställningen. I lagen föreslås dessutom bestämmelser om enskildas rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. Bemyndigandena strider således inte mot grundlagen.

Fartygets dagböcker innehåller en allmän översikt över de händelser som hänför sig till fartygets drift. Uppgifterna gäller alltså i huvudsak händelser med anknytning till fartygets drift och förhållandena på fartyget, vilka samlas in med hjälp av olika anordningar på fartyget. Dagböckerna kan dock undantagsvis också innehålla uppgifter som kan anknytas till fysiska personer. Ur grundlagssynvinkel ska de föreslagna bestämmelserna således granskas också med avseende på skyddet för privatlivet samt det därmed anknutna skyddet för personuppgifter.

Enligt 10 § i grundlagen är vars och ens privatliv, heder och hemfrid tryggade. Närmare bestämmelser om skydd för personuppgifter utfärdas genom lag. Till de frågor som är viktiga att reglera med tanke på skyddet för personuppgifter hör enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis (GrUU 14/1998 rd, GrUU 12/ 2000 rd, GrUU 14/2002 rd och GrUU 51/2002 rd) åtminstone registreringens syfte, de registrerade personuppgifternas innehåll, personuppgifternas tillåtna användningsändamål, inbegripet uppgifternas tillförlitlighet, förvaringstiden för uppgifterna i ett personregister samt den registrerades rättsskydd.

I fråga om behandling av personuppgifter innehåller de föreslagna lagändringarna bestämmelser om vilka uppgifter som ska föras in i dagböckerna, om ändamålet med behandlingen av uppgifterna och uppgifternas förvaringstider samt om villkoren för utlämnandet av uppgifter. I den föreslagna lagen om ändring av sjölagen preciseras det också att till den del det ingår personuppgifter i de uppgifter som ska föras in i dagboken, ska personuppgiftslagen (523/1999) tillämpas.

Enligt vad som anförts ovan uppfyller de föreslagna bestämmelserna de grundlagsenliga kraven på skydd för privatlivet och skydd för personuppgifter.

4.2 Behovet av riksdagens samtycke

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande för bl.a. fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottet omfattar denna grundlagsenliga befogenhet för riksdagen alla bestämmelser i internationella förpliktelser som i materiellt hänseende hör till området för lagstiftningen. En bestämmelse i ett fördrag eller någon annan internationell förpliktelse ska anses höra till området för lagstiftningen

- 1) om bestämmelsen gäller utövande eller inskränkning av en grundläggande fri- eller rättighet som är tryggad i grundlagen,
- 2) om bestämmelsen i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter eller skyldigheter,
- 3) om det enligt grundlagen ska föreskrivas i lag om den sak som bestämmelsen avser eller
- 4) om det finns gällande bestämmelser i lag om den sak som bestämmelsen avser eller
- 5) om det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas om den i lag.

Enligt grundlagsutskottet hör en bestämmelse i en internationell förpliktelse på dessa grunder till området för lagstiftningen oberoende av om den står i strid med eller harmonierar med en bestämmelse som utfärdats genom lag i Finland (GrUU 11/2000 rd, GrUU 12/2000 rd och GrUU 45/2000 rd).

Då det är fråga om s.k. blandade avtal, som innefattar bestämmelser som hör dels till Finlands och dels till EU:s behörighet, godkänner riksdagen dock endast till den del överenskommelsen hör till Finlands behörighet, eftersom de bestämmelser i en överenskommelse som hör till unionens behörighet inte hör till riksdagens behörighet och riksdagens godkännande således inte gäller dessa delar i överenskommelsen (GrUU 6/2001 rd).

Enligt 3 § 9 punkten i reglementet för statsrådet fattas vid statsrådets allmänna sammanträde beslut om åtgärder i anslutning till ärenden som ska avgöras inom Europeiska unionen och ärenden som i fråga om sitt innehåll och sina verkningar kan jämföras med dem, om åtgärderna förutsätter beslut av statsrådet. Till dessa ärenden hör enligt motiveringen till denna punkt också sådana avtal som hör till Europeiska gemenskapens eller unionens behörighet, men som gemenskapen eller unionen inte kan vara part i på grund av att endast stater kan vara parter i avtalet. De åtgärder som hänförs till ett avtal omfattar åtminstone beviljande av underordningsfullmakt, ratificering och godkännande samt anslutning till och uppsägning av det. EU är inte part i IMO eller i dess internationella konventioner.

Med anledning av ändringarna i de aktuella konventionerna som nu ska sättas i kraft måste medlemsstaterna godkänna att IMO utför revisioner i medlemsstaterna med iakttagande av III-koden. Vid IMO:s inspektioner säkerställer man att medlemsstaterna fullgör de uppgifter som de har förbundit sig till i de internationella konventioner som de har ratificerat eller godkänt. Konventionerna innehåller ett antal åtgärds- och tillsynsförpliktelser, men de definierar inte i alla situationer exakt hur tillsynen ska ske.

III-koden sätts i kraft genom att ändringar utförs i ett flertal IMO-konventioner. I vissa fall har EU utfärdat noggrannare reglering om frågor som reglerats av IMO. I fråga om de konvent-

ionsändringar som nu ska sättas i kraft är EU:s behörighet något annorlunda för de olika typerna av konventioner.

Skeppsmätningsskonventionen och COLREG-konventionen ingår i den nationella behörigheten och godkännande av ändringar som gäller dem kräver riksdagens godkännande.

Ändringar i SOLAS-, MARPOL- och lastlinjekonventionen gäller utöver ändringar i själva konventionerna även flera internationella koder som hänför sig till konventionerna av vilka klassificeringssällskapens koder hör till Europeiska unionens exklusiva behörighet. EU har utfärdat noggrannare bestämmelser om klassificeringssällskap (Europaparlamentets och rådets förordning nr 391/2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg, nedan *klassificeringssällskapsförordningen*, samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, nedan *klassificeringssällskapsdirektivet*). Klassificeringssällskapsförordningen och klassificeringssällskapsdirektivet innefattar förpliktelser som grundar sig på IMO:s konventioner, samt bestämmelser som preciserar hur förpliktelserna ska fullföljas. Till vissa delar hör således de aktuella ändringarna i SOLAS-, MARPOL- och lastlinjekonventionen till EU:s exklusiva behörighet, men de innehåller huvudsakligen bestämmelser som ingår i den nationella behörigheten. Det finns således skäl att inhämta riksdagens godkännande också för ikraftsättandet av dessa konventionsändringar som ingår i den nationella behörigheten.

STCW-konventionen hör å sin sida till EU:s exklusiva behörighet, och i fråga om den tillämpas 3 § 9 punkten i reglementet för statsrådet. Angående ändringarna i STCW-konventionen publiceras således ett meddelande av kommunikationsministeriet.

Enligt vad som anförts ovan innefattar de ändringar i konventionerna som hänför sig till III-koden bestämmelser som kräver riksdagens godkännande.

Regel 1 som medför ändringar i SOLAS-konventionen berör definitioner. Beträffande denna regel kan man konstatera att sådana definitioner som hör till området för lagstiftningen och som indirekt påverkar innehållet i och tillämpningen av materiella bestämmelser i konventionen enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis hör till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Denna regel hör således till området för lagstiftningen. Motsvarande bestämmelser som innefattar definitioner har tagits in i följande regler i bilagorna till MARPOL-konventionen: regel 2.44–47 i bilaga I, regel 1.18–21 i bilaga II, regel 1.3–6 i bilaga III, där den nya regel 1 innefattar allmänna bestämmelser, regel 1.12–15 i bilaga IV, regel 1.15–18 i bilaga V III, där den nya regel 1 innefattar allmänna bestämmelser, samt regel 1.44–47 i bilaga VI. Motsvarande bestämmelser har också tagits in i regel 3.13–16 i kapitel I i bilaga I till lastlinjekonventionen och i regel 3.17–20 i kapitel I i bilaga B till 1988 års protokoll till lastlinjekonventionen samt i regel 2.9–12 i bilaga I till skeppsmätningsskonventionen.

Regel 2 som medför ändringar i SOLAS-konventionen påverkar innehållet i och tillämpningen av sådana bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen, eftersom den innehåller en bestämmelse om att III-koden ska iakttas vid tillämpningen av konventionen. Denna regel hör således till området för lagstiftningen. Motsvarande bestämmelser om tillämpning av III-koden har tagits in i följande bilagor till MARPOL-konventionen: bilaga I, bilaga II, den nya regel 1 i bilaga III, bilaga IV, bilaga V III samt bilaga VI. Motsvarande bestämmelser har också tagits in i kapitel I i bilaga I till lastlinjekonventionen, i kapitel I i bilaga B till 1988 års protokoll till lastlinjekonventionen samt i bilaga I till skeppsmätningsskonventionen.

De ovan nämnda ändringar i konventionerna som hänför sig till reglerna 1 och 2 innehåller således bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Därmed behövs riksdagens godkännande för ikraftsättandet av dessa ändringar i konventionerna.

När det gäller regel 3.1 och 3.3, som medför ändringar i SOLAS-konventionen, kan man konstatera att inspektionerna innefattar utövning av offentlig makt inom Finlands territorium, vilket kräver godkännande av riksdagen. Sådana bestämmelser om kontroll av efterlevnaden av konventionens bestämmelser (Verification of compliance with the provisions of this Convention) som motsvarar reglerna 2 och 3 i kapitel XIII i SOLAS-konventionen har tagits in i följande nya kapitel i bilagorna till MARPOL-konventionen: kapitel 10 i bilaga I, kapitel 9 i bilaga II, kapitel 2 i bilaga III, kapitel 6 i bilaga IV, kapitel 2 i bilaga V samt kapitel 5 i bilaga VI. Lastlinjekonventionen har utökats med en ny bilaga IV ”Verification of compliance with the provisions of this Convention”, 1988 års protokoll till lastlinjekonventionen har utökats med en ny bilaga IV gällande kontroll av efterlevnad (Verification of Compliance) och skeppsmätningsskonventionen har utökats med en ny bilaga III gällande kontroll av efterlevnaden av konventionens bestämmelser (Verification of compliance with the provisions of the Convention), vilka likaså motsvarar reglerna 2 och 3 i kapitel XIII i SOLAS-konventionen. COLREG-konventionen har å sin sida utökats med en ny avdelning F som gäller kontroll av efterlevnaden av konventionens bestämmelser (Verification of compliance with the provisions of the Convention) och som motsvarar kapitel XIII i SOLAS-konventionen.

4.3 Behandlingsordning

IMO har enligt III-koden rätt att utföra inspektioner inom de fördragsslutande parternas territorium. IMO:s inspektionsverksamhet anses således innefatta utövning av offentlig makt inom Finlands territorium. IMO:s rätt att få tillträde till alla platser som hör till Finlands jurisdiktion ska därmed granskas med avseende på grundlagens bestämmelser om statens suveränitet. Enligt 1 § 1 mom. i grundlagen är Finland en suverän republik. Enligt 1 § 3 mom. i grundlagen deltar Finland i internationellt samarbete i syfte att säkerställa fred och mänskliga rättigheter samt i syfte att utveckla samhället. Enligt förarbetena till grundlagen (RP 1/1998 rd) är den sist nämnda bestämmelsen av betydelse för tolkningen när man bedömer frågan om huruvida en internationell förpliktelse strider mot grundlagens bestämmelser om suveräniteten. På grundval av förarbetena till grundlagen har grundlagsutskottet i sin tolkningspraxis ansett att sådana internationella förpliktelser som är normala i nutida internationellt samarbete och som påverkar statens suveränitet bara i obetydlig omfattning inte i sig kan anses strida mot grundlagens bestämmelser om suveräniteten (GrUU 11/2000 rd, GrUU 12/2000 rd och GrUU 19/2010 rd).

Det materiella innehållet i de ändringar som berör konventionerna talar för att IMO ska ges behörighet att utföra inspektioner inom Finlands territorium. IMO:s inspektioner främjar på ett väsentligt sätt opartisk och fullskalig verkställighet av konventionerna på det internationella planet. Genom opartisk och fullskalig verkställighet av konventionerna främjas också den internationella konkurrenskraften för Finlands handelssjöfart. Vidare främjas säkerheten för människoliv till sjöss och skyddet för den marina miljön, i synnerhet genom att säkerhetsnivån för områden som är föremål för utveckling höjs. De inspektionsbefogenheter som anförs att IMO kan betraktas som normala i nutida internationellt samarbete och anses påverka statens suveränitet endast i ringa utsträckning. Befogenheterna står därför inte i strid med grundlagens bestämmelser om Finlands suveränitet.

De föreslagna lagarna innehåller inga sådana inskränkningar av grundläggande fri- och rättigheter som medför problem med avseende på grundlagen. Ändringarna i IMO:s konventioner innehåller inga bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i grundlagen. Enligt regeringens uppfattning kan ändringarna i konventionerna

godkännas med enkel majoritet och propositionens lagförslag behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att

riksdagen godkänner de ändringar i bilagan till 1966 års internationella lastlinjekonvention, bilagan till 1969 års internationella skeppsmätningkonvention och bilagan till 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss som antogs i London den 4 december 2013, de ändringar i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss och i bilagan till 1988 års protokoll till 1966 års internationella lastlinjekonvention som antogs i London den 22 maj 2014 samt de ändringar i bilagorna I, II, III, IV, V och VI till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg som antogs den 4 april 2014.

Med stöd av vad som anförts ovan och eftersom de ändringar som gjorts i bilagorna till konventionerna innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

1.

Lag

om ändring av sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i sjölagen (674/1994) 18 kap. 5 § 4 mom.,
ändras 18 kap. 1–4 §, rubriken för 5 § och 5 § 3 mom., 6 § 4 mom. samt 8 och 15 §,
av dem 6 § 4 mom. och 8 § sådana de lyder i lag 1688/2009 och 15 § sådan den lyder i lag
530/2011, samt
fogas till 18 kap. en ny mellanrubrik före 15 § och en ny 15 a §, till lagen ett nytt 22 a kap.
och till 23 kap. en ny 3 § som följer:

18 kap.

Dagböcker, sjöförklaring och besiktning

1 §

Skyldigheten att föra dagbok

Dagböcker som avses i denna lag är skeppsdagbok, maskindagbok, kombinerad skepps- och maskindagbok, körjournal, dagbok för fiskefartyg och radiodagbok. Straffbestämmelserna i 20 kap. tillämpas inte på körjournal och radiodagbok. Bestämmelser om dagböcker som anknyter till förhindrande av miljöförstöring och som ska föras på fartyg finns i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009).

Skeppsdagbok och maskindagbok ska föras på fartyg i internationell fart med en bruttodräktighet på minst 500. Om bruttodräktigheten för fartyg i internationell fart understiger 500, kan det i stället för separat skeppsdagbok och maskindagbok föras en kombinerad skepps- och maskindagbok. För fartyg i internationell fart med en bruttodräktighet som understiger 100 kan det i stället för ovan nämnda dagböcker föras körjournal.

På fartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet på minst 300, eller som transporterar minst 100 passagerare, ska det föras en kombinerad skepps- och maskindagbok eller separat skeppsdagbok och maskindagbok. Om resan mellan hamnarna varar högst 20 minuter, kan det på fartyget i stället för ovan nämnda dagböcker föras körjournal. På fartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet på minst 150 men under 300 ska åtminstone körjournal föras.

På fiskefartyg vars längd är minst 24 meter ska det föras en kombinerad skepps- och maskindagbok eller separat skeppsdagbok och maskindagbok. På fiskefartyg vars längd är minst 15 meter men under 24 meter ska det föras dagbok för fiskefartyg.

På fartyg som enligt internationella överenskommelser eller Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter ska utrustas med radioutrustning ska det föras radiodagbok.

2 §

Dagbokens form och bevarande av uppgifter

Dagbok förs med ett av Trafiksäkerhetsverket godkänt elektroniskt system eller manuellt. En elektronisk dagbok kan kombineras med en radiodagbok, lastdagbok, oljedagbok, avfallsdagbok eller annan motsvarande dagbok som förs på fartyget.

Vid hantering av uppgifter som ska föras in i dagboken ska tillgängligheten till och användbarheten för uppgifterna säkerställas. Uppgifterna ska bevaras enhetliga och oförändrade under hela deras bevaringstid. Bevaringen av elektroniska dagböcker ska säkerställas på ett betryggande sätt som förhindrar att uppgifter som förts in i dagboken försvinner eller förstörs till följd av elavbrott eller något annat tekniskt fel.

Redaren ansvarar för att dagböckerna bevaras. De anteckningar som har gjorts i en dagbok ska bevaras i minst tre år från den senaste anteckningen. Bilagor till dagböcker ska bevaras i minst tre år räknat från datumet i bilagan. Om en rättegång har inletts inom nämnda tid till följd av en händelse som har antecknats i dagboken, ska dagboken bevaras tills avgörandet i ärendet har vunnit laga kraft.

Tillverkaren av ett system för elektroniska dagböcker ska ansöka om godkännande för systemet hos Trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsverket kan utfärda närmare föreskrifter om dagböckers form och bevarande av uppgifter samt om förutsättningarna för godkännande av system för elektroniska dagböcker i enlighet med de tekniska krav som fastställts i internationella konventioner.

3 §

Förande av dagbok

Fartygets befälhavare ska sörja för att dagbok som avses i 1 § förs på fartyget. Dagbok förs av den besättningsmedlem som ansvarar för vakthållningen. Dagbok ska föras på fartygets arbetsspråk eller på engelska.

Anteckningarna i dagboken ska göras i kronologisk ordning för varje vakt. Den som för dagbok ska bekräfta sina anteckningar i dagboken genom sitt godkännande. Fartygets befälhavare ska också godkänna dagboksanteckningarna, med undantag för anteckningarna i maskindagboken som ska godkännas av fartygets maskinchef.

Anteckningar i dagboken eller bilagor till dagboken får inte raderas eller göras otydliga. Den som för dagbok ska korrigera sina felaktiga anteckningar med en ny anteckning vid den aktuella punkten i dagboken eller i dess bilaga eller genom att vid sidan av en felaktig bilaga tillfoga en korrekt bilaga. Av en korrigering i dagboken eller dess bilaga ska det framgå tidpunkt och innehåll för korrigeringen och vem som utfört den.

Trafiksäkerhetsverket kan utfärda närmare föreskrifter om förande av dagbok samt om de anteckningar som ska göras i dagboken och om godkännande av dem.

4 §

Uppgifter som ska föras in i dagboken

I en skeppsdagbok ska det föras in uppgifter om vad som sker på fartyget under resan och i hamnen. I dagboken ska det dessutom föras in uppgifter som kan vara till nytta för redaren, lastägaren, försäkringsgivaren eller någon annan vars rättigheter kan påverkas av händelser under resan.

I en maskindagbok ska det föras in uppgifter om maskineriets drift och bränslemängden på fartyget.

I en kombinerad skepps- och maskindagbok, körjournal samt dagbok för fiskefartyg ska det, i den omfattning som krävs för respektive dagbok, föras in motsvarande uppgifter som enligt 1 och 2 mom. ska föras in i en skeppsdagbok och maskindagbok.

I en radiodagbok ska det föras in uppgifter om all nödtrafik, iltrafik och varningstrafik samt om andra händelser som har anknytning till radiotrafiken.

Till den del som det i de uppgifter som ska föras in i en dagbok ingår personuppgifter tillämpas personuppgiftslagen (523/1999).

Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som ska föras in i dagböcker och om bilagor till dagböcker.

5 §

Utlämnande av uppgifter

Känsliga personuppgifter som ingår i en dagbok får lämnas ut endast med den berörda personens samtycke eller om uppgifterna behövs för att uppgöra, framställa, försvara eller avgöra rättsliga anspråk.

6 §

Skyldighet att avge sjöförklaring

Bestämmelser om undantag från skyldigheten att avge sjöförklaring i vissa fall finns i 11 § 2 mom. och 14 § 2 mom.

8 §

Skriftlig rapport för sjöförklaring

Fartygets befälhavare ska, i sådana fall som avses i 6 §, utan dröjsmål för sjöförklaring avge skriftlig rapport om händelsen till Trafiksäkerhetsverket eller, om fartyget är utomlands, till närmaste i 7 § 3 mom. avsedda finska beskickning i utlandet.

Skriftlig rapport som gäller sammanstötning med ett annat fartyg får inte delges motparten förrän sjöförklaring med anledning av händelsen tas upp till behandling av rätten eller någon annan behörig myndighet.

En finsk beskickning i utlandet som har tagit emot en rapport som avses i denna paragraf ska, så snart behovet av rapporten upphört, utan dröjsmål skicka den till Trafiksäkerhetsverket.

Trafiksäkerhetsverket kan utfärda närmare föreskrifter om den skriftliga rapport som avses i denna paragraf och om dess innehåll.

Rapporter om olyckor och tillbud

15 §

Rapporter till Trafiksäkerhetsverket om olyckor och tillbud i samband med fartygets drift

Fartygets befälhavare eller redare ska utan dröjsmål till Trafiksäkerhetsverket rapportera olyckor och tillbud som denne får kännedom om att ha inträffat på finska fartyg i samband med fartygets drift.

Bestämmelser om sekretess för uppgifter som avses i 1 mom. finns i 24 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999). Dessutom kan Trafiksäkerhetsverket sekretessbelägga omständigheter som gäller i 1 mom. avsedda uppgifter, om utlämnande av uppgifterna äventyrar tillgången till uppgifter i framtiden.

Bestämmelser om rapportering av olyckor och tillbud till Olycksutredningscentralen finns i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011).

Trafiksäkerhetsverket kan utfärda närmare föreskrifter om avgivande av den rapport som avses i 1 mom. och om dess innehåll.

15 a §

Användning av uppgifter som gäller olyckor och tillbud

En myndighet får inte vidta rättsliga åtgärder på grund av oöverlagda eller oavsiktliga överträdelser som myndigheten får kännedom om bara på grund av att de har rapporterats med stöd av 15 §, om det inte är fråga om en sådan försummelse av skyldigheter som kan betraktas som grov oaktsamhet eller ett förfarande som är straffbart enligt strafflagen (39/1889).

Ett rederi, en skeppsredare, fartygets befälhavare eller annan aktör som avses i denna lag får inte på ett diskriminerande sätt bemöta arbetstagare i sin tjänst eller andra personer som lämnar rapporter om eventuella tillbud som de fått kännedom om.

22 a kap.

Inspektion och utvärdering

1 §

Internationella sjöfartsorganisationens inspektioner och utvärderingar

Internationella sjöfartsorganisationen har rätt att utvärdera och inspektera hur Finland iakttar och genomför de internationella förpliktelser inom sjöfarten som grundar sig på konventioner som gäller sjöfart och på Internationella sjöfartsorganisationens resolutioner. För den här uppgiften har Internationella sjöfartsorganisationen rätt att utföra inspektioner på alla platser inom statens jurisdiktion.

Kommunikationsministeriet ansvarar för samarbetet mellan Finlands regering och Internationella sjöfartsorganisationen samt för den allmänna organiseringen av ovan nämnda inspektionsbesök i Finland.

2 §

Europeiska kommissionens och Europeiska sjösäkerhetsbyråns inspektionsbesök

Europeiska kommissionen och Europeiska sjösäkerhetsbyrån har rätt att göra inspektionsbesök i enlighet med den verksamhetspolitik som fastställs av Europeiska sjösäkerhetsbyråns styrelse samt att utvärdera de finländska myndigheternas verksamhet för att iaktta och genomföra Europeiska unionens lagstiftning om frågor som gäller sjösäkerhet, den marina miljön och sjöfartsskydd.

Kommunikationsministeriet ansvarar för den allmänna organiseringen i Finland av inspektionsbesök som görs av Europeiska sjösäkerhetsbyrån.

Olycksutredningscentralen ansvarar för den allmänna organiseringen i Finland av inspektionsbesök som gäller säkerhetsutredningar.

23 kap.

Särskilda stadganden

3 §

Behörig myndighet

Trafiksäkerhetsverket är den behöriga nationella myndighet som avses i Internationella sjöfartsorganisationens konventioner och resolutioner, om inte något annat föreskrivs i denna eller någon annan lag.

Denna lag träder i kraft den 20 .

2.

Lag

om ändring av 2 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

I enlighet med riksdagen beslut
ändras i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) 2 § 9
punkten, sådan den lyder i lag 910/2011, som följer:

2 §

Definitioner

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

9) *klassificeringssällskapsdirektivet* Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG om
gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar till-
syn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, med senare
ändringar,

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av 11 kap. 4 § i lagen om sjöarbetsavtal

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) 11 kap. 4 § 3 mom. som följer:

11 kap.

Fartygskommissioner

4 §

Fartygskommissionens beslut samt protokoll över behandlingen

I skeppsdagboken antecknas fartygskommissionens sammanträden och de ärenden som har behandlats vid sammanträdena. Protokollet över fartygskommissionens sammanträde i original bevaras som en särskild bilaga till skeppsdagboken, med iakttagande av vad som i 18 kap. 2 § 3 mom. i sjölagen (674/1994) föreskrivs om bevarande av bilagor till skeppsdagboken.

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

4.

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i vissa bilagor till vissa av Internationella sjöfartsorganisationens konventioner

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de ändringar i bilagan till 1966 års internationella lastlinjekonvention (FördrS 52/1968), bilagan till 1969 års internationella skeppsmätningskonvention (FördrS 31/1982) och bilagan till 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss som antogs i London den 4 december 1973, i de ändringar i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) och i bilagan till 1988 års protokoll till 1966 års internationella lastlinjekonvention (FördrS 12/2000) som antogs i London den 22 maj 2014 samt i de ändringar i bilagorna I, II, III, IV, V och VI till 1978 års protokoll till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (51/1983) som antogs den 4 april 1978 gäller som lag sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i avtalen och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Helsingfors den 16 mars 2017

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

Fördragstext

RESOLUTION A.1083(28)

Antagen den 4 december 2013

ÄNDRINGAR AV 1966 ÅRS INTERNATIONELLA LASTLINJEKONVENTION

GENERALFÖRSAMLINGEN SOM

ERINRAR OM artikel 15.j i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen som gäller generalförsamlingens uppgifter med avseende på regler och anvisningar om sjöfartssäkerhet,

ÄVEN ERINRAR OM att den genom resolution A.1070(28) har antagit genomförandekoden för IMO-instrument (III-koden),

BEAKTAR de föreslagna ändringarna av 1966 års internationella lastlinjekonvention (lastlinjekonventionen) som syftar till att göra III-koden obligatorisk,

ÄVEN BEAKTAR att sjösäkerhetskommittén vid dess 91:a session godkände de föreslagna ändringarna i enlighet med artikel 29.3 a i lastlinjekonventionen.

HAR BEHANDLAT de föreslagna ändringarna av lastlinjekonventionen,

1. ANTAR i enlighet med artikel 29.3 b i lastlinjekonventionen de ändringar som anges i bilagan till denna resolution,

2. BESLUTAR, i enlighet med nya regel 53 i bilaga IV, att uttrycket ”bör” i III-koden (bilaga till resolution A.1070(28)) ska läsas som ”ska”, förutom i punkterna 29, 30, 31 och 32,

3. BER generalsekreteraren att i enlighet med artikel 29.3 b i lastlinjekonventionen lämna bestyrkta kopior av resolutionen och dess bilaga till samtliga fördragsslutande regeringar för deras övervägande och godkännande och också till samtliga medlemmar av organisationen,

4. UPPMANAR samtliga berörda regeringar att godkänna ändringarna så snart som möjligt, och

RESOLUTION A.1083(28)

Adopted on 4 December 2013

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article 15(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety,

RECALLING ALSO that, by resolution A.1070(28), it adopted the IMO Instruments Implementation Code (III Code),

NOTING proposed amendments to the International Convention on Load Lines, 1966 (1966 LL Convention) to make the use of the III Code mandatory,

NOTING ALSO that the Maritime Safety Committee, at its ninety-first session, adopted the proposed amendments in accordance with article 29(3)(a) of the 1966 LL Convention,

HAVING CONSIDERED the proposed amendments to the 1966 LL Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article 29(3)(b) of the 1966 LL Convention, the amendments, set out in the annex to the present resolution;

2. DETERMINES that, pursuant to new regulation 53 of annex IV, whenever the word "should" is used in the III Code (Annex to resolution A.1070(28)), it is to be read as being "shall", except for paragraphs 29, 30, 31 and 32;

3. REQUESTS the Secretary-General, in accordance with article 29(3)(b) of the 1966 LL Convention, to transmit certified copies of the present resolution and its annex to all Contracting Governments to the said Convention, for consideration and acceptance, and also to transmit copies to all Members of the Organization;

4. URGES all Governments concerned to accept the amendments at the earliest possible date; and

5. BESLUTAR att om dessa ändringar träder i kraft till följd av ett enhälligt godkännande i enlighet med artikel 29.2 i lastlinjekonventionen innan de träder i kraft utifrån det godkännande som ombeds i denna resolution, upphör denna resolution att vara i kraft.

5. RESOLVES that, should entry into force of the aforementioned amendments take place following their unanimous acceptance in accordance with article 29(2) of the 1966 LL Convention, prior to entry into force based on their acceptance as requested by this resolution, this resolution shall become invalid.

BILAGA

ÄNDRINGAR AV BILAGORNA I OCH IV TILL 1966 ÅRS INTERNATIONELLA LASTLINJEKONVENTION, SÅDAN DEN LYDER ÄNDRAD

Bilaga I

Regler för bestämmande av lastlinjer

Kapitel I

Allmänna bestämmelser

Regel 3 – Definition av termer i bilagorna

1 Följande nya definitioner läggs till efter definition 12:

”(13) *Auditering* är en systematisk, oavhängig och dokumenterad process för inhämtande av auditeringsbevis och objektiv utvärdering av bevisen i syfte att fastställa i vilken mån auditeringskriterierna har uppfyllts.

(14) *Auditeringssystem* avser det auditeringssystem för IMO-medlemsstaterna som organisationen har inrättat och beaktande av de riktlinjer organisationen har tagit fram.

(15) *Genomförandekoden* avser den kod för genomförande av IMO-instrument (III-koden) som organisationen har antagit genom resolution A.1070(28).

(16) *Auditeringsstandard* avser genomförandekoden.”

2 En ny bilaga IV läggs till efter bilaga III som följer:

”BILAGA IV

Kontroll av efterlevnaden av bestämmel-

ANNEX

AMENDMENTS TO ANNEXES I AND IV TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966, AS AMENDED

Annex I

Regulations for determining load lines

Chapter I

General

Regulation 3 – Definitions of terms used in the annexes

1 The following new definitions are added after definition (12):

”(13) *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

(14) *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

(15) *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

(16) *Audit Standard* means the Code for Implementation.”

2 A new Annex IV is added after Annex III, to read as follows:

”ANNEX IV

Verification of compliance with the provisions of this Convention

serna i denna konvention

Regel 53

Tillämpning

De fördragsslutande regeringarna ska tillämpa genomförandekoden vid uppfyllandet av sina skyldigheter och ansvar enligt denna konvention.

Regel 54

Kontroll av efterlevnaden

(1) Varje fördragsslutande regering omfattas av organisationens periodiska inspektioner i enlighet med auditeringsstandarden för kontroll av efterlevnaden och genomförandet av denna konvention.

(2) Organisationens generalsekreterare har ansvaret för administreringen av auditerings-systemet, i enlighet med organisationens riktlinjer.

(3) Varje fördragsslutande regering har ansvar för att underlätta auditeringen och handlingsprogrammet för hantering av resultaten, i enlighet med organisationens riktlinjer.

(4) Auditeringen ska för samtliga fördragsslutande regeringar

(a) utgå från en övergripande plan utarbetad av organisationens generalsekreterare med beaktande av organisationens riktlinjer, och

(b) genomföras regelbundet, med beaktande av organisationens riktlinjer.

Regulation 53

Application

Contracting Governments shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in the present Convention.

Regulation 54

Verification of compliance

(1) Every Contracting Government shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of the present Convention.

(2) The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

(3) Every Contracting Government shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

(4) Audit of all Contracting Governments shall be:

(a) based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

(b) conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization."

RESOLUTION A.1084(28)

(antagen den 4 december 2013)

ÄNDRINGAR AV 1969 ÅRS INTERNATIONELLA SKEPPSMÄTNINGSKONVENTION

GENERALFÖRSAMLINGEN SOM

ERINRAR OM artikel 15.j i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen som gäller generalförsamlingens uppgifter med avseende på regler och anvisningar om sjöfartssäkerhet,

ÄVEN ERINRAR OM att den genom resolution A.1070(28) har antagit genomförandekoden för IMO-instrument (III-koden),

BEAKTAR de föreslagna ändringarna av 1969 års internationella skeppsmättningskonvention (skeppsmättningskonventionen) som syftar till att göra III-koden obligatorisk,

ÄVEN BEAKTAR att sjösäkerhetskommittén vid dess 91:a session godkände de föreslagna ändringarna i enlighet med artikel 18.3 a i skeppsmättningskonventionen,

HAR BEHANDLAT de föreslagna ändringarna av skeppsmättningskonventionen,

1. ANTAR i enlighet med artikel 18.3 b i skeppsmättningskonventionen de ändringar som anges i bilagan till denna resolution,

2. BESLUTAR, i enlighet med nya regel 8 i bilaga III, att uttrycket ”bör” i III-koden (bilaga till resolution A.1070(28)) ska läsas som ”ska”, förutom i punkterna 29, 30, 31 och 32,

3. BER generalsekreteraren att i enlighet med artikel 18.3 b i skeppsmättningskonventionen lämna bestyrkta kopior av resolutionen och dess bilaga till alla fördragsslutande regeringar för deras övervägande och godkännande och också till alla medlemmar av organisationen,

4. UPPMANAR alla berörda regeringar att godkänna ändringarna så snart som möjligt,

RESOLUTION A.1084(28)

(adopted on 4 December 2013)

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS, 1969

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article 15(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety,

RECALLING ALSO that, by resolution A.1070(28), it adopted the IMO Instruments Implementation Code (III Code),

NOTING proposed amendments to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (1969 Tonnage Measurement Convention) to make the use of the III Code mandatory,

NOTING ALSO that the Maritime Safety Committee, at its ninety-first session, adopted the proposed amendments in accordance with article 18(3)(a) of the 1969 Tonnage Measurement Convention,

HAVING CONSIDERED the proposed amendments to the 1969 Tonnage Measurement Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article 18(3)(b) of the 1969 Tonnage Measurement Convention, the amendments, set out in the annex to the present resolution;

2. DETERMINES that, pursuant to new regulation 8 of annex III, whenever the word "should" is used in the III Code (Annex to resolution A.1070(28)), it is to be read as being "shall", except for paragraphs 29, 30, 31 and 32;

3. REQUESTS the Secretary-General, in accordance with article 18(3)(b) of the 1969 Tonnage Measurement Convention, to transmit certified copies of the present resolution and its annex to all Contracting Governments to the said Convention, for consideration and acceptance, and also to transmit copies to all Members of the Organization;

4. URGES all Governments concerned to accept the amendments at the earliest

och

5. BESLUTAR att om dessa ändringar träder i kraft till följd av ett enhälligt godkännande i enlighet med artikel 18.2 i skeppsmättningskonventionen innan de träder i kraft utifrån det godkännande som ombeds i denna resolution, upphör denna resolution att vara i kraft.

possible date; and

5. RESOLVES that, should entry into force of the aforementioned amendments take place following their unanimous acceptance in accordance with article 18(2) of the 1969 Tonnage Measurement Convention, prior to entry into force based on their acceptance as requested by this resolution, this resolution shall become invalid

Bilaga

ÄNDRINGAR AV BILAGORNA I OCH III TILL 1969 ÅRS INTERNATIONELLA SKEPPSMÄTNINGSKONVENTION

Tillämpning

De fördragsslutande regeringarna ska tillämpa genomförandekoden vid uppfyllandet av sina skyldigheter och ansvar enligt denna konvention.

Regel 9

Kontroll av efterlevnaden

(1) *Varje fördragsslutande regering* omfattas av organisationens periodiska inspektioner i enlighet med auditeringsstandarden för kontroll av efterlevnaden och genomförandet av denna konvention.

(2) *Organisationens* generalsekreterare har ansvaret för administreringen av auditerings-systemet, i enlighet med organisationens riktlinjer.

(3) *Varje fördragsslutande regering* har ansvar för att underlätta auditeringen och handlingsprogrammet för hantering av resultaten, i enlighet med organisationens riktlinjer.

(4) *Auditeringen* ska för alla fördragsslutande regeringar

RESOLUTION A.1085(28)

(antagen den 4 december 2013)

**ÄNDRINGAR AV KONVENTIONEN OM
DE INTERNATIONELLA REGLERNA
TILL FÖRHINDRANDE AV SAMMAN-
STÖTNING TILL SJÖSS, 1972**

GENERALFÖRSAMLINGEN SOM

ERINRAR OM artikel 6 i konventionen om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss, 1972 (nedan kallad "konventionen") som gäller ändringar av reglerna,

ÄVEN ERINRAR OM att den genom resolution A.1070(28) har antagit genomförandekoden för IMO-instrument (III-koden),

BEAKTAR de föreslagna ändringarna av konventionen som syftar till att göra III-koden obligatorisk,</

ringarna till alla fördragsslutande parter för godkännande, och

5. UPPMANAR de fördragsslutande parterna att meddela eventuella invändningar mot ändringsförslaget senast den 1 juli 2015, varefter ändringarna ska anses ha blivit godkända för ikraftträdande på det sätt som anges i denna resolution.

amendments to all Contracting Parties to the Convention for acceptance; and

5. INVITES Contracting Parties to the Convention to submit any objections they may have to the amendments not later than 1 July 2015, where after the amendments shall be deemed to have been accepted for entry into force as determined in the present resolution

Bilaga

ÄNDRINGAR AV DE INTERNATIONELLA REGLERNA TILL FÖRHINDRANDE AV SAMMANSTÖTNING TILL SJÖSS,

vention.

Regel 41

Kontroll av efterlevnaden

(a) Varje fördragsslutande part omfattas av organisationens periodiska inspektioner i enlighet med auditeringsstandarden för kontroll av efterlevnaden och genomförandet av denna konvention.

(b) Organisationens generalsekreterare har ansvaret för administreringen av auditerings-systemet, i enlighet med organisationens riktlinjer*.

(c) Varje fördragsslutande part har ansvar för att underlätta auditeringen och handlingsprogrammet för hantering av resultaten, i enlighet med organisationens riktlinjer.

(d) Auditeringen ska för samtliga fördragsslutande parter

(i) utgå från en övergripande plan utarbetad av organisationens generalsekreterare, med beaktande av organisationens riktlinjer, och

RESOLUTION MSC.366(93)

(antagen den 22 maj 2014)

ÄNDRINGAR AV 1974 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION OM SÄKERHETEN FÖR MÄNNISKOLIV TILL SJÖSS, I DESS ÄNDRADE LYDELSE

SJÖSÄKERHETSKOMMITTÉN SOM

ERINRAR OM artikel 28 b i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen som gäller kommitténs uppgifter,

OCKSÅ ERINRAR OM artikel VIII b i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS) (nedan kallad "konventionen") som gäller förfarandet för ändring av bilagan till konventionen, fränsett bestämmelserna i dess kapitel 1.

tans bruttodräktighet, har meddelat att de motsätter sig ändringarna,

4 UPPMANAR SOLAS-konventionens fördragsslutande regeringar att beakta att ändringarna i enlighet med artikel VIII b vii led 2 i konventionen träder i kraft den 1 januari 2016, när de godkänts i enlighet med stycke 3,

5 BER generalsekreteraren att i enlighet med artikel VIII b v i konventionen sända bestyrkta kopior av denna resolution och av ändringarna i dess bilaga till konventionens alla fördragsslutande regeringar,

6 BER DESSUTOM generalsekreteraren att sända kopior av denna resolution och av dess bilaga till de medlemmar av organisationen som inte är fördragsslutande regeringar i konventionen.

stitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

4 INVITES SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the

som organisationen har antagit genom resolution A.1070(28),

4 *Auditeringsstandard* avser genomförandekoden.”

Regel 2 – Tillämpning

De fördragsslutande regeringarna ska tillämpa genomförandekoden vid uppfyllandet av sina skyldigheter och ansvar enligt denna konvention.

Regel 3 – Kontroll av efterlevnaden

1 Varje fördragsslutande regering omfattas av organisationens periodiska inspektioner i enlighet med auditeringsstandarden för kontroll av efterlevnaden och genomförandet av denna konvention.

2 Organisationens generalsekreterare har ansvaret för administreringen av auditerings-systemet, i enlighet med organisationens riktlinjer.

3 Varje fördragsslutande regering har ansvar för att underlätta auditeringen och handlingsprogrammet för hantering av resultaten, i enlighet

RESOLUTION MSC.375(93)

(antagen den 22 maj 2014)

**ÄNDRINGAR AV 1988 ÅRS PROTOKOLL
TILL 1966 ÅRS INTERNATIONELLA
LASTLINJEKONVENTION, I DESS
ÄNDRADE LYDELSE**

SJÖSÄKERHETSKOMMITTÉN SOM

ERINRAR OM artikel 28 b i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen som gäller kommitténs uppgifter,

OCKSÅ ERINRAR OM artikel VI i 1988 års protokoll till 1966 års internationella lastlinjekonvention (nedan kallad "1988 års lastlinjeprotokoll") som gäller ändringsförfaranden,

DESSUTOM ERINRAR OM att general-fö

bruttodräktighet, har meddelat att de motsätter sig ändringarna,

4 UPPMANAR de berörda parterna att beakta att ändringarna i enlighet med artikel VI.2 g ii i 1988 års lastlinjeprotokoll träder i kraft den 1 januari 2016, när de godkänts i enlighet med stycke 3,

5 BER generalsekreteraren att i enlighet med artikel VI.2 e i 1988 års lastlinjeprotokoll sända bestyrkta kopior av denna resolution och av ändringarna i dess bilaga till alla parter i 1988 års lastlinjeprotokoll,

6 BER DESSUTOM generalsekreteraren att sända kopior av denna resolution och av dess bilaga till de medlemmar av organisationen som inte är parter i 1988 års lastlinjeprotokoll.

not less than 50% of the gross tonnage of all the merchant fleets of all Parties, have notified their objections to the amendments;

4 INVITES the Parties concerned

dering av bevisen i syfte att fastställa i vilken mån auditeringskriterierna har uppfyllts.

(18) *Auditeringssystem* avser det auditeringssystem för IMO-medlemsstaterna som organisationen har inrättat och beaktande av de riktlinjer organisationen har tagit fram,

(19) *Genomförandekod* avser den kod för genomförande av IMO-instrument (III-koden) som organisationen har antagit genom resolution A.1070(28),

(20) *Auditeringsstandard* avser genomförandekoden."

BILAGA B

BILAGOR TILL KONVENTIONEN, I DESS ÄNDRADE LYDELSE GENOM 1988 ÅRS PROTOKOLL

2 En ny bilaga IV läggs till efter bilaga III, som följer:

RP 23/2017 rd

(a) utgå från en övergripande plan utarbetad av organisationens generalsekreterare, med beaktande av organisationens riktlinjer, och

(b) genomföras regelbundet, med beaktande av organisationens riktlinjer.

(a) based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

(b) conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization."

RESOLUTION MEPC.246(66)

(antagen den 4 april 2014)

ÄNDRINGAR AV BILAGAN TILL PROTOKOLLET AV ÅR 1987 TILL 1973 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING FRÅN FARTYG

(Ändringar av bilagorna I, II, III, IV och V till MARPOL-konventionen, som syftar till att göra III-koden obligatorisk,

RESOLUTION MEPC.246(66)

(adopted on 4 April 2014)

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973

(Amendments to MAR

2 BESLUTAR, i enlighet med regel 44 i bilaga I, regel 19 i bilaga II, regel 10 i bilaga III, regel 15 i bilaga IV och regel 11 i bilaga V, att uttrycket ”bör” i III-koden (bilaga till resolution A.1070(28)) ska läsas som ”ska”, förutom i punkterna 29, 30, 31 och 32,

3 BESLUTAR i enlighet med artikel 16.2 f iii i 1973 års konvention att ändringarna ska anses ha blivit godkända den 1 juli 2015, om inte före detta datum åtminstone en tredjedel av parterna eller de parter vilkas handelsflottor tillsammans motsvarar minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, har meddelat organisationen att de motsätter sig ändringarna,

4 UPPMANAR parterna att beakta att ändringarna i enlighet med artikel 16.2 g ii i 1973 års konvention träder i kraft den 1 januari 2016, när de godkänts i enlighet med stycke 3,

<

hämtande av auditeringsbevis och objektiv utvärdering av bevisen i syfte att fastställa i vilken mån auditeringskriterierna har uppfyllts,

36 med *auditeringssystem* förstås det auditeringssystem för IMO-medlemsstaterna som organisationen har inrättat och beaktande av de riktlinjer organisationen har tagit fram,

37 med *genomförandekod* förstås den kod för genomförande av IMO-instrument (III-koden) som organisationen har antagit genom resolution A.1070(28),

38 med *auditeringsstandard* förstås genomförandekoden.”

2 Ett nytt kapitel 10 läggs till som följer:

”Kapitel 10 – Kontroll av efterlevnaden av bestämmelserna i denna konvention

	Organization
ÄNDRINGARNA TILL BILAGA II TILL MARPOL KONVENTIONEN	AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX II
<i>3 Följande läggs till i slutet av regel 1:</i>	<i>3 The following is added at the end of regulation 1:</i>
”18 med <i>auditering</i> förstås en systematisk, oavhängig och dokumenterad process för inhämtande av auditeringsbevis och objektiv utvärdering av bevisen i syfte att fastställa i vilken mån auditeringskriterierna har uppfyllts,	”18 <i>Audit</i> means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.
19 med <i>auditeringssystem</i> förstås det auditeringssystem för IMO-medlemsstaterna som organisationen har inrättat och beaktande av de riktlinjer organisationen har tagit fram,	19 <i>Audit Scheme</i> means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.
20 med <i>genomförandekod</i> förstås den kod för genomförande av IMO-instrument (III-koden) som organisationen har antagit genom resolution A	

hantering av resultaten, i enlighet med riktlinjerna antagna av organisationen.

4 Auditeringen ska för samtliga parter

.1 utgå från en övergripande plan utarbetad av organisationens generalsekreterare med beaktande av organisationens riktlinjer, och

.2 genomföras regelbundet, med beaktande av organisationens riktlinjer.”

ÄNDRINGARNA TILL BILAGA III TILL MARPOLKONVENTIONEN

5 En ny rubrik läggs till före regel 1, som följer:

”Kapitel 1 – Allmänt”

6 En ny regel 1 läggs till som följer:

”Regel 1

Definitioner

I denna bilaga ska

1 med *skadliga ämnen* förstås ämnen som anges som havsförorenande i de internationella reglerna för transport av förpackat farligt gods till sjöss (IMDG-koden) eller som uppfyller kriterierna enligt tillägget till denna bilaga,

2 med *förpackad form* förstås de i IMDG-koden fastställda formerna för förvaring av skadliga ämnen,

3 med *auditering* förstås en systematisk, oavhängig och dokumenterad process för inhämtande av auditeringsbevis och objektiv utvärdering av bevisen i syfte att fastställa i vilken mån auditeringskriterierna har uppfyllts,

4 med *auditeringssystem* förstås det auditeringssystem för IMO-medlemsstaterna som organisationen har inrättat och beaktande av de riktlinjer organisationen har tagit fram,

5 med *genomförandekod* förstås den kod för genomförande av IMO-instrument (III-koden) som organisationen har antagit genom resolution A.1070(28),

6 med *auditeringsstandard* förstås genomförandekoden.”

facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines adopted by the Organization.

4 Audit of all Parties shall be:

.1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

.2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX III

5 A new heading is added before regulation 1 to read as follows:

”Chapter 1 – General”

6 A new regulation 1 is added to read as follows:

”Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

1 *Harmful substances* are those substances which are identified as marine pollutants in the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) or which meet the criteria in the appendix of this Annex.

2 *Packaged form* is defined as the forms of containment specified for harmful substances in the IMDG Code.

3 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

4 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

5 *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

6 *Audit Standard* means the Code for Implementation.

7 De följande reglerna får ny numrering i enlighet med det.

8 Från regel 2 (Tillämpningsområde) stryks styckena 1.1 och 1.2.”

9 Ett nytt kapitel 2 läggs till som följer:

7 The subsequent regulations are renumbered accordingly.

8 In regulation 2, Application, subparagraphs 1.1 and 1.2 are deleted.

9 A new chapter 2 is added to read as follows:

”Kapitel 2 – Kontroll av efterlevnaden av bestämmelserna i denna bilaga

Regel 10

Tillämpning

Parterna ska tillämpa genomförandekoden vid uppfyllandet av sina skyldigheter och ansvar enligt denna bilaga.

Regel 11

Kontroll av efterlevnaden

1 Varje part omfattas av organisationens periodiska inspektioner i enlighet med auditeringsstandarden för kontroll av efterlevnaden och genomförandet av denna bilaga.

2 Organisationens generalsekreterare har ansvaret för administreringen av auditerings-systemet, i enlighet med organisationens riktlinjer.

3 Varje part har ansvar för att underlätta auditeringen och handlingsprogrammet för hantering av resultaten, i enlighet med organisationens riktlinjer.

4 Auditeringen ska för samtliga parter
.1 utgå från en övergripande plan utarbetad av organisationens generalsekreterare med beaktande av organisationens riktlinjer, och

.2 genomföras regelbundet, med beaktande av organisationens riktlinjer.”

ÄNDRINGARNA TILL BILAGA IV TILL MARPOLKONVENTIONEN

10 Följande läggs till i slutet av regel 1:

”12 med *auditering* förstås en systematisk, oavhängig och dokumenterad process för inhämtande av auditeringsbevis och objektiv utvärdering av bevisen i syfte att fastställa i

”Chapter 2 – Verification of compliance with the provisions of this Annex

Regulation 10

Application

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in this Annex.

Regulation 11

Verification of compliance

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

2 The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

3 Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit e of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

4 Audit of all Parties shall be:
.1 based on an overall schedule developed by the Secretary General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

.2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX IV

10 The following is added at the end of regulation 1:

”12 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to de-

vilken mån auditeringskriterierna har uppfyllts,

13 med *auditeringssystem* förstås det auditeringssystem för IMO-medlemsstaterna som organisationen har inrättat och beaktande av de riktlinjer organisationen har tagit fram,

14 med *genomförandekod* förstås den kod för genomförande av IMO-instrument (III-koden) som organisationen har antagit genom resolution A.1070(28),

15 med *auditeringsstandard* förstås genomförandekoden.”

11 Ett nytt kapitel 6 läggs till som följer:

”Kapitel 6 – Kontroll av efterlevnaden av bestämmelserna i denna bilaga

Regel 15

Tillämpning

Parterna ska tillämpa genomförandekoden vid uppfyllandet av sina skyldigheter och ansvar enligt denna bilaga.

Regel 16

Kontroll av efterlevnaden

1 Varje part omfattas av organisationens periodiska inspektioner i enlighet med auditeringsstandarden för kontroll av efterlevnaden och genomförandet av denna bilaga.

2 Organisationens generalsekreterare har ansvaret för administreringen av auditerings-systemet, i enlighet med organisationens riktlinjer.

3 Varje part har ansvar för att underlätta auditeringen och handlingsprogrammet för hantering av resultaten, i enlighet med organisationens riktlinjer.

4 Auditeringen ska för samtliga parter

.1 utgå från en övergripande plan utarbetad av organisationens generalsekreterare med beaktande av organisationens riktlinjer, och

.2 genomföras regelbundet, med beaktande av organisationens riktlinjer.”

termine the extent to which audit criteria are fulfilled.

13 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

14 *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

15 *Audit Standard* means the Code for Implementation.

11 A new chapter 6 is added to read as follows:

”Chapter 6 – Verification of compliance with the provisions of this Annex

Regulation 15

Application

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in this Annex.

Regulation 16

Verification of compliance

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

2 The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

3 Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

4 Audit of all Parties shall be:

.1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

.2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

**ÄNDRINGARNA TILL BILAGA V TILL
MARPOLKONVENTIONEN**

12 En ny rubrik läggs till före regel 1 som följer:

"Kapitel 1 – Allmänt"

13 Följande läggs till i slutet av regel 1:

"15 med *auditering* förstås en systematisk, oavhängig och dokumenterad process för inhämtande av auditeringsbevis och objektiv utvärdering av bevisen i syfte att fastställa i vilken mån auditeringskriterierna har uppfyllts,

16 med *auditeringssystem* förstås det auditeringssystem för IMO-medlemsstaterna som organisationen har inrättat och beaktande av de riktlinjer organisationen har tagit fram,

17 med *genomförandekod* förstås den kod för genomförande av IMO-instrument (III-koden) som organisationen har antagit genom resolution A.1070(28),

18 med *auditeringsstandard* förstås genomförandekoden."

14 Ett nytt kapitel 2 läggs till som följer:

"Kapitel 2 – Kontroll av efterlevnaden av bestämmelserna i denna bilaga

Regel 11

Tillämpning

Parterna ska tillämpa genomförandekoden vid uppfyllandet av sina skyldigheter och ansvar enligt denna bilaga.

Regel 12

Kontroll av efterlevnaden

Varje part omfattas av organisationens periodiska inspektioner i enlighet med auditeringsstandarden för kontroll av efterlevnaden och genomförandet av denna bilaga.

2 Organisationens generalsekreterare har

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX V

12 A new heading is added before regulation 1 to read as follows:

"Chapter 1 – General"

13 The following is added at the end of regulation 1:

"15 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

16 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

17 *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

18 *Audit Standard* means the Code for Implementation.

14 A new chapter 2 is added, to read as follows:

"Chapter 2 – Verification of compliance with the provisions of this Annex

Regulation 11

Application

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in this Annex.

Regulation 12

Verification of compliance

1 Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

2 The Secretary-General of the Organizat-

ansvaret för administreringen av auditerings-systemet, i enlighet med organisationens riktlinjer.

3 Varje part har ansvar för att underlätta auditeringen och handlingsprogrammet för hantering av resultaten, i enlighet med organisationens riktlinjer.

4 Auditeringen ska för samtliga parter

.1 utgå från en övergripande plan utarbetad av organisationens generalsekreterare med beaktande av organisationens riktlinjer, och

.2 genomföras regelbundet, med beaktande av organisationens riktlinjer.”

ion shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

3 Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

4 Audit of all Parties shall be:

.1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

.2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

RESOLUTION MEPC.247(66)

(antagen den 4 april 2014)

ÄNDRINGAR AV BILAGAN TILL 1997 ÅRS PROTOKOLL OM ÄNDRING AV 1973 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION TILL FÖRHINDRANDE AV FÖRORENING FRÅN FARTYG, I DESS ÄNDRADE LYDELSE GENOM 1978 ÅRS PROTOKOLL

(som syftar till att göra III-koden obligatorisk)

KOMMITTÉN FÖR SKYDD AV DEN MARINA MILJÖN SOM

ERINRAR OM artikel 38 a i konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen som gäller de uppgifter som kommittén för skydd av den marina miljön (kommittén) har tilldelats genom internationella konventioner om förhindrande och övervakning av havsföroreningar,

SOM BEAKTAR artikel 16 i 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (nedan kallad "1973 års konvention"), artikel VI i protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (nedan kallat "1978 års protokoll") och artikel 4 i 1997 års protokoll om ändring av 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg, i dess ändrade lydelse genom 1978 års protokoll, vilka tillsammans fastställer förfarandet för ändring av 1997 års protokoll och ger organisationens lämpliga organ i uppdrag att pröva och godkänna ändringar av 1973 års konvention sådan den lyder ändrad genom 1978 och 1997 års protokoll,

SOM OCKSÅ BEAKTAR att det genom 1997 års protokoll lades till en bilaga VI "Regler för förhindrande av luftförorening från fartyg" (nedan kallad "bilaga VI") till 1973 års konvention,

ERINRAR OM att generalförsamlingen vid sin 28:e ordinarie session genom resolut-

RESOLUTION MEPC.247(66)

(adopted on 4 April 2014)

AMENDMENTS TO THE ANNEX OF THE PROTOCOL OF 1997 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS, 1973, AS MODIFIED BY THE PROTOCOL OF 1978 RELATING THERETO

(To make the use of the III Code mandatory)

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(a) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) conferred upon it by international conventions for the prevention and control of marine pollution from ships,

NOTING article 16 of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1973 Convention"), article VI of the Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (hereinafter referred to as the "1978 Protocol") and article 4 of the Protocol of 1997 to amend the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (hereinafter referred to as the "1997 Protocol"), which together specify the amendment procedure of the 1997 Protocol and confer upon the appropriate body of the Organization the function of considering and adopting amendments to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols,

NOTING ALSO that, by the 1997 Protocol, Annex VI entitled Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships was added to the 1973 Convention (hereinafter referred to as "Annex VI"),

RECALLING that the Assembly, at its twenty-eighth regular session, adopted, by

ion A.1070(28) har antagit genomförandekoden för IMO-instrument (III-koden),

HAR BEHANDLAT de förslagna ändringarna av bilaga VI till Marpolkonventionen som syftar till att göra III-koden obligatorisk,

1 ANTAR i enlighet med artikel 16.2 d i 1973 års konvention de ändringar av bilaga VI till Marpolkonventionen, vilkas text anges i bilagan till denna resolution,

2 BESLUTAR, i enlighet med nya regel 24 i bilaga VI att uttrycket ”bör” i III-koden (bilaga till resolution A.1070(28)) ska läsas som ”ska”, förutom i punkterna 29, 30, 31 och 32,

3 BESLUTAR i enlighet med artikel 16.2 f iii i 1973 års konvention att ändringarna ska anses ha blivit godkända den 1 juli 2015, om inte före detta datum åtminstone en tredjedel av parterna eller de parter vilkas handelsflottor tillsammans motsvarar minst 50 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet, har meddelat organisationen att de motsätter sig ändringarna,

4 UPPMANAR parterna att beakta att ändringarna i enlighet med artikel 16.2 g ii i 1973 års konvention träder i kraft den 1 januari 2016, när de godkänts i enlighet med stycke 3,

5 BER generalsekreteraren att i enlighet med artikel 16.2 e i 1973 års konvention sända bestyrkta kopior av denna resolution och av ändringarna i dess bilaga till alla parter i 1973 års konvention, i dess ändrade lydelse genom 1978 och 1997 års protokoll,

6 BER DESSUTOM generalsekreteraren att sända kopior av denna resolution och av dess bilaga till de medlemmar av organisationen som inte är parter i 1973 års konvention, i dess ändrade lydelse genom 1978 och 1997 års protokoll.

BILAGA

ÄNDRINGAR AV BILAGA VI TILL MARPOLKONVENTIONEN

resolution A.1070(28), the *IMO Instruments Implementation Code (III Code)*,

HAVING CONSIDERED proposed amendments to MARPOL Annexes VI to make the use of the III Code mandatory,

1 ADOPTS, in accordance with article 16(2)(d) of the 1973 Convention, amendments to Annex VI, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2 DETERMINES that, pursuant to new regulation 24 of Annex VI, whenever the word “should” is used in the III Code (annex to resolution A.1070(28)), it is to be read as being “shall”, except for paragraphs 29, 30, 31 and 32;

3 DETERMINES, in accordance with article 16(2)(f)(iii) of the 1973 Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2015, unless prior to that date, not less than one third of the Parties or Parties, the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have communicated to the Organization their objection to the amendments;

4 INVITES the Parties to note that, in accordance with article 16(2)(g)(ii) of the 1973 Convention, the said amendments shall enter into force on 1 January 2016 upon their acceptance in accordance with paragraph 3 above;

5 REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article 16(2)(e) of the 1973 Convention, to transmit to all Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex;

6 REQUESTS FURTHER the Secretary-General to transmit to the Members of the Organization which are not Parties to the 1973 Convention, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, copies of the present resolution and its annex.

ANNEX

AMENDMENTS TO MARPOL ANNEX VI

1 Följande läggs till i slutet av regel 2:

"I denna bilaga ska

44 med *auditering* förstås en systematisk, oavhängig och dokumenterad process för inhämtande av auditeringsbevis och objektiv utvärdering av bevisen i syfte att fastställa i vilken mån auditeringskriterierna har uppfyllts,

45 med *auditeringssystem* förstås det auditeringssystem för IMO-medlemsstaterna som organisationen har inrättat och beaktande av de riktlinjer organisationen har tagit fram,

46 med *genomförandekod* förstås den kod för genomförande av IMO-instrument (III-koden) som organisationen har antagit genom resolution A.1070(28),

47 *auditeringsstandard* förstås genomförandekoden."

2 Ett nytt kapitel 5 läggs till som följer:

"Kapitel 5 – Kontroll av efterlevnaden av bestämmelserna i denna bilaga

Regel 24

Tillämpning

Parterna ska tillämpa genomförandekoden vid uppfyllandet av sina skyldigheter och ansvar enligt denna bilaga.

Regel 25

Kontroll av efterlevnaden

(1) Varje part omfattas av organisationens periodiska inspektioner i enlighet med auditeringsstandarden för kontroll av efterlevnaden och genomförandet av denna bilaga.

(2) Organisationens generalsekreterare har ansvaret för administreringen av auditeringssystemet, i enlighet med organisationens riktlinjer.

(3) Varje part har ansvar för att underlätta auditeringen och handlingsprogrammet för hantering av resultaten, i enlighet med organisationens riktlinjer.

(4) Auditeringen ska för samtliga parter
.1 utgå från en övergripande plan utarbetad av organisationens generalsekreterare, med

1 The following is added at the end of regulation 2:

"For the purposes of this annex:

44 *Audit* means a systematic, independent and documented process for obtaining audit evidence and evaluating it objectively to determine the extent to which audit criteria are fulfilled.

45 *Audit Scheme* means the IMO Member State Audit Scheme established by the Organization and taking into account the guidelines developed by the Organization.

46 *Code for Implementation* means the IMO Instruments Implementation Code (III Code) adopted by the Organization by resolution A.1070(28).

47 *Audit Standard* means the Code for Implementation.

2 A new chapter 5 is added to read as follows:

"Chapter 5 – Verification of compliance with the provisions of this annex

Regulation 24

Application

Parties shall use the provisions of the Code for Implementation in the execution of their obligations and responsibilities contained in this Annex.

Regulation 25

Verification of compliance

(1) Every Party shall be subject to periodic audits by the Organization in accordance with the audit standard to verify compliance with and implementation of this Annex.

(2) The Secretary-General of the Organization shall have responsibility for administering the Audit Scheme, based on the guidelines developed by the Organization.

(3) Every Party shall have responsibility for facilitating the conduct of the audit and implementation of a programme of actions to address the findings, based on the guidelines developed by the Organization.

(4) Audit of all Parties shall be:

beaktande av organisationens riktlinjer, och

.2 genomförs regelbundet, med beaktande av organisationens riktlinjer.”

.1 based on an overall schedule developed by the Secretary-General of the Organization, taking into account the guidelines developed by the Organization; and

.2 conducted at periodic intervals, taking into account the guidelines developed by the Organization.

1.

Lag

om ändring av sjölagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i sjölagen (674/1994) 18 kap. 5 § 4 mom.,
ändras 18 kap. 1–4 §, rubriken för 5 § och 5 § 3 mom., 6 § 4 mom. samt 8 och 15 §,
av dem 6 § 4 mom. och 8 § sådana de lyder i lag 1688/2009 och 15 § sådan den lyder i lag
530/2011, samt
fogas till 18 kap. en ny mellanrubrik före 15 § och en ny 15 a §, till lagen ett nytt 22 a kap.
och till 23 kap. en ny 3 § som följer:

Gällande lydelse

18 kap

Dagböcker, sjöförklaring och besiktning

1 §

Skyldigheten att föra *skepps- och maskin-* dagbok

På ett fartyg som används i utrikesfart skall, om inte något annat stadgas med stöd av 3 mom., föras skeppsdagbok och om fartyget är maskindrivet dessutom särskild maskindagbok.

Såväl skeppssom maskindagbok skall upprättas enligt fastställt formulär och vara försedd med sidonummering och med förseglad genomdragning.

Om och i vilken omfattning dagbok skall föras på ett fartyg som används i utrikesfart och har en bruttodräktighet på högst 500 och vars resa inte utsträcks längre västerut än till linjen Lindesnäs - Hanstholm eller till Cuxhaven, och på fartyg i inrikesfart och på fiskefartyg stadgas genom förordning.

Om förande av vissa andra dagböcker stadgas särskilt.

Föreslagen lydelse

18 kap

Dagböcker, sjöförklaring och besiktning

1 §

Skyldigheten att föra dagbok

Dagböcker som avses i denna lag är skeppsdagbok, maskindagbok, kombinerad skepps- och maskindagbok, körjournal, dagbok för fiskefartyg och radiodagbok. Straffbestämmelserna i 20 kap. tillämpas inte på körjournal och radiodagbok. Bestämmelser om dagböcker som anknyter till förhindrande av miljöförstöring och som ska föras på fartyg finns i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009).

Skeppsdagbok och maskindagbok ska föras på fartyg i internationell fart med en bruttodräktighet på minst 500. Om bruttodräktigheten för fartyg i internationell fart understiger 500, kan det i stället för separat skeppsdagbok och maskindagbok föras en kombinerad skepps- och maskindagbok. För fartyg i internationell fart med en bruttodräktighet som understiger 100 kan det i stället för ovan nämnda dagböcker föras körjournal.

På fartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet på minst 300, eller som transporterar minst 100 passagerare, ska det föras en

kombinerad skepps- och maskindagbok eller separat skeppsdagbok och maskindagbok. Om resan mellan hamnarna varar högst 20 minuter, kan det på fartyget i stället för ovan nämnda dagböcker föras körjournal. På fartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet på minst 150 men under 300 ska åtminstone körjournal föras.

På fiskefartyg vars längd är minst 24 meter ska det föras en kombinerad skepps- och maskindagbok eller separat skeppsdagbok och maskindagbok. På fiskefartyg vars längd är minst 15 meter men under 24 meter ska det föras dagbok för fiskefartyg.

På fartyg som enligt internationella överenskommelser eller Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter ska utrustas med radioutrustning ska det föras radiodagbok.

2 §

Förande av skepps- och maskindagbok

Skeppsdagboken förs av befälhavaren eller under hans tillsyn av styrmannen. Maskindagboken förs under befälhavarens tillsyn av maskinchefen eller under dennes tillsyn av maskinmästaren. Anteckningarna i dagboken skall göras efter tidsföljd, i hamn för varje dygn och till sjöss för varje vakt. Vad som sker under en vakt får upptecknas i en kladd, men anteckningarna skall, om det är möjligt, före dygnets utgång införas i dagboken.

Dagboken skall föras med ordning och tydlighet. Det som har blivit infört i den får inte utplånas, överstrykas eller på något annat sätt göras oläsligt, utan en rättelse skall införas på behörigt ställe i dagboken i det fall att en oriktig anteckning har gjorts.

2 §

Dagbokens form och bevarande av uppgifter

Dagbok förs med ett av Trafiksäkerhetsverket godkänt elektroniskt system eller manuellt. En elektronisk dagbok kan kombineras med en radiodagbok, lastdagbok, oljedagbok, avfallsdagbok eller annan motsvarande dagbok som förs på fartyget.

Vid hantering av uppgifter som ska föras in i dagboken ska tillgängligheten till och användbarheten för uppgifterna säkerställas. Uppgifterna ska bevaras enhetliga och oförändrade under hela deras bevaringstid. Bevaringen av elektroniska dagböcker ska säkerställas på ett betryggande sätt som förhindrar att uppgifter som förts in i dagboken försvinner eller förstörs till följd av elavbrott eller något annat tekniskt fel.

Redaren ansvarar för att dagböckerna bevaras. De anteckningar som har gjorts i en dagbok ska bevaras i minst tre år från den senaste anteckningen. Bilagor till dagböcker ska bevaras i minst tre år räknat från datumet i bilagan. Om en rättgång har inletts inom nämnda tid till följd av en händelse som har antecknats i dagboken, ska dagboken bevaras tills avgörandet i ärendet har vunnit laga kraft.

Tillverkaren av ett system för elektroniska dagböcker ska ansöka om godkännande för systemet hos Trafiksäkerhetsverket. Traf-

iksäkerhetsverket kan utfärda närmare föreskrifter om dagböckers form och bevarande av uppgifter samt om förutsättningarna för godkännande av system för elektroniska dagböcker i enlighet med de tekniska krav som fastställts i internationella konventioner.

3 §

Uppgifter

I skeppsdagboken skall noggranna uppgifter föras in om vad som inträffar under resan och om det som kan vara till nytta att känna till för redaren, lastägaren, försäkringsgivaren eller någon annan vars rätt kan vara beroende av resans utgång.

I maskindagboken skall uppges det förråd av bränsle och övriga för maskineriets drift behövliga ämnen som finns vid fartygets avgång från hamn, förbrukningen av dessa för varje dygn samt allt annat av vikt som rör maskineriets gång och skötsel.

I maskindagboken skall tiden anges i samma lokaltid, som används i skeppsdagboken. Skeppsuret i maskinrummet skall minst en gång i dygnet jämföras med skeppsuret på kommandobryggan.

Närmare bestämmelser om förande av dagbok meddelas av trafikministeriet.

4 §

Anskaffande av ny dagbok

Om dagboken är fullskriven eller av någon annan anledning inte användbar eller har den genom olycka gått förlorad, skall befälhavaren, om fartyget befinner sig i en finsk hamn, hos en behörig myndighet ta ut en ny dagbok. Om fartyget är utomlands, skall befälhavaren i överensstämmelse med det fastställda formuläret upprätta en ny dagbok och sedan i första hamn som anlöps låta den finska be-

3 §

Förande av dagbok

Fartygets befälhavare ska sörja för att dagbok som avses i 1 § förs på fartyget. Dagbok förs av den besättningsmedlem som ansvarar för vakthållningen. Dagbok ska föras på fartygets arbetsspråk eller på engelska.

Anteckningarna i dagboken ska göras i kronologisk ordning för varje vakt. Den som för dagbok ska bekräfta sina anteckningar i dagboken genom sitt godkännande. Fartygets befälhavare ska också godkänna dagboksanteckningarna, med undantag för anteckningarna i maskindagboken som ska godkännas av fartygets maskinchef.

Anteckningar i dagboken eller bilagor till dagboken får inte raderas eller göras otydliga. Den som för dagbok ska korrigera sina felaktiga anteckningar med en ny anteckning vid den aktuella punkten i dagboken eller i dess bilaga eller genom att vid sidan av en felaktig bilaga tillfoga en korrekt bilaga. Av en korrigering i dagboken eller dess bilaga ska det framgå tidpunkt och innehåll för korrigeringen och vem som utfört den.

Trafiksäkerhetsverket kan utfärda närmare föreskrifter om förande av dagbok samt om de anteckningar som ska göras i dagboken och om godkännande av dem.

4 §

Uppgifter som ska föras in i dagboken

I en skeppsdagbok ska det föras in uppgifter om vad som sker på fartyget under resan och i hamnen. I dagboken ska det dessutom föras in uppgifter som kan vara till nytta för redaren, lastägaren, försäkringsgivaren eller någon annan vars rättigheter kan påverkas av händelser under resan.

I en maskindagbok ska det föras in uppgifter om maskineriets drift och bränslemängd-

skickningen eller, om sådan inte finns på orten, någon annan myndighet genomdra den och förse den med ämbetssigill och intyg om sidornas antal. När en ny dagbok på detta sätt utfärdas eller uppvisas, skall befälhavaren samtidigt visa upp den förra dagboken och låta införa omedelbart efter den sist gjorda anteckningen bevis om att dagboken har uppvisats och att en ny dagbok har utfärdats för fartyget. Om befälhavaren inte kan visa upp den förra dagboken, skall anledningen uppges och anteckning om detta göras i den nya dagboken.

5 §

Rätt att få uppgifter och förvaring av dagbok

Redaren skall förvara en dagbok minst tre år efter dess avslutning. Om talan har väckts inom denna tid med anledning av en händelse som har antecknats i dagboken, skall den förvaras till dess saken har blivit avgjord genom laga kraft vunnit dom.

Vad som i denna paragraf stadgas om en dagbok skall även gälla i fråga om en kladd till dagbok och även på teknisk väg gjord uppteckning om fartygs navigering och gången av dess maskineri.

6 §

Skyldighet att avge sjöförklaring

Om undantag från skyldigheten att avge sjöförklaring i vissa fall bestäms i 11 § 2 mom., 14 § 2 mom. och 15 §.

8 §

Skriftlig rapport

I de fall då sjöförklaring enligt 6 § ska avges, ska befälhavaren utan dröjsmål avge skriftlig rapport om händelsen till Trafiksä-

den på fartyget.

I en kombinerad skepps- och maskindagbok, körjournal samt dagbok för fiskefartyg ska det, i den omfattning som krävs för respektive dagbok, föras in motsvarande uppgifter som enligt 1 och 2 mom. ska föras in i en skepsdagbok och maskindagbok.

I en radiodagbok ska det föras in uppgifter om all nödtrafik, iltrafik och varningstrafik samt om andra händelser som har anknytning till radiotrafiken.

Till den del som det i de uppgifter som ska föras in i en dagbok ingår personuppgifter tillämpas personuppgiftslagen (523/1999).

Trafiksäkerhetsverket kan meddela närmare föreskrifter om de uppgifter som ska föras in i dagböcker och om bilagor till dagböcker.

5 §

Utlämnande av uppgifter

Känsliga personuppgifter som ingår i en dagbok får lämnas ut endast med den berörda personens samtycke eller om uppgifterna behövs för att uppgöra, framställa, försvara eller avgöra rättsliga anspråk.

(upphävs)

6 §

Skyldighet att avge sjöförklaring

Bestämmelser om undantag från skyldigheten att avge sjöförklaring i vissa fall finns i 11 § 2 mom. och 14 § 2 mom.

8 §

Skriftlig rapport för sjöförklaring

Fartygets befälhavare ska, i sådana fall som avses i 6 §, utan dröjsmål för sjöförklaring avge skriftlig rapport om händelsen till

kerhetsverket eller, om fartyget finns utomlands, till närmaste finska beskickning som avses i 7 § 3 mom.

Befälhavaren ska vidare avge rapport

- 1) när en händelse som avses i 6 § 1 mom. i punkten har inträffat i hamn eller på redd,
- 2) när någon har eller kan antas ha fallit över bord och drunknat,
- 3) när Trafiksäkerhetsverket förordnar det med anledning av en händelse som har inträffat eller kan antas ha inträffat i samband med fartygets drift,
- 4) när sjöförklaring har begärts enligt 6 § 2 mom., och
- 5) när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har eller kan antas ha uppkommit på fartyget eller lasten eller på egendom utanför fartyget.

I rapporten, som görs genom att fylla i en blankett som har fastställts av kommunikationsministeriet, ska ingå en utförlig beskrivning av den inträffade händelsen och allt som kan vara till ledning vid bedömningen av orsakerna till den och även en fullständig avskrift av det som har antecknats om händelsen i skeppsdagboken och maskindagboken.

En rapport som gäller sammanstötning med ett annat fartyg får inte delges motparten förrän sjöförklaring med anledning av händelsen upptas till behandling av rätten eller någon annan behörig myndighet.

En finsk beskickning som har tagit emot en rapport som avses i denna paragraf ska, så snart behovet av rapporten upphört, utan dröjsmål skicka den till Trafiksäkerhetsverket.

Trafiksäkerhetsverket eller, om fartyget är utomlands, till närmaste i 7 § 3 mom. avsedda finska beskickning i utlandet.

Skriftlig rapport som gäller sammanstötning med ett annat fartyg får inte delges motparten förrän sjöförklaring med anledning av händelsen tas upp till behandling av rätten eller någon annan behörig myndighet.

En finsk beskickning i utlandet som har tagit emot en rapport som avses i denna paragraf ska, så snart behovet av rapporten upphört, utan dröjsmål skicka den till Trafiksäkerhetsverket.

Trafiksäkerhetsverket kan utfärda närmare föreskrifter om den skriftliga rapport som avses i denna paragraf och om dess innehåll.

15 §

Befrielse från avgivande av sjöförklaring i vissa fall

Sjöförklaring behövs inte, om händelsen utreds på det sätt som föreskrivs i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011).

Rapporter om olyckor och tillbud

15 §

Rapporter till Trafiksäkerhetsverket om olyckor och tillbud i samband med fartygets drift

Fartygets befälhavare eller redare ska utan dröjsmål till Trafiksäkerhetsverket rapportera olyckor och tillbud som denne får kännedom om att ha inträffat på finska fartyg i samband med fartygets drift.

Bestämmelser om sekretess för uppgifter

som avses i 1 mom. finns i 24 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999). Dessutom kan Trafiksäkerhetsverket sekretessbelägga omständigheter som gäller i 1 mom. avsedda uppgifter, om utlämnande av uppgifterna äventyrar tillgången till uppgifter i framtiden.

Bestämmelser om rapportering av olyckor och tillbud till Olycksutredningscentralen finns i lagen om säkerhetsutredning av olyckor och vissa andra händelser (525/2011).

Trafiksäkerhetsverket kan utfärda närmare föreskrifter om avgivande av den rapport som avses i 1 mom. och om dess innehåll.

15 a §

Användning av uppgifter som gäller olyckor och tillbud

En myndighet får inte vidta rättsliga åtgärder på grund av oöverlagda eller oavsiktliga överträdelser som myndigheten får kännedom om bara på grund av att de har rapporterats med stöd av 15 §, om det inte är fråga om en sådan försummelse av skyldigheter som kan betraktas som grov oaktsamhet eller ett förfarande som är straffbart enligt strafflagen (39/1889).

Ett rederi, en skeppsredare, fartygets befälhavare eller annan aktör som avses i denna lag får inte på ett diskriminerande sätt bemöta arbetstagare i sin tjänst eller andra personer som lämnar rapporter om eventuella tillbud som de fått kännedom om.

22 a kap.

Inspektion och utvärdering

1 §

Internationella sjöfartsorganisationens inspektioner och utvärderingar

Internationella sjöfartsorganisationen har rätt att utvärdera och inspektera hur Finland iakttar och genomför de internationella förpliktelser inom sjöfarten som grundar sig på konventioner som gäller sjöfart och på Internationella sjöfartsorganisationens resolutioner. För den här uppgiften har Internationella sjöfartsorganisationen rätt att utföra

inspektioner på alla platser inom statens jurisdiktion.

Kommunikationsministeriet ansvarar för samarbetet mellan Finlands regering och Internationella sjöfartsorganisationen samt för den allmänna organiseringen av ovan nämnda inspektionsbesök i Finland.

2 §

Europeiska kommissionens och Europeiska sjösäkerhetsbyråns inspektionsbesök

Europeiska kommissionen och Europeiska sjösäkerhetsbyrån har rätt att göra inspektionsbesök i enlighet med den verksamhetspolitik som fastställs av Europeiska sjösäkerhetsbyråns styrelse samt att utvärdera de finländska myndigheternas verksamhet för att iaktta och genomföra Europeiska unionens lagstiftning om frågor som gäller sjösäkerhet, den marina miljön och sjöfartsskydd.

Kommunikationsministeriet ansvarar för den allmänna organiseringen i Finland av inspektionsbesök som görs av Europeiska sjösäkerhetsbyrån.

Olycksutredningscentralen ansvarar för den allmänna organiseringen i Finland av inspektionsbesök som gäller säkerhetsutredningar.

23 kap.

Särskilda stadganden

3 §

Behörig myndighet

Trafiksäkerhetsverket är den behöriga nationella myndighet som avses i Internationella sjöfartsorganisationens konventioner och resolutioner, om inte något annat föreskrivs i denna eller någon annan lag.

Denna lag träder i kraft den 20 .

2.

Lag

om ändring av 2 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

I enlighet med riksdagen beslut
ändras i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) 2 § 9 punkten, sådan den lyder i lag 910/2011, som följer:

Gällande lydelse

2 §

Definitioner

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

9) *klassificeringssällskapsdirektivet* Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed,

Föreslagen lydelse

2 §

Definitioner

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

9) *klassificeringssällskapsdirektivet* Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed, *med senare ändringar*,

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av 11 kap. 4 § i lagen om sjöarbetsavtal

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) 11 kap. 4 § 3 mom. som följer:

Gällande lydelse

11 kap

Fartygskommissioner

4 §

*Fartygskommissionens beslut samt protokoll
över behandlingen*

I skeppsdagboken antecknas fartygskommissionens sammanträden och de ärenden som har behandlats vid sammanträdena. Protokollet över fartygskommissionens sammanträde i original förvaras som en särskild bilaga till skeppsdagboken, med iakttagande av vad som i 18 kap. 5 § 3 mom. i sjölagen (674/1994) föreskrivs om förvaring av skeppsdagboken och de anteckningar som har samband med den.

Föreslagen lydelse

11 kap.

Fartygskommissioner

4 §

*Fartygskommissionens beslut samt protokoll
över behandlingen*

I skeppsdagboken antecknas fartygskommissionens sammanträden och de ärenden som har behandlats vid sammanträdena. Protokollet över fartygskommissionens sammanträde i original bevaras som en särskild bilaga till skeppsdagboken, med iakttagande av vad som i 18 kap. 2 § 3 mom. i sjölagen (674/1994) föreskrivs om *bevarande av bilagor till skeppsdagboken*.

Denna lag träder i kraft den 20 .
