

RP 32/2011 rd

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om fartygstrafikservice

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

Det föreslås i propositionen att lagen om fartygstrafikservice ändras så att bestämmelser om ett system för hantering av information inom sjöfarten och om mottagande av fartyg i behov av assistans fogas till lagen. Enligt förslaget ska också bestämmelser som gäller avlastares, fartygsoperatörers och ombuds anmälningsskyldighet fogas till lagen, och bestämmelserna om fartygsbefälhavarens anmälningsskyldighet i kritiska lägen och vid olyckor till sjöss ändras. Det ska också bli straffbart att försumma dessa anmälningsskyldigheter. Bemyndiganden att utfärda närmare bestämmelser genom förordning av

statsrådet eller genom Trafikverkets föreskrifter ska ingå i de nya bestämmelserna.

Syftet med de föreslagna ändringarna är att på nationell nivå genomföra skyldigheter som ingår i Europaparlamentets och rådets direktiv om dessa frågor.

De definitioner som ingår i lagen kompletteras också, och lagens tillämpningsområde preciseras. Också de bestämmelser som gäller kraven på behörighet och arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer och utbildningsprogrammet för uppgifter inom fartygstrafikservice preciseras.

Lagen avses träda i kraft hösten 2011.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 INLEDNING.....	3
2 NULÄGE	3
2.1 Lagstiftning och praxis.....	3
2.2 Situationen i andra länder.....	4
2.3 Bedömning av nuläget	5
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	6
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	7
4.1 Ekonomiska konsekvenser	7
4.2 Konsekvenser för rederierna och näringslivet.....	7
4.3 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet.....	7
4.4 Miljökonsekvenser	7
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	7
DETALJMOTIVERING	9
1 LAGFÖRSLAG	9
2 IKRAFTTRÄDANDE	12
3 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN OCH LAGSTIFTNINGSORDNING	12
LAGFÖRSLAG	14
om ändring av lagen om fartygstrafikservice	14
BILAGA	19
PARALLELLTEXT	19
om ändring av lagen om fartygstrafikservice	19

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Syftet med propositionen är att på nationell nivå genomföra de skyldigheter som kräver reglering i lag och som ingår 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, nedan övervakningsdirektivet, sådant det lyder ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/17/EG, nedan ändringsdirektivet.

Ändringsdirektivet är en del av Europeiska unionens tredje sjösäkerhetspaket, som kommissionen antog i november 2005. I tredje sjösäkerhetspaketet ingår två förordningar och fem andra direktiv utöver ändringsdirektivet. De övriga rättsakter som ingick i EU:s tredje säkerhetspaket för sjöfarten var Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, 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, Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll, 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, Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk och Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser.

I övervakningsdirektivet från 2002 förpliktas medlemsländerna att i linje med de åtgär-

der som vidtogs efter Erikas förlisning iakttaga de rekommendationer som framförs i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kod för utredning av olyckor och tillbud till sjöss. Syftet med ändringsdirektivet är att förbättra sjösäkerheten och därmed minska risken för nya olyckor genom överenskommelser om rapporterings- och anmälningsförfaranden inom fartygstrafiken, om praxis för utbyte av information och om de förfaranden som ska iakttas vid mottagande av fartyg i behov av assistans och vid assistans av fartyg till en skyddad plats. På så sätt främjas också miljöskyddet, eftersom riskerna för olyckor till havs förebyggs.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning och praxis

Syftet med lagen om fartygstrafikservice (623/2005) är att öka fartygstrafikens säkerhet och förbättra dess effektivitet samt att förebygga miljöolägenheter som fartygstrafiken medför. Med fartygstrafikservice (Vessel Traffic Service, VTS) avses sådan övervakning och ledning av fartygstrafiken som har beredskap att samverka med trafiken och reagera på föränderliga trafiksituationer. I lagen ingår också bestämmelser om övervakning av trafik som omfattas av ruttsystem och obligatoriska fartygsrapporteringssystem utanför finskt vattenområde i anslutning till VTS-myndighetens VTS-område. Lagen tillämpas på fartygstrafikservice som upprätthålls på finskt vattenområde samt på den arrenderade delen av Saima kanal och på tillfällig ledning av fartygstrafiken i specialsituationer.

Lagen om fartygstrafikservice innehåller också bestämmelser om VTS-myndighetens och fartygsbefälhavarens anmälningskyldighet i vissa fall. I lagens 18 § har man tagit in övervakningsdirektivets bestämmelser om VTS-myndighetens skyldighet att till vederbörande sjöfarts-, sjöräddnings-, miljö-, territorialövervaknings-, polis- eller tullmyndig-

het samt vederbörande hamninnehavare rapportera om alla sådana väsentliga omständigheter som har samband med ett visst fartygs säkerhet, sjöräddningen, miljöskyddet eller territorialövervakningen eller tullkontrollen och som myndigheten har observerat eller som har anmälts till myndigheten. VTS-myndigheten ska också lämna de behöriga VTS-myndigheterna i de medlemsstater i Europeiska unionen som ligger intill fartygets planerade rutt väsentliga uppgifter om sådana fartyg som medför fara för sjöfarten eller utgör ett hot mot sjöfartens eller människors säkerhet eller miljön. I lagens 23 § har man införlivat övervakningsdirektivets bestämmelser om fartygsbefälhavarens skyldighet att underrätta VTS-myndigheten om kritiska lägen och olyckor till sjöss med vår lagstiftning.

Den behöriga myndighet som avses i lagen är kommunikationsministeriet, som ansvarar för inrättandet och utvecklandet av fartygstrafikservice. Den VTS-myndighet som upprätthåller fartygstrafikservice är Trafikverket.

Kommunikationsministeriet ansvarar i egenskap av behörig myndighet för att fartygstrafikservice ordnas på sådana platser som är kritiska från trafik- och miljöskyddssynpunkt och för att nationella bestämmelser och föreskrifter liksom internationella bestämmelser om ordnande av fartygstrafikservice iakttas.

Trafikverket ansvarar i egenskap av VTS-myndighet för att fartygstrafikservice ordnas enligt de mål som den behöriga myndigheten ställt upp och för den tekniska och operativa driften av fartygstrafikservice. VTS-myndigheten ansvarar för att trafiken löper smidigt och för att VTS-centralen vidtar de åtgärder som krävs i specialsituationer och undantagsfall med beaktande av samtliga faktorer som ansluter sig till VTS-områdets verksamhet. VTS-myndigheten kan med stöd av ett samarbetsavtal upprätthålla fartygstrafikservice i samarbete med andra myndigheter eller hamninnehavare. För närvarande finns det fem regionala VTS-centraler i Finland, och deras verksamhetsområden omfattar alla farleder för handelssjöfart.

Med hjälp av fartygstrafikservice styrs fartygstrafiken på ett sådant sätt att den löper

tryggt och smidigt. Man försöker också se till att farlederna används på ett effektivt och säkert sätt och att informationen inom fartygstrafiken är aktuell även om säkerhetsanordningarna inte skulle fungera. Fartygstrafikservice utgör inte ett alternativ till användning av lots, och inte heller befriar användningen av lots fartyget från att ta del av fartygstrafikservice. Lotsen kompletterar fartygstrafikservice inte bara genom att ge fartygets befälhavare navigationsassistans, utan också genom att hjälpa till att utnyttja information och anvisningar samt genom att informera om andra fartygs rörelser, farledernas skick och väderleks-, is- och vattenståndsförhållanden.

Gränsbevakningsväsendet är enligt sjöräddningslagen (1145/2001) ledande sjöräddningsmyndighet och svarar för organisationen av sjöräddningstjänsten. I sjöräddningslagen ingår också bestämmelser om uppgifter och skyldigheter för övriga myndigheter och aktörer som deltar i sjöräddningen. I gränsbevakningslagen (578/2005) ingår bestämmelser om den handräckning gränsbevakningsväsendet ska lämna andra myndigheter. I lagen om bekämpning av oljeskador (1673/2009) föreskrivs om ansvaret för bekämpning av oljeskador och kemikalieolyckor som orsakas av fartyg. På detta myndighetsansvar stöder sig även denna proposition med förslag till lag om ändring av lagen om fartygstrafikservice.

2.2 Situationen i andra länder

Kraven enligt Europeiska unionens sjösäkerhetslagstiftning grundar sig i första hand på de krav och regler som Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har godkänt. Också de krav på fartygsrapporteringssystem och anmälningar som ingår i övervakningsdirektivet och ändringsdirektivet grundar sig på IMO-koderna. Genom unionslagstiftningen sätts dessa krav i kraft som bindande bestämmelser på unionsnivå, och ett ytterligare syfte är att garantera informationsutbytet mellan EU:s medlemsstater och Europeiska kommissionen.

När det gäller genomförandet av EU:s tredje sjösäkerhetspaket i medlemsländerna är

genomförandet av de rättsakter som ingår i paketet, inklusive ändringsdirektivet, enligt de uppgifter som erhållits från andra EU-länder försenad i de flesta av dem. Nedan följer en kort beskrivning av hur fartygstrafikservice är ordnad organisatoriskt och i lagstiftningshänseende i våra grannländer i Östersjöområdet.

I Sverige ingår bestämmelserna om fartygstrafikservice i ett beslut från Sjöfartsverket, som är reviderat i enlighet med övervakningsdirektivet och ändringsdirektivet. Som ansvarig myndighet för fartygstrafikservice fungerar Sjöfartsverket. Den behöriga myndighet som avses i lagen om fartygstrafikservice är i Sverige Transportstyrelsen.

I Ryssland föreskrivs om ordnandet av fartygstrafikservice i en förordning av trafikministeriet och genom föreskrifter om tekniska och operativa krav. Behörig myndighet för fartygstrafikservice är avdelningen för sjösäkerhet vid Ryska federationens trafikministerium. Fartygstrafikservice är ordnad enligt IMO:s rekommendationer.

Estland har inte någon särskild lagstiftning om fartygstrafikservice, utan bestämmelser om fartygstrafik ingår i en lag om sjösäkerhet. Behörig myndighet är Sjöfartsverket (Veeteede Amet), under vilket VTS-centralen för fartygstrafikservice lyder.

Även i Danmark är fartygstrafikservice ordnad inom ramen för lagstiftningen om sjösäkerhet. Behörig myndighet för fartygstrafikservice är marinens operativa kommandocentral och som VTS-myndighet fungerar den administrativa myndigheten för VTS-centralen vid Stora Bält.

I Tyskland är fartygstrafikservice ordnad med stöd av en lag om uppdrag till sjöss. Närmare bestämmelser om fartygstrafikservice har utfärdats genom en förordning om sjötrafikleder. Behörig myndighet är polismyndigheten för fartygstrafik, som utgörs av insjö- och sjöfartstrafikverken. Under dessa lyder trafikcentralerna. Till deras uppgifter hör att övervaka och dirigera sjötrafiken i realtid.

2.3 Bedömning av nuläget

Fartygstrafikservice har fungerat bra inom ramen för gällande lagstiftning. Även om tra-

fiken har ökat på Östersjöområdet har det inte inträffat en enda storolycka efter Estonias förlisning i september 1994, trots ett flertal tillbud. Trafikökningen är en faktor som ökar risken för olyckor. Under de senaste decennierna har i synnerhet oljetransporterna och passagerartrafiken ökat kraftigt. Sjötrafiken på Östersjön och i de finska kustfarvattnen beräknas öka på lång sikt, även om den ekonomiska och finansiella krisen under åren 2008-2009 ledde till en nedgång också i antalet sjötransporter via finländska hamnar.

Passagerartrafiken över Finska viken mellan Helsingfors och Tallinn korsar trafiken från i synnerhet de ryska hamnarna i Östra Finska viken (Primorsk, S:t Petersburg och Vysotsk) vid inloppet till Helsingfors. Till fartygsolyckorna ansluter sig alltid en risk för person- eller miljöskador. Skador på ett stort tankfartyg vid en grundstötning eller kollision kan leda till omfattande skador på miljön. En kollision mellan i synnerhet ett passagerarfartyg och ett tankfartyg kan leda till en allvarlig storolycka.

På basis av en analys av den korsande trafiken på Finska viken har fartyg som passerar varandra på nära håll minskat i antal och trafikdisciplinen förbättrats. Man kan förmoda att det obligatoriska rapporteringssystemet för fartyg (Gulf of Finland Reporting System, det s.k. GOFREP-systemet) som togs i bruk på internationellt vatten i Finska viken 2004 och utvecklandet av fartygstrafikservice på kuststaternas territorialvatten har bidragit till denna utveckling. Samarbetet och informationsutbytet mellan de myndigheter som svarar för fartygstrafikservice i kuststaterna kring Östersjön har förbättrat fartygstrafiksäkerheten. I trafiken på Finska viken och Ålands hav är dessutom ett trafiksepareringssystem i bruk som innebär att det på sjökorten finns olika trafikleder utmärkta för fartygstrafiken beroende på i vilken riktning den rör sig.

Dessutom använder man sig i Finland av det s.k. Portnet-systemet, som är ett elektroniskt rapporteringssystem som upprätthålls av VTS-myndigheten, dvs. Trafikverket, för att ta emot anmälningar om fartygsanlöp och fartygslaster. Portnet-systemet uppfyller de funktionella kraven på ett elektroniskt informationssystem för sjötrafik i IMO:s SOLAS-

konvention och unionslagstiftningen. Portnet-systemet fungerar enligt principen om en enda kontaktpunkt så, att fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för fartyget rapporterar uppgifterna om fartyget, destinationshamnen, ankomsttidpunkten och fartygets last i det elektroniska systemet, vilket ger myndigheterna tillgång till de uppgifter de behöver.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

Det föreslås i propositionen att lagen om fartygstrafikservice ändras så att bestämmelser om ett system för hantering av information inom sjöfarten (20 a §) och mottagande av fartyg i behov av assistans och om den plan som ska utarbetas i anslutning till mottagandet (20 b-c §) fogas till kap. 5, som gäller VTS-myndighetens behörighet och skyldigheter.

Rubriken för kap. 6 ändras och ska därefter ange vilka skyldigheter som gäller fartyg, befälhavare, avlastare, fartygsoperatörer och ombud. Till kapitlet fogas enligt förslaget bestämmelser om avlastares anmälningsskyldighet (22 a §) och om anmälningsskyldighet för fartygsoperatörer, ombud och befälhavare (22 b §) i fråga om transporter av farligt eller förorenande gods. Också 23 §, som gäller anmälan om kritiska lägen och olyckor till sjöss, föreslås bli ändrad så att 1 mom. gäller anmälningar som ska göras till VTS-myndigheten på finskt vattenområde. Till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. enligt vilket befälhavaren för ett finskt fartyg som hamnat i kritiskt läge eller råkat ut för en olycka utanför finskt vattenområde ska göra en anmälan om detta till myndigheterna i den närmaste kuststaten. Det nuvarande 2 mom. blir då 3 mom.

Dessutom kompletteras de definitioner som ingår i lagen om fartygstrafikservice så att de motsvarar definitionerna i övervakningsdirektivet och ändringsdirektivet (2 §). I 10 punkten definieras i stället för trafiksepareringssystem nu ruttsystem, vilket i sin tur medför motsvarande ändringar i 3 § 2 mom., 8 § 1 mom. 2 punkten och 20 §, där begreppet används.

Också lagens tillämpningsområde (3 §) ses över så att det motsvarar tillämpningsområdet för ändringsdirektivet. De krav på behörighet och arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer som ingår bland bestämmelserna om personalens behörighet i 4 kap. (11 §) och bestämmelserna om godkännande av utbildningsprogrammet för uppgifter inom fartygstrafikservice (25 §), som ingår bland de särskilda bestämmelserna i 7 kap., revideras på grund av att de kräver modifiering på nationell nivå.

De kravbestämmelser som nämns ovan innehåller flera bemyndiganden med stöd av vilka närmare bestämmelser får utfärdas genom förordning av statsrådet. Avsikten är att dessa bestämmelser på förordningsnivå ska införas i statsrådets förordning om fartygstrafikservice (763/2005). Därutöver är det meningen att en ny förordning om anmälnings-skyldigheterna för fartyg som transporterar farligt eller förorenande gods ska utfärdas.

En effektivisering av övervakningen av och utbytet av information om fartygstrafiken på finskt vattenområde och på Östersjön i dess helhet på det sätt som förutsätts i ändringsdirektivet ökar förutsägbarheten och säkerheten när det gäller fartygstrafiken samtidigt som den ökar sjöräddnings- och oljebekämpningsmyndigheternas tillgång till information och deras handlingsberedskap.

De system som avses i övervakningsdirektivet och ändringsdirektivet är dock i huvudsak de som redan har tagits i bruk utgående från de konventioner som ingåtts och beslut som fattats inom ramen för framför allt IMO. Såsom ovan har konstaterats, har Finland redan nu en fungerande fartygstrafikservice (VTS), ett elektroniskt fartygsrapporterings-system (Portnet), ett rapporteringssystem för fartygstrafiken (GOFREP) och ett fungerande trafiksepareringssystem för fartygstrafiken i Finska viken och på Ålands hav, och fartygen använder sig av ett automatiskt identifieringssystem som uppfyller kraven.

Finland har också med stöd av sjöräddningslagen (1145/2001) och lagen om bekämpning av oljeskador (1673/2009) en fungerande ansvarsfördelning när det gäller att rädda människoliv och undvika skador på miljön vid olyckor eller tillbud. Som ny skyldighet tillkommer skyldigheten enligt 20

b § att utarbeta en plan för att leda fartyg i behov av assistans till en skyddad plats. Trafikverket ska i egenskap av VTS-myndighet svara för beredningen av en sådan plan, men den ska grunda sig på räddningsmyndigheternas gällande ansvar vid olyckor och tillbud till sjöss.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Förslaget har inga betydande ekonomiska konsekvenser på det nationella planet. Såsom konstateras i avsnitt 5 ovan har Finland redan på basis av internationella IMO-konventioner fungerande informations-, övervaknings- och rapporteringssystem. Eventuella konsekvenser för myndigheterna och näringslivet uppskattas nedan.

4.2 Konsekvenser för rederierna och näringslivet

Förslaget har inga betydande konsekvenser för näringslivet. Den gällande lagstiftningen ålägger avlastare, fartygsoperatörer och fartygsbefälhavare omfattande anmälningsskyldigheter. De nya uppgifter som föreslås preciserar och kompletterar uppgifterna enligt gällande lagstiftning. Om avlastares, fartygsoperatörers och befälhavares skyldigheter att göra anmälningar om farligt och havsförorenande gods som transporteras på fartyg har tidigare föreskrivits i förordning 869/1994, men en del av de bestämmelser som ingår i förordningen ska nu införas på lagnivå.

4.3 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Den föreslagna lagen om ändring av lagen om fartygstrafikservice ökar i någon mån Trafikverkets uppgifter. De nya uppgifterna ansluter sig till skyldigheterna enligt ändringsdirektivet att utveckla ett system för hantering av information inom sjöfarten och att utarbeta en plan för mottagande av fartyg i behov av assistans. De enskilda kostnaderna för utvecklandet av ett system för hantering av information inom sjöfarten framgår först i ett senare skede när det nationella SafeSea-

Net-systemet utvecklas och anpassas till de övriga medlemsstaternas och kommissionens system. I praktiken är Pernet-systemet, som upprätthålls av Trafikverket, redan konstruerat så att det kan samordnas med EU:s SafeSeaNet.

Trafiksäkerhetsverkets uppgifter ökar också i och med administrationen och utvecklandet av arbetsplatsutbildningen för VTS-operatörer och utvärderingen av kvalitetssystemen för den utbildning som leder till behörighetsintyg för VTS-operatör och VTS-chef.

Såsom konstaterats ovan stöder sig beredningen av planen för mottagande av fartyg i behov av assistans och mottagandet av sådana fartyg på det myndighetsansvar och den uppgiftsfördelning som ingår i gällande lagstiftning.

Mängden ytterligare uppgifter uppskattas i detta skede ge upphov till cirka nio årsverken. Dessa arbetsuppgifter försöker man i första hand sköta genom omplacering av personal.

4.4 Miljökonsekvenser

Genom den föreslagna propositionen försöker man se till att fartygstrafiken inte föranleder risker för den marina miljön. De föreslagna arrangemangen stöder sig i huvudsak på den nuvarande arbetsfördelningen mellan myndigheterna i enlighet med vad som föreskrivs i sjöräddningslagen och lagen om bekämpning av oljeskador. Utvecklandet av systemet för hantering av information inom sjöfarten och de förfaranden och den samordning som ska tillämpas i kritiska lägen bidrar emellertid till att stärka och snabba upp myndigheternas informationsutbyte och beredskap inför kritiska lägen, och leder därmed till en minimering av eventuella skador på miljön.

5 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet i samarbete med Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket. I beredningen har också miljöministeriet, Finlands miljöcentral och gränsbevakningsväsendet deltagit.

Utlåtanden om förslaget har begärts från försvarsministeriet, inrikesministeriet, finansministeriet, miljöministeriet, Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket, Finlands miljöcentral och gränsbevakningsväsendet samt medlemmarna i sjöfartsdelegationen.

Försvarsministeriet har påpekat att försvarsmaktens fartyg inte omfattas av lagen eller en sådan statsrådsförordning om anmälningsskyldigheterna för fartyg som transporterar farligt och förorenande gods som utfärdats med stöd av lagen. Bestämmelserna om tillämpningsområde i 3 § har kompletterats utgående från försvarsministeriets kommentarer.

Utgående från Trafikverkets förslag har benämningarna på det elektroniska anmälningssystemet för hamntrafiken (Portnet) och det elektroniska rapporteringssystemet (GO-FREP) preciserats.

Trafiksäkerhetsverket har föreslagit preciseringar i fråga om myndighetsarrangemangen i 11, 20 a och 25 § till den del som de gäller Trafiksäkerhetsverkets skyldigheter. Verkets kommentarer har beaktats i propositionen.

Miljöministeriet och Finlands miljöcentral har i sina utlåtanden understrukit den myndighetsroll Finlands miljöcentral har enligt lagen om bekämpning av oljeskador. Miljöministeriet har påpekat det faktum att om ett fartyg inte frivilligt förflyttar sig till en skyddad plats som anvisats det, så kan Finlands miljöcentral ålägga det att förflytta sig till den skyddade platsen för att förhindra förorening av vattnen.

Miljöministeriet har föreslagit preciseringar av definitionerna av farliga ämnen och förorenande ämnen i förhållande till i synnerhet kemikalielagstiftningen (bl.a. REACH-förordningen). De definitioner som föreslagits i propositionen är dock etablerade inom sjöfartslagstiftningen och baserar sig på att regleringen av transporter av farliga ämnen i bulk (sjöfartslagstiftningen) och som styckegods (lagen om transport av farliga ämnen (719/1994)) skiljer sig från varandra. Definitionerna har därför inte ändrats i lagförslaget.

Gränsbevakningsväsendet har betonat sambandet mellan 77 § i gränsbevakningslagen

och 24 § i lagen om fartygstrafikservice. I 77 § i gränsbevakningslagen föreskrivs om den handräckning som lämnas av gränsbevakningsväsendet och i 24 § i lagen om fartygstrafikservice om den handräckning VTS-myndigheten har rätt att få av försvarsmakten, gränsbevakningsväsendet, miljö-, tull- och polismyndigheterna, räddningsväsendet och befälhavarna på statsfartyg. Gränsbevakningsväsendet har föreslagit att ordalydelsen i 24 § i lagen om fartygstrafikservice ändras så att en hänvisning till 77 § i gränsbevakningslagen införs i paragrafen. En ändring av 24 § i lagen om fartygstrafikservice skulle emellertid kräva motsvarande hänvisningar i såväl gränsbevakningslagen som andra sektorlagar som reglerar myndigheternas verksamhet, och det beslutades att gränsbevakningsväsendets förslag beaktas så, att en hänvisning till gränsbevakningslagen och dess 77 § tas in i den allmänna motiveringen och i detaljmotiveringen till 20 c §.

Också Finlands miljöcentral har önskat att det myndighetsansvar och de ekonomiska åtagandena i anslutning till detta ska klargöras i samband med oljeskador och kemikalieolyckor orsakade av fartyg. Ansvar och åtaganden i anslutning till dessa, inklusive det ekonomiska ansvar olika myndigheter har för bekämpningsåtgärderna, kräver en noggrann genomgång när planen för mottagande av fartyg i behov av assistans utarbetas. Bestämmelser om myndighetsansvar och den handräckning de ska ge varandra ingår i flera lagar (även i 24 § i lagen om fartygstrafikservice). Därför har man vid beredningen av denna proposition beslutat att i enlighet med ändringsdirektivet enbart ge myndigheterna befogenheter att utarbeta en plan för mottagande av fartyg i behov av assistans och för hur ett beslut om att ta emot ett sådant fartyg fattas. Närmare bestämmelser om själva innehållet i planen ska utfärdas genom förordning av statsrådet. I sista hand tar myndigheterna ställning till principerna för bl.a. frågor om ersättning och andra ekonomiska åtaganden i själva planen med beaktande av myndighetsansvar, principerna för handräckning och därtill hörande ersättningsansvar enligt gällande lagstiftning.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

2 §. Definitioner. Till paragrafen fogas 10 nya definitioner i enlighet med övervakningsdirektivet och ändringsdirektivet.

I *10 punkten* i paragrafen ersätts definitionen för trafiksepareringssystem med definitionen för ruttsystem, eftersom ett trafiksepareringssystem endast utgör en del av ett ruttsystem. Samtidigt ses naturligtvis innehållet i definitionen över. Med ruttsystem avses varje system bestående av en eller flera rutter eller routingåtgärder som syftar till att minska olycksriskerna. Det kan omfatta trafiksepareringssystem, dubbelriktade rutter, rekommenderade rutter, förbjudna områden, kusttrafikzoner, rondeller, försiktighetsområden och djupvattenrutter (DW-rutter; deep water routes). Med djupvattenrutter eller DW-rutter avses rutter på öppna havet, avsedda för djupgående fartyg, och deras minsta djup anges på sjökortet.

I *11 punkten* definieras olycka, med vilket avses en olycka i enlighet med vad som bestäms i IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss. I IMO-koden görs skillnad mellan sjöolycka, mycket allvarlig olycka och tillbud till sjöss.

I *12 punkten* definieras fartyg i behov av assistans, med vilket avses ett fartyg som befinner sig i en situation som kan medföra förlust av fartyget eller fara för miljön eller sjöfarten.

I *13 punkten* definieras skyddad plats, som avser en hamn, en del av en hamn eller annan skyddande kaj eller ankarplats eller något annat skyddat område som VTS-myndigheten angett för att ta emot fartyg i en nödsituation.

I *14 punkten* definieras avlastare. Med avlastare avses den som avlämnar godset för transport till sjöss.

I *15 punkten* definieras fartygsoperatör som en redare enligt 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995). Med redare avses i sin tur fartygets ägare eller ett bolag, någon annan organisation eller person eller

den som hyr hela fartyget och som antingen ensam eller tillsammans med andra personer utövar faktisk beslutanderätt i fartygssäkerhetsfrågor. Med redaren jämställs en person som enligt avtal eller på något annat sätt faktiskt har hand om frågor med anknytning till fartygets fartygssäkerhet.

I *16 punkten* definieras ombud, med vilket avses en person med befogenhet eller tillstånd att lämna uppgifter på fartygsoperatörens vägnar.

I *17 och 18 punkten* definieras begreppen farligt och förorenande gods. Med farligt gods avses farligt gods enligt IMDG-koden, 17 kap. i IBC-koden, 19 kap. i IGC-koden samt IMSBC-koden. Med IMDG-koden avses i sin tur de regler som ingår i kap. VII del A regel 1 i bilagan till SOLAS-konventionen och som innehåller bestämmelser om transport av farliga ämnen som styckegods på fartyg. Med IBC-koden avses IMO:s internationella regler, jämte ändringar, om byggande och utrustande av fartyg som transporterar farliga kemikalier i bulk. Med IGC-koden avses IMO:s internationella regler, jämte ändringar, om byggande och utrustande av fartyg som transporterar kondenserad gas i bulk och med IMSBC-koden de regler som fastställs i kap. VII del A regel 1 i bilagan till IMO:s SOLAS-konvention och som innehåller bestämmelser om transport av farliga fasta ämnen i bulk på fartyg.

Med förorenande gods avses oljor enligt definitionen i bilaga I till Marpol 73/78-konventionen, skadliga flytande ämnen enligt definitionen i bilaga II till samma konvention och skadliga ämnen enligt definitionen i bilaga III till konventionen.

I *19 punkten* definieras Marpol 73/78-konventionen, som avser protokollet till 1973 års internationella IMO-konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) jämte ändringar.

3 §. Tillämpningsområde. Lagens 3 §, som gäller tillämpningsområdet, ändras så att ordet trafiksepareringssystem i 2 mom. ändras till ruttsystem på grund av ändringen av defi-

itionen i 10 punkten. Dessutom fogas nya 3 och 4 mom. till lagen. Därmed blir det gällande 3 mom. paragrafens 5 mom.

Enligt 3 mom. ska lagen tillämpas på fartyg vars bruttodräktighet är minst 300.

Enligt 4 mom. ska lagen och bestämmelser som utfärdas med stöd av den inte tillämpas på försvarsmaktens fartyg, fiskefartyg, traditionsfartyg, fritidsbåtar vars längd understiger 45 meter och administrativa fartyg som inte används i allmän trafik för att transportera passagerare eller last, om inte något annat föreskrivs senare i lagen. Bestämmelserna i 21 § om deltagande i fartygstrafikservice förblir därför oförändrade. Därmed ska fartyg med en längd på minst 24 meter också i fortsättningen vara skyldiga att delta i fartygstrafikservice. Försvarsmaktens och gränsbevakningsväsendets fartyg kan anmäla sig till VTS-myndigheten och fartygstrafikservice på det sätt som överenskomms särskilt. Fritidsbåtar med en längd på minst 24 meter ska också i fortsättningen vara skyldiga att delta i fartygstrafikservice på det sätt som bestäms i 21 §, även om 3 § 4 mom. i lagen inte i övrigt omfattar fritidsbåtar vars längd understiger 45 meter. Till övriga delar förblir innehållet i paragrafen oförändrat.

8 §. Beslut om inrättande. Uttrycket trafiksepareringssystem i 1 mom. 2 punkten ändras till ruttsystem på grund av den ändrade definitionen i 10 punkten. Några andra ändringar görs inte i paragrafen.

11 §. Behörighet för VTS-operatörer och arbetsplatsutbildning. Paragrafens 3 mom. ändras så att VTS-myndigheten ska ha ett kvalitetssystem för upprätthållande och utveckling av arbetsplatsutbildningen för VTS-operatörer. Kvalitetssystemet ska utvärderas av Trafiksäkerhetsverket minst en gång vart femte år. Trafiksäkerhetsverket ska också kunna anlita ett ackrediterat organ för utvärderingen.

Paragrafens 4 mom. ska ändras så att det motsvarar de ändringar som gjorts i 3 mom. Därmed ska närmare bestämmelser om kvalitetssystemet för upprätthållande och utveckling av arbetsplatsutbildningen för VTS-operatörer kunna utfärdas genom förordning av statsrådet.

20 §. Övervakning på internationella havsområden. Uttrycket trafiksepareringssystem

byts ut mot ruttsystem på grund av den ändrade definitionen i 10 punkten. Några andra ändringar görs inte i paragrafen.

20 a §. System för hantering av information inom sjöfarten. Paragrafen utfärdas på basis av artikel 22 a i ändringsdirektivet. I paragrafen föreskrivs om VTS-myndighetens skyldighet att inrätta, upprätthålla och utveckla ett nationellt SafeSeaNet-system.

Enligt 1 mom. ska VTS-myndigheten inrätta ett nationellt system för hantering av information inom sjöfarten (det nationella SafeSeaNet) för att samla in, behandla och registrera den information som avses i övervakningsdirektivet.

Enligt 2 mom. ska systemet för hantering av information vara sådant att det kan anslutas till det centrala system för hantering av information inom sjöfarten (centralsystemet SafeSeaNet) som upprätthålls av Europeiska kommissionen. Utbytet av information mellan Europeiska kommissionen och Europeiska unionens medlemsländer ska ske elektroniskt med hjälp av systemet.

Det föreskrivs i 3 mom. att VTS-myndigheten på begäran och utan dröjsmål ska kunna lämna sådan information till den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat som gäller ett fartyg och farligt eller förorenande gods som fartyget transporterar.

Med stöd av 4 mom. kan Trafikverket meddela närmare föreskrifter om systemets struktur, datainnehåll och användarrättigheter, om utlämnande av uppgifter till myndigheter och om utbytet av information med andra medlemsstater i Europeiska unionen samt centralsystemet SafeSeaNet.

20 b §. Plan för mottagande av fartyg i behov av assistans. Den föreslagna paragrafen grundar sig på artikel 20 a i ändringsdirektivet. Med stöd av 1 mom. åläggs VTS-myndigheten att i samarbete med gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral och de övriga myndigheter som avses i 4 § i sjöräddningslagen (1145/2001) på basis av Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) resolutioner A.949(23) och A.950(23) utarbeta en plan för beredskap att ta emot och bistå fartyg i behov av assistans samt hantera hot mot människoliv och säkerhet. I resolutionerna ingår anvisningar om skyddade platser för fartyg i behov av assistans och för hur

assistansservicen inom sjöfarten ska organiseras.

Med stöd av 2 mom. ska närmare bestämmelser om planen för att ta emot fartyg i behov av assistans utfärdas genom förordning av statsrådet.

20 c §. Mottagande av fartyg i behov av assistans. Med stöd av 1 mom. ska VTS-myndigheten i samarbete med de myndigheter som avses i 20 b § fatta beslut om assistans av ett fartyg till en skyddad plats på basis av en situationsbedömning enligt den plan som avses i paragrafen i fråga.

När det gäller mottagandet av fartyg som är i behov av assistans iakttas myndigheternas ansvar enligt sjöräddningslagen, lagen om bekämpning av oljeskador, miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) och lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995). VTS-myndigheten har enligt förslaget rollen som samordnande myndighet vid mottagandet av fartyg i behov av assistans. Därför ska gränsbevakningsväsendet och Finlands miljöcentral enligt 2 mom. meddela VTS-myndigheten om vilka åtgärder de på det sätt som föreskrivs i sjöräddningslagen och lagen om bekämpning av oljeskador har vidtagit för att bistå fartyg i behov av assistans och för att rädda människoliv och bekämpa skador. Vid mottagande av fartyg i behov av assistans och vidtagande av räddningsåtgärder ska också 77 § i gränsbevakningslagen, där det föreskrivs om handräckning av gränsbevakningsväsendet, beaktas. I 77 § 2 mom. föreskrivs om den skyldighet gränsbevakningsväsendet har att lämna räddningsmyndigheter handräckning som förutsätter användning av sådan utrustning och sådana personalresurser och sakkunnigtjänster som gränsbevakningsväsendet har och som dessa myndigheter just då inte har tillgång till. Även i dessa fall lämnas handräckningen under förutsättning att den inte äventyrar utförandet av andra viktiga uppgifter som ankommer på gränsbevakningsväsendet.

Med stöd av 3 mom. ska närmare bestämmelser om mottagandet av fartyg i behov av assistans på skyddade platser och om samarbetet mellan myndigheter utfärdas genom förordning av statsrådet.

6 kap. Skyldigheter som gäller fartyg, befälhavare, avlastare, fartygsoperatörer och

ombud. På grund av att de nya paragraferna 22 a och 22 b fogas till kapitlet ändras kapitelrubriken enligt förslaget så att kapitlet utöver de skyldigheter som gäller fartyg och dess befälhavare också ska gälla avlastare, fartygsoperatörer och ombud.

22 a §. Avlastares anmälningsskyldighet. Den föreslagna paragrafen grundar sig på artikel 12 i ändringsdirektivet. Med stöd av 1 mom. ska avlastaren innan lastningen av ett fartyg i en finsk hamn inleds lämna en anmälan till fartygets befälhavare eller fartygsoperatören om farligt eller förorenande gods som kommer att transporteras med fartyget. Anmälningsskyldigheten ska inte vara förenad med fartygets storlek, men de fartyg som inte omfattas av lagens tillämpningsområde enligt 3 § 4 mom. omfattas inte heller av anmälningsskyldigheten.

I 2 mom. föreskrivs att transport av farligt eller förorenande gods inte får bjudas ut för transport och godset inte lastas ombord på fartyget, om inte avlastaren har lämnat en sådan anmälan som avses i 1 mom.

Enligt 3 mom. ska fartyg som med farligt eller förorenande gods anlöper en finsk hamn från en hamn utanför Europeiska gemenskapen också ha en anmälan från avlastaren med uppgifter om godset.

Enligt 4 mom. utfärdas närmare bestämmelser om avsändarens eller avlastarens anmälningsskyldighet genom förordning av statsrådet.

22 b §. Anmälningsskyldighet för fartygsoperatörer, ombud och befälhavare. Paragrafen baserar sig på artikel 13 i övervakningsdirektivet och artikel 15 i ändringsdirektivet. Med stöd av 1 mom. ska fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg med farligt eller förorenande gods som lämnar en finsk hamn lämna en anmälan om lasten till VTS-myndigheten. Anmälan ska göras elektroniskt med hjälp av Portnet-systemet. Anmälan ska göras oberoende av fartygets storlek, med undantag av sådana fartyg som enligt 3 § 4 mom. inte omfattas av lagens tillämpningsområde. Portnet-systemet är ett system som upprätthålls av VTS-myndigheten och med vars hjälp anmälningar om fartygsanlöp och fartygslaster tas emot av myndigheten.

Enligt 2 mom. ska fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg med farligt eller förorenande gods som anlöper en finsk hamn eller ankarplats som sin första destination från en hamn utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet lämna en anmälan till VTS-myndigheten när fartyget avgår från lastningshamnen. Även denna anmälan ska göras elektroniskt med hjälp av Portnet-systemet.

Med stöd av 3 mom. ska närmare bestämmelser om innehållet i anmälningarna, om anmälningsskyldigheten och befrielse från den och om registreringen av anmälningarna i systemet för hantering av information inom sjöfarten utfärdas genom förordning av statsrådet.

23 §. Anmälan om kritiska lägen och olyckor till sjöss. Den inledande satsen i 1 mom. ska ändras så, att den förutsätter att befälhavaren ska underrätta VTS-myndigheten om kritiska lägen och olyckor till sjöss som konstateras på finskt vattenområde.

Till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. enligt vilket befälhavaren på ett finskt fartyg utanför finskt vattenområde ska göra en anmälan om ett kritiskt läge eller en olycka till den behöriga myndigheten i den närmaste kuststaten. Anmälningarna ska göras på samma sätt som de anmälningar som avses i 1 mom. Det föreslagna momentet grundar sig på artikel 17 i övervakningsdirektivet. Motsvarande bestämmelse har tidigare ingått i 5 § i förordningen om anmälningsskyldigheterna för fartyg som transporterar farligt eller havsförorenande gods, men bestämmelsen ska nu införas i 23 § i lagen om fartygstrafikservice. Till övriga delar förblir innehållet i paragrafen oförändrat.

25 §. Utbildningsprogram för uppgifter inom fartygstrafikservice. Paragrafen upphäver den tidigare paragrafen om godkännande av utbildningsprogram.

Med stöd av 1 mom. ska VTS-myndigheten ha utbildningsprogram för de olika uppgifterna inom fartygstrafikservice. Programmet för grundläggande utbildning i fartygstrafikservice ska omfatta åtminstone fartygstrafikserviceens grunder, kommunikation, de bestämmelser och föreskrifter som ska tillämpas i uppgifterna samt hantering av undantagssituationer.

Enligt 2 mom. ska VTS-myndigheten ha ett kvalitetssystem för den utbildning som krävs för behörighetsintyg för VTS-operatörer och VTS-chefer. Kvalitetssystemet ska utvärderas externt minst en gång vart femte år. För utvärderingen svarar Trafiksäkerhetsverket, som kan överlåta uppgiften på ett godkänt utomstående organ.

29 §. Straffbestämmelser. Paragrafen ska ändras så att det till straffbestämmelsen fogas en hänvisning till de nya paragraferna 22 a och 22 b. På så sätt kan också underlåtelse att uppfylla anmälningsskyldigheten enligt dessa paragrafer leda till bötesstraff.

2 Ikraftträdande

Ändringsdirektivet borde ha genomförts nationellt före den 30 november 2010. Därför är avsikten att lagen ska träda i kraft så snart som möjligt. Åtgärder som krävs för verkställigheten av lagen får vidtas innan den träder i kraft.

3 Förhållande till grundlagen och lagstiftningsordning

De bestämmelser i propositionen som gäller utvecklingen av systemet för hantering av information inom sjöfarten, mottagande av fartyg i behov av assistans samt avlastares, fartygsoperatörers och ombuds anmälningsskyldighet är i huvudsak av teknisk karaktär. De anmälningsskyldigheter som föreskrivs i propositionens 22 a § för avlastare och i 22 b § för fartygsoperatörer, ombud och befälhavare vid transport av farligt eller förorenande gods har likväl inverkan på idkande av näring. Därför ska dessa bestämmelser bedömas med avseende på näringsfriheten enligt 18 § 1 mom. i grundlagen. De stränga krav som gäller anmälningsskyldigheten och säkerheten vid transport av farligt och förorenande gods är dock nödvändiga med tanke på säkerheten och skyddet av den marina miljön. Bestämmelser om anmälningsskyldigheten ingår för närvarande i statsrådets förordning om anmälningsskyldigheterna för fartyg som transporterar farligt eller havsförorenande gods (65/2004), men avsikten är nu att lyfta upp bestämmelserna på lagnivå. Syftet är att genom förordning av statsrådet en-

dast föreskriva om de tekniska detaljerna av anmälningsskyldigheten. I enlighet med vad som anförts ovan kan den föreslagna lagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

Lag

om ändring av lagen om fartygstrafikservice

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) 2 § 9 och 10 punkten, 3 §, 8 § 1 mom. 2 punkten, 11 §, rubriken för 6 kap., 20, 23, 25 och 29 §, av dem 11 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 1307/2009 och 25 § sådan den lyder i lag 1307/2009, samt
fogas till 2 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 1307/2009, nya 11—19 punkter samt till lagen nya 20 a—20 c, 22 a och 22 b § som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

9) *VTS-lägesbild* den lägesbild som VTS-centralen upprätthåller över fartygen inom VTS-området och deras rörelser samt över övriga faktorer som inverkar på trafiken,

10) *ruttsystem* system bestående av en eller flera rutter eller routingåtgärder som syftar till att minska olycksriskerna; det kan omfatta trafiksepareringssystem, dubbelriktade rutter, rekommenderade rutter, förbjudna områden, kusttrafikzoner, rondeller, försiktighetsområden och djupvattenrutter (DW-rutter),

11) *olycka* en olycka i enlighet med Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kod för utredning av olyckor och tillbud till sjöss,

12) *fartyg i behov av assistans* fartyg som befinner sig i en situation som kan innebära förlust av fartyget eller fara för miljön eller sjöfarten,

13) *skyddad plats* en hamn, en del av en hamn eller annan skyddande kaj eller ankarplats eller något annat skyddat område som VTS-myndigheten angett för att ta emot fartyg i en nödsituation,

14) *avlastare* den som avlämnar godset för transport till sjöss,

15) *fartygsoperatör* en redare enligt 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995),

16) *ombud* en person med befogenhet eller tillstånd att lämna uppgifter på fartygsoperatörens vägnar,

17) *farligt gods* farliga ämnen enligt IMO:s IMDG-kod, 17 kap. i IBC-koden, 19 kap. i IGC-koden samt IMSBC-koden,

18) *förorenande gods* oljor enligt definitionen i bilaga I till Marpol 73/78-konventionen, skadliga flytande ämnen enligt definitionen i bilaga II till nämnda konvention och skadliga ämnen enligt definitionen i bilaga III till konventionen, och

19) *Marpol 73/78-konventionen* protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) jämte ändringar.

3 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på fartygstrafikservice på finskt vattenområde samt på den ar-

renderade delen av Saima kanal och på tillfällig ledning av fartygstrafiken i specialsituationer.

I lagen ingår också bestämmelser om övervakning av trafik som omfattas av ruttsystem och obligatoriska fartygsrapporteringssystem utanför finskt vattenområde i anslutning till VTS-myndighetens VTS-område.

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas lagen på fartyg vars bruttodräktighet är minst 300.

Lagen tillämpas dock inte på försvarsmaktens fartyg, fiskefartyg, traditionsfartyg, fritidsbåtar vars längd understiger 45 meter och administrativa fartyg som inte används i allmän trafik för att transportera passagerare eller last, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

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

8 §

Beslut om inrättande

Den behöriga myndigheten inrättar fartygstrafikservice på ett visst område. Innan fartygstrafikservice inrättas skall den behöriga myndigheten utreda behovet av den. I detta syfte skall utredas

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

11 §

Behörighet för VTS-operatörer och arbetsplatsutbildning

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

Den som har ett giltigt, av Trafiksäkerhetsverket beviljat behörighetsintyg för VTS-

operatörer och som har genomgått arbetsplatsutbildning för VTS-operatörer får vara VTS-operatör. VTS-myndigheten gör i behörighetsintyget en anteckning om genomgången arbetsplatsutbildning.

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

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

5 kap.

VTS-myndighetens behörighet och skyldigheter

20 §

Övervakning på internationella havsområden

VTS-myndigheten ska övervaka att ruttsystemen och de obligatoriska fartygsrapporteringssystemen på internationella havsområden i anslutning till myndighetens VTS-område iakttas.

20 a §

System för hantering av information inom sjöfarten

VTS-myndigheten ska inrätta ett nationellt system för hantering av information inom sjöfarten för att samla in, behandla och registrera den information som avses i direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG.

Systemet för hantering av information ska vara sådant att det kan anslutas till Europeiska unionens system för hantering av information inom sjöfarten (centralsystemet SafeSeaNet). Utbytet av information mellan Euro-

peiska kommissionen och medlemsstaterna i Europeiska unionen ska ske elektroniskt.

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

Trafikverket meddelar närmare föreskrifter om det i 1 mom. avsedda systemets struktur, datainnehåll och användarrättigheter, om utlämnande av uppgifter till myndigheter och om utbytet av information med andra medlemsstater samt centralsystemet SafeSeaNet.

20 b §

Plan för mottagande av fartyg i behov av assistans

VTS-myndigheten ska i samarbete med gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral och de övriga myndigheter som avses i 4 § i sjöräddningslagen (1145/2001) på basis av Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) resolutioner om anvisningar om skyddade platser för fartyg i behov av assistans samt om assistansservice inom sjöfarten utarbeta en plan för beredskap att ta emot och bistå fartyg i behov av assistans samt hantera hot mot människoliv och säkerhet.

Närmare bestämmelser om den plan som avses i 1 mom. utfärdas genom förordning av statsrådet.

20 c §

Mottagande av fartyg i behov av assistans

VTS-myndigheten beslutar om assistans av ett fartyg till en skyddad plats i samarbete med de myndigheter som avses i 20 b § på basis av en situationsbedömning enligt den plan som avses i nämnda paragraf.

Gränsbevakningsväsendet och Finlands miljöcentral meddelar VTS-myndigheten om vilka åtgärder enligt sjöräddningslagen och lagen om bekämpning av oljeskador

(1673/2009) som de har vidtagit för att bistå fartyg i behov av assistans och för att rädda människoliv och bekämpa skador.

Närmare bestämmelser om mottagandet av fartyg i behov av assistans på skyddade platser och om samarbetet mellan myndigheter utfärdas genom förordning av statsrådet.

6 kap.

Skyldigheter som gäller fartyg, befälhavare, avlastare, fartygsoperatörer och ombud

22 a §

Avlastares anmälningsskyldighet

Avlastaren ska innan lastningen av ett fartyg i en finsk hamn inleds lämna en anmälan till fartygets befälhavare, fartygsoperatören eller dennes ombud om sådant farligt eller förorenande gods som kommer att transporteras med fartyget. Anmälningsskyldigheten är oberoende av fartygets minimistorlek. Anmälningsskyldigheten gäller dock inte fartyg som avses i 3 § 4 mom.

Om avlastaren inte har lämnat en anmälan enligt 1 §, får farligt eller förorenande gods inte bjudas ut för transport och godset inte lastas ombord.

Fartyg med farligt eller förorenande gods som anlöper en finsk hamn från en hamn utanför Europeiska unionen ska ha en anmälan från avlastaren med uppgifter om godset.

Närmare bestämmelser om avlastarens anmälningsskyldighet utfärdas genom förordning av statsrådet.

22 b §

Anmälningsskyldighet för fartygsoperatörer, ombud och befälhavare

Fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg med farligt eller förorenande gods som lämnar en finsk hamn ska

senast vid avgången lämna en elektronisk anmälan om lasten till VTS-myndigheten med hjälp av Portnet-systemet. Anmälningsskyldigheten är oberoende av fartygets minimistorlek. Anmälningsskyldigheten gäller dock inte fartyg som avses i 3 § 4 mom.

Fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett sådant fartyg med farligt eller förorenande gods som anlöper en finsk hamn eller ankarplats som sin första destination från en hamn utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska vid avgången från lastningshamnen lämna en elektronisk anmälan om lasten till VTS-myndigheten med hjälp av Portnet-systemet. Om destinationshamnen eller ankarplatsen bestäms först under resans gång, ska anmälan lämnas senast då destinationshamnen eller ankarplatsen har bestämts.

Närmare bestämmelser om innehållet i de anmälningar som avses i 1 och 2 mom., befrielse från anmälningsskyldigheten och registrering av anmälningarna i systemet för hantering av information inom sjöfarten utfärdas genom förordning av statsrådet.

23 §

Anmälan om kritiska lägen och olyckor till sjöss

Befälhavaren ska på finskt vattenområde underrätta VTS-myndigheten om:

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

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

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

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

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

Genom förordning av statsrådet föreskrivs närmare om innehållet i de anmälningar som avses i 1 mom.

25 §

Utbildningsprogram för uppgifter inom fartygstrafikservice

VTS-myndigheten ska ha utbildningsprogram för de olika uppgifterna inom fartygstrafikservice. Programmet för grundläggande utbildning i fartygstrafikservice ska omfatta åtminstone fartygstrafikserviceens grunder, kommunikation, de bestämmelser och föreskrifter som ska tillämpas i uppgifterna samt hantering av undantagssituationer.

VTS-myndigheten ska ha ett kvalitetssystem för den utbildning som krävs för behörighetsintyg för VTS-operatörer och VTS-chefer. Kvalitetssystemet ska utvärderas av Trafiksäkerhetsverket minst en gång vart femte år.

29 §

Straffbestämmelser

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot de order som VTS-myndigheten gett med stöd av 17 § 1 mom., mot bestämmelserna i 21 § eller mot de föreskrifter som fastställts i det beslut om inrättande som avses i 8 § eller försummar anmälningsskyldigheten enligt 22, 22 a, 22 b eller 23 § ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för fartygstrafikserviceförseelse dömas till böter.

Denna lag träder i kraft den 20 . Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.

Helsingfors den 16 september 2011

Republikens President

TARJA HALONEN

Trafikminister *Merja Kyllönen*

*Bilaga
Parallelltext*

Lag

om ändring av lagen om fartygstrafikservice

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) 2 § 9 och 10 punkten, 3 §, 8 § 1 mom. 2 punkten, 11 §, rubriken för 6 kap., 20, 23, 25 och 29 §, av dem 11 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 1307/2009 och 25 § sådan den lyder i lag 1307/2009, samt

fogas till 2 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 1307/2009, nya 11—19 punkter samt till lagen nya 20 a—20 c, 22 a och 22 b § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

2 §

Definitioner

Definitioner

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

I denna lag avses med

9) *VTS-lägesbild* den lägesbild som VTS-centralen upprätthåller över fartygen inom VTS-området och deras rörelser samt över övriga faktorer som inverkar på trafiken, samt

10) *trafiksepareringssystem* varje sådant system bestående av en eller flera rutter eller trafiksepareringsåtgärder som syftar till att minska olycksriskerna; systemet kan omfatta trafikregleringssystem, dubbelriktade farleder, rekommenderade leder, förbudsområden, kusttrafikzoner, omfartsleder, varningsområden och djupleder.

9) *VTS-lägesbild* den lägesbild som VTS-centralen upprätthåller över fartygen inom VTS-området och deras rörelser samt över övriga faktorer som inverkar på trafiken,

10) *ruttsystem* system bestående av en eller flera rutter eller *routingåtgärder* som syftar till att minska olycksriskerna; *det kan omfatta trafiksepareringssystem, dubbelriktade rutter, rekommenderade rutter, förbjudna områden, kusttrafikzoner, rondeller, försiktighetsområden och djupvattenrutter (DW-rutter),*

11) *olycka en olycka i enlighet med Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kod för utredning av olyckor och tillbud till sjöss,*

12) *fartyg i behov av assistans fartyg som befinner sig i en situation som kan innebära förlust av fartyget eller fara för miljön eller sjöfarten,*

13) *skyddad plats en hamn, en del av en hamn eller annan skyddande kaj eller ankarplats eller något annat skyddat område som VTS-myndigheten angett för att ta emot fartyg i en nödsituation,*

14) avlastare den som avlämnar godset för transport till sjöss,

15) fartygsoperatör en redare enligt 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995),

16) ombud en person med befogenhet eller tillstånd att lämna uppgifter på fartygsoperatörens vägnar,

17) farligt gods farliga ämnen enligt IMO:s IMDG-kod, 17 kap. i IBC-koden, 19 kap. i IGC-koden samt IMSBC-koden,

18) förorenande gods oljor enligt definitionen i bilaga I till Marpol 73/78-konventionen, skadliga flytande ämnen enligt definitionen i bilaga II till nämnda konvention och skadliga ämnen enligt definitionen i bilaga III till konventionen, och

19) Marpol 73/78-konventionen protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983) jämte ändringar.

3 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på fartygstrafikservice som upprätthålls på finskt vattenområde samt på den arrenderade delen av Saima kanal och på tillfällig ledning av fartygstrafiken i speciellsituationer.

I lagen ingår också bestämmelser om övervakning av trafik som omfattas av trafiksepareringssystem och obligatoriska fartygsrapporteringssystem utanför finskt vattenområde i anknötning till VTS-myndighetens VTS-område.

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

3 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på fartygstrafikservicen på finskt vattenområde samt på den arrenderade delen av Saima kanal och på tillfällig ledning av fartygstrafiken i speciellsituationer.

I lagen ingår också bestämmelser om övervakning av trafik som omfattas av *ruttsystem* och obligatoriska fartygsrapporteringssystem utanför finskt vattenområde i *anslutning* till VTS-myndighetens VTS-område.

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas lagen på fartyg vars bruttodräktighet är minst 300.

Lagen tillämpas dock inte på försvarsmaktens fartyg, fiskefartyg, traditionsfartyg, fritidsbåtar vars längd understiger 45 meter och administrativa fartyg som inte används i allmän trafik för att transportera passagerare eller last, om inte något annat föreskrivs i denna lag.

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

8 §

Beslut om inrättande

Den behöriga myndigheten inrättar fartygs-
trafikservicen på ett visst område. Innan far-
tygstrafikservicen inrättas skall den behöriga
myndigheten utreda behovet av den. I detta
syfte skall utredas

2) trafiksepareringssystem, hastighetsbe-
gränsningar och övriga faktorer som styr eller
begränsar trafiken på området.

11 §

*Behörighet för VTS-operatörer och arbets-
platsutbildning*

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

Den som har ett giltigt, av Trafiksäkerhets-
verket beviljat behörighetsintyg för VTS-
operatörer och som har genomgått arbets-
platsutbildning för VTS-operatörer får vara
VTS-operatör. VTS-myndigheten gör i behö-
righetsintyget en anteckning om genomgång-
en arbetsplatsutbildning.

VTS-myndigheten ska ha en plan för ar-
betsplatsutbildningen som ska innehålla en
beskrivning av den utbildningshelhet som ges
samt definitioner på de kunskaper och färdig-
heter ämnesområdesvis som en person som
genomgått en utbildningsperiod med godkänt
resultat ska ha.

Angående arbetsplatsutbildning och arbets-
platsutbildningsplan för VTS-operatörer be-
stäms närmare genom förordning av statsrå-
det.

8 §

Beslut om inrättande

Den behöriga myndigheten inrättar fartygs-
trafikservicen på ett visst område. Innan far-
tygstrafikservicen inrättas skall den behöriga
myndigheten utreda behovet av den. I detta
syfte skall utredas

2) *ruttsystem*, hastighetsbegränsningar och
övriga faktorer som styr eller begränsar trafi-
ken på området.

11 §

*Behörighet för VTS-operatörer och arbets-
platsutbildning*

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

Den som har ett giltigt, av Trafiksäkerhets-
verket beviljat behörighetsintyg för VTS-
operatörer och som har genomgått arbets-
platsutbildning för VTS-operatörer får vara
VTS-operatör. VTS-myndigheten gör i behö-
righetsintyget en anteckning om genomgång-
en arbetsplatsutbildning.

*VTS-myndigheten ska ha ett kvalitetssystem
för upprätthållande och utveckling av ar-
betsplatsutbildningen. Kvalitetssystemet ska
utvärderas av Trafiksäkerhetsverket minst en
gång vart femte år.*

*Närmare bestämmelser om kvalitetssyste-
met för upprätthållande och utveckling av
arbetsplatsutbildningen för VTS-operatörer
utfärdas genom förordning av statsrådet.*

5 kap.

VTS-myndighetens behörighet och skyldigheter

20 §

Övervakning på internationella havsområden

VTS-myndigheten skall övervaka att trafiksepareringssystemen och de obligatoriska fartygsrapporteringssystemen på internationella havsområden i anknötning till myndighetens VTS-område iakttas.

5 kap.

VTS-myndighetens behörighet och skyldigheter

20 §

Övervakning på internationella havsområden

VTS-myndigheten ska övervaka att *ruttsystemen* och de obligatoriska fartygsrapporteringssystemen på internationella havsområden i *anslutning* till myndighetens VTS-område iakttas.

20 a §

System för hantering av information inom sjöfarten

VTS-myndigheten ska inrätta ett nationellt system för hantering av information inom sjöfarten för att samla in, behandla och registrera den information som avses i direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG.

Systemet för hantering av information ska vara sådant att det kan anslutas till Europeiska unionens system för hantering av information inom sjöfarten (centralsystemet SafeSeaNet). Utbytet av information mellan Europeiska kommissionen och medlemsstaterna i Europeiska unionen ska ske elektroniskt.

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

Trafikverket meddelar närmare föreskrifter om det i 1 mom. avsedda systemets struktur, datainnehåll och användarrättigheter, om utlämnande av uppgifter till myndigheter och om utbytet av information med andra medlemsstater samt centralsystemet SafeSeaNet.

20 b §

Plan för mottagande av fartyg i behov av assistans

VTS-myndigheten ska i samarbete med gränsbevakningsväsendet, Finlands miljöcentral och de övriga myndigheter som avses i 4 § i sjöräddningslagen (1145/2001) på basis av Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) resolutioner om anvisningar om skyddade platser för fartyg i behov av assistans samt om assistansservice inom sjöfarten utarbeta en plan för beredskap att ta emot och bistå fartyg i behov av assistans samt hantera hot mot människoliv och säkerhet.

Närmare bestämmelser om den plan som avses i 1 mom. utfärdas genom förordning av statsrådet.

20 c §

Mottagande av fartyg i behov av assistans

VTS-myndigheten beslutar om assistans av ett fartyg till en skyddad plats i samarbete med de myndigheter som avses i 20 b § på basis av en situationsbedömning enligt den plan som avses i nämnda paragraf.

Gränsbevakningsväsendet och Finlands miljöcentral meddelar VTS-myndigheten om vilka åtgärder enligt sjöräddningslagen och lagen om bekämpning av oljeskador (1673/2009) som de har vidtagit för att bistå fartyg i behov av assistans och för att rädda människoliv och bekämpa skador.

Närmare bestämmelser om mottagandet av fartyg i behov av assistans på skyddade platser och om samarbetet mellan myndigheter utfärdas genom förordning av statsrådet.

6 kap.

Skyldigheter som gäller fartyg och befälhavare

6 kap.

Skyldigheter som gäller fartyg, befälhavare, avlastare, fartygsoperatörer och ombud

22 a §

Avlastares anmälningsskyldighet

Avlastaren ska innan lastningen av ett fartyg i en finsk hamn inleds lämna en anmälan till fartygets befälhavare, fartygsoperatören eller dennes ombud om sådant farligt eller förorenande gods som kommer att transporteras med fartyget. Anmälningsskyldigheten är oberoende av fartygets minimistorlek. Anmälningsskyldigheten gäller dock inte fartyg som avses i 3 § 4 mom.

Om avlastaren inte har lämnat en anmälan enligt 1 §, får farligt eller förorenande gods inte bjudas ut för transport och godset inte lastas ombord.

Fartyg med farligt eller förorenande gods som anlöper en finsk hamn från en hamn utanför Europeiska unionen ska ha en anmälan från avlastaren med uppgifter om godset.

Närmare bestämmelser om avlastarens anmälningsskyldighet utfärdas genom förordning av statsrådet.

22 b §

Anmälningsskyldighet för fartygsoperatörer, ombud och befälhavare

Fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett fartyg med farligt eller förorenande gods som lämnar en finsk hamn ska senast vid avgången lämna en elektronisk anmälan om lasten till VTS-myndigheten med hjälp av Portnet-systemet. Anmälningsskyldigheten är oberoende av fartygets minimistorlek. Anmälningsskyldigheten gäller dock inte fartyg som avses i 3 § 4 mom.

Fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren för ett sådant fartyg med farligt eller förorenande gods som anlöper en finsk hamn eller ankarplats som sin första destination från en hamn utanför Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ska vid avgången från lastningshamnen lämna en elektronisk anmälan om lasten till VTS-myndigheten med hjälp av Portnet-systemet. Om destinationshamnen eller ankarplatsen bestäms först under resans gång, ska anmälan lämnas senast då destinationshamnen eller ankarplatsen har bestämts.

Närmare bestämmelser om innehållet i de anmälningar som avses i 1 och 2 mom., befrielse från anmälningsskyldigheten och registrering av anmälningarna i systemet för hantering av information inom sjöfarten utfärdas genom förordning av statsrådet.

23 §

Anmälan om kritiska lägen och olyckor till sjöss

Befälhavaren skall underrätta VTS-myndigheten om följande händelser på VTS-området eller i dess närhet:

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

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

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

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

Genom förordning av statsrådet föreskrivs närmare om innehållet i de anmälningar som avses i 1 mom.

25 §

Godkännande av utbildningsprogram

VTS-myndigheten ska ha ett utbildningsprogram för uppgifter inom fartygstrafikser-

23 §

Anmälan om kritiska lägen och olyckor till sjöss

Befälhavaren ska på finskt vattenområde underrätta VTS-myndigheten om:

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

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

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

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

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

Genom förordning av statsrådet föreskrivs närmare om innehållet i de anmälningar som avses i 1 mom.

25 §

Utbildningsprogram för uppgifter inom fartygstrafikservicen

VTS-myndigheten ska ha utbildningsprogram för de olika uppgifterna inom fartygs-

vicen. Ett utbildningsprogram ska omfatta åtminstone fartygstrafikserviceens grunder, kommunikation, de bestämmelser och föreskrifter som ska tillämpas i uppgifterna samt hantering av undantagssituationer.

trafikservice. Programmet för grundläggande utbildning i fartygstrafikservice ska omfatta åtminstone fartygstrafikserviceens grunder, kommunikation, de bestämmelser och föreskrifter som ska tillämpas i uppgifterna samt hantering av undantagssituationer.

VTS-myndigheten ska ha ett kvalitetssystem för den utbildning som krävs för behörighetsintyg för VTS-operatörer och VTS-chefer. Kvalitetssystemet ska utvärderas av Trafiksäkerhetsverket minst en gång vart femte år.

29 §

Straffbestämmelser

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot de order som VTS-myndigheten gett med stöd av 17 § 1 mom., mot bestämmelserna i 21 § eller mot de föreskrifter som fastställts i det beslut om inrättande som avses i 8 § eller försummar anmälningsskyldigheten enligt 22 eller 23 § skall, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för fartygstrafikserviceförseelse dömas till böter.

29 §

Straffbestämmelser

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot de order som VTS-myndigheten gett med stöd av 17 § 1 mom., mot bestämmelserna i 21 § eller mot de föreskrifter som fastställts i det beslut om inrättande som avses i 8 § eller försummar anmälningsskyldigheten enligt 22, 22 a, 22 b eller 23 § ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för fartygstrafikserviceförseelse dömas till böter.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.