

## UTKAST

### Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om tillsyn över fartygssäkerheten och till lag om ändring av 1 § i lagen om verkställighet av böter

#### PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att det stiftas en ny lag om tillsyn över fartygssäkerheten, genom vilken den gällande lagen om tillsyn över fartygssäkerheten upphävs. Dessutom föreslås det ändringar i lagen om verkställighet av böter.

I den föreslagna lagen ska det föreskrivas om flaggstatsinspektioner av fartyg som används i handelssjöfart och för finsk flagg och inspektioner av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg och hamnstatskontroller av utländska fartyg samt om andra fartygssäkerhetsinspektioner. I den gällande lagen om tillsyn över fartygssäkerheten finns det i synnerhet bestämmelser om hamnstatskontroller och om inspektioner av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg. Dessa bestämmelser ska preciseras genom reformen. I den föreslagna lagen finns nya bestämmelser om flaggstatsinspektioner och genom den genomförs det reviderade flaggstatsdirektivet.

I förslaget ingår dessutom en ny helhet med andra fartygssäkerhetsinspektioner, om vilka det för närvarande inte finns bestämmelser på lagnivå. Kapitlet ska omfatta fartygssäkerhetsinspektioner av fartyg i inrikes fart. I kapitlet ingår dessutom fartygssäkerhetsinspektioner som hänför sig till miljöskydd inom sjöfarten. I kapitlet föreslås också bestämmelser som gör det möjligt för tillsynsmyndigheten att i enskilda fall förrätta fartygssäkerhetsinspektion, till exempel på grund av en olycka, ett tillbud eller någon annan grundad anledning.

I propositionen föreslås mer exakta bestämmelser om påföljder än i den gällande lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Som ett nytt verktyg för att ingripa i felaktigt förfarande ges Transport- och kommunikationsverket möjlighet att påföra administrativa påföljdsavgifter. Verkställigheten av påföljdsavgiften regleras enligt förslaget i lagen om verkställighet av böter.

Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten revideras så att lagens struktur, regleringshelheterna och bemyndigandena att utfärda författningar på lägre nivå blir tydligare, mer specifikt avgränsade och mer konsekventa än i nuläget. Bestämmelser till förordningar som utfärdats med stöd av den gällande lagen ska flyttas upp på lagnivå i enlighet med grundlagen. Genom lagen bemyndigas också Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter i detaljfrågor och tekniska frågor. I propositionen beaktas tillämpliga internationella konventioner och Europeiska unionens lagstiftning.

Lagarna avses träda i kraft den 6 juli 2027.

---

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
MOTIVERING .....	4
1 Bakgrund och beredning .....	4
1.1 Bakgrund .....	4
1.2 Beredning .....	4
2 Nuläge och bedömning av nuläget .....	6
2.1 Allmänt .....	6
2.2 Nationell lagstiftning .....	6
2.2.1 Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten .....	6
2.2.2 Statsrådets förordning som utfärdats med stöd av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten .....	8
2.2.3 Övrig lagstiftning och reglering .....	8
2.3 Internationell utveckling och EU-lagstiftning .....	9
2.3.1 Den internationella utvecklingen .....	9
2.3.2 EU-lagstiftning .....	11
2.4 Bedömning av nuläget .....	13
2.4.1 Lagstiftning .....	13
2.4.2 Driftsmiljö .....	16
2.4.3 Fartygstillsyn .....	17
3 Målsättningar .....	19
4 Förslagen och deras konsekvenser .....	19
4.1 De viktigaste förslagen .....	19
4.1.1 Lagstiftningens struktur, regleringsteknik och nationellt handlingsutrymme .....	19
4.1.2 Myndigheternas uppgifter .....	20
4.1.3 Tillsyn .....	21
4.1.4 Revidering av påföljderna .....	23
4.2 Huvudsakliga konsekvenser .....	24
5 Alternativa handlingsvägar .....	25
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser .....	25
5.2 Utländsk lagstiftning och andra medel som används utomlands .....	27
6 Remissrespons .....	30
7 Bestämmelsespecifik motivering .....	30
7.1 Lag om tillsyn över fartygssäkerheten .....	30
Allmänna bestämmelser .....	30
7.2 Lag om verkställighet av böter .....	73
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag .....	73
9 Ikraftträdande .....	73
10 Genomförande och uppföljning .....	73
11 Även tillämpningen och effekterna av de i propositionen föreslagna administrativa påföljderna granskas. Förhållande till andra propositioner .....	74
12 Förhållandet till grundlagen och lagstiftningsordningen .....	74
12.1 Mål som fastställts för lagpropositionen i förhållande till grundlagen .....	74
12.2 Rättsstatsprincipen och förvaltningens lagbundenhet (grundlagen 2.3 §) .....	75
12.3 Hemfrid (grundlagen 10 §) .....	75
12.4 Egendomsskydd (15 § i grundlagen) .....	76

12.5 Näringsfrihet (grundlagen 18 §).....	77
12.6 Rättsskydd (21 § i grundlagen).....	77
12.7 Utfärdande av förordningar och delegering av lagstiftningsbehörighet (grundlagen 80).....	78
12.8 Ålands särställning (grundlagen 120 §).....	79
12.9 Skydd för privatlivet (10 § i Finlands grundlag).....	80
12.10 Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter till andra än myndigheter (124 §).....	82
12.11 Reglering av påföljdsavgifter.....	83
LAGFÖRSLAG.....	88
1. Lag om tillsyn över fartygssäkerheten.....	88
2. Lag om verkställighet av böter.....	115
BILAGA.....	116
PARALLELLTEXT.....	116
2. Lag om verkställighet av böter.....	116

## MOTIVERING

### 1 Bakgrund och beredning

#### 1.1 Bakgrund

Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (950/1995), trädde i kraft 1996. Syftet med stiftandet av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten var att svara på den dåvarande internationella utvecklingen, där tillsynen över fartygssäkerheten hade utvidgats och tillsynsmyndigheternas skyldigheter och rättigheter att ingripa bland annat i utländska fartyg hade ökat. Då ansågs det att bestämmelser om tillsynen över fartygssäkerheten bör utfärdas på lagnivå.

I lagen föreskrivs om tillsynen över efterlevnaden av bestämmelser och föreskrifter om fartygssäkerhet för fartyg som används i finsk handelssjöfart samt även för utländska fartyg när de används i handelssjöfart inom finskt vattenområde. I lagen införs bestämmelser om tillsyn över fartygs sjöduglighet som tidigare fanns på förordningsnivå, i omarbetad och kompletterad form i enlighet med då gällande krav. I lagen inkluderas tillsynen av efterlevnaden av alla andra bestämmelser och föreskrifter som gäller fartygssäkerhet.

I lagen om tillsyn över fartygssäkerheten definieras begreppet fartygssäkerhet, som avser fartygets, i sjölagen reglerade sjövärdighet, säker drift av fartyg och sjöfartsskydd samt ledningsarrangemang i anknötning till en säker drift, redarens säkerhetsledningssystem, fartygets boendetrymmen och arbetsförhållanden samt förhindrande av miljöförorening från fartyg. Lagen innehåller bestämmelser om tillsynen över fartygets sjövärdighet samt bestämmelser om tillsynen av efterlevnaden av alla andra bestämmelser och föreskrifter om fartygssäkerhet.

Det har gått 30 år sedan lagen om tillsyn över fartygssäkerheten stiftades, och därmed har sjötrafiken, dess verksamhetsmiljö samt den internationella regleringen av sjöfarten och EU-lagstiftningen förändrats avsevärt. Dessutom har lagen ändrats flera gånger sedan den trädde i kraft, vilket har gjort lagen fragmenterad. Därför behöver lagen revideras så att dess struktur, regelsamlingar samt bemyndiganden att utfärda förordningar och föreskrifter är tydligare, mer noggrant avgränsade och mer konsekventa jämfört med nuläget. En del bestämmelser som utfärdats på förordningsnivå bör överföras till lagnivå, i enlighet med vad som föreskrivs i grundlagen.

Vid reformen av lagen ska hänsyn tas till internationella avtal, såsom den internationella konventionen för säkerhet för människoliv till sjöss från 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea, FördrS 11/1981), nedan *SOLAS-konventionen* och protokollet för 1978 relaterad till den internationella konventionen från 1973 om förhindrande av havsföroreningar från fartyg (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, FördrS 51/1983), nedan *MARPOL-konventionen* samt EU:s lagstiftning. EU-lagstiftningen baseras på ändringar av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG om efterlevnad av flaggstatsbestämmelser, nedan kallat *flaggstatsdirektivet*, och ändringar av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om ändringar i hamnstaternas tillsyn, nedan *direktivet om hamnstatskontroll*. Ändringarna av direktivet genomförs nationellt samtidigt som lagen om tillsyn över fartygssäkerheten revideras.

#### 1.2 Beredning

Beredning av EU-rättsakt

Europeiska kommissionen gav 1.6.2023 ett så kallat sjöfartspaket där det föreslogs revidering av fem bestämmelser för att modernisera Europeiska unionens regler om sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg och för att säkerställa att Europeiska unionen har nödvändiga verktyg för att främja ren och modern sjöfart. Sjöfartspaketet innehöll förslagen 1) ändring av flaggstatsdirektivet (COM(2023) 272 final), 2) ändring av direktivet om hamnstatskontroll (COM(2023) 271 final), 3) ändring av direktivet om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn 2009/18/EG (COM(2023) 270 final), 4) ändring av direktivet om föroreningar orsakade av fartyg och införandet av sanktioner för överträdelser 2005/35/EY (COM(2023) 273 final) och 5) upphävandet av direktivet om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå (EG) N:o 1406/2002 (COM(2023) 269 final).

Statsrådet lämnade U-skrivelsen (U 32/2023 rd) till riksdagen den 24 augusti 2023 gällande ändring av flaggstatsdirektivet samt direktivet om hamnstatskontroll. Följande U-skrivelser gavs för sjöfartspaketets följande förslag; statsrådets skrivelse till riksdagen om Europeiska kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2009/18/EG (U 28/2023 rd), statsrådets skrivelse till riksdagen om kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om Europeiska sjösäkerhetsbyrån och om upphävande av förordning (EG) 1406/2002 (U 31/2023 rd) statsrådets skrivelse till riksdagen om kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av 2005/35/EG om föroreningar förorsakade av fartyg och om införande av sanktioner, inbegripet straffrättsliga sanktioner, för föroreningsbrott (U 33/2023 rd). Övriga förslag i sjöfartspaketet har ingen direkt påverkan på ändringarna av flaggstatsdirektivet och direktivet om hamnstatskontroll, och därför behandlades de både på EU-nivå och nationellt som separata helheter.

Sjöfartspaketet presenterades i rådets sjöfartsarbetsgrupp den 7 juni 2023. Förslag till ändringar av flaggstatsdirektivet behandlades i arbetsgruppen för sjöfart den 26 juli 2023, varefter beredningen fortsatte i september och november 2023. Förslag till ändringar av direktivet om hamnstatskontroll behandlades i arbetsgruppen för sjöfart den 26 juli 2023, varefter beredningen fortsatte i oktober och november 2023. Samförstånd om båda direktivförslagen nåddes av rådet för transport, telekommunikation och energi den 4 december 2023.

Ändringar i flaggstatsdirektivet gavs den 27 november 2024 med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/3100 genom ändring av direktivet om fullgörande av flaggstatsförpliktelser 2009/21/EG. Ändringar i direktivet om hamnstatskontroll gavs den 27 november 2024 genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/3099 om ändring av direktivet om hamnstatskontroll 2009/16/EG. Båda direktiven trädde i kraft den 5 januari 2025, och ändringarna genomförs nationellt senast den 6 juli 2027.

#### Beredning av regeringens proposition

Regeringens proposition har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med Transport- och kommunikationsverket. Dessutom har olika myndigheter konsulterats i olika frågor under beredningsprocessen. Beredningen startades genom det beslut om författningsprojektet som kommunikationsminister Ranne godkände den 7 februari 2025. Beredningsmaterialet är offentligt tillgängligt i statsrådets projektportal (LVM003:00/2025).<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Hämtad den 19 januari 2026 från: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM003:00/2025>

Ett utkast till regeringsproposition var ute på remiss den 2 mars–den 24 april 2026 i Utlåtandetjänsten på webbplatsen utlåtande.fi. Remissresponsen beskrivs nedan i avsnitt 6. Utlåtandena har publicerats i statsrådets projektportal.

## **2 Nuläge och bedömning av nuläget**

### **2.1 Allmänt**

Tillsynen över fartygssäkerheten grundar sig på flera internationella konventioner som tillämpas av flaggstater och hamnstater samt på relevant EU-lagstiftning. Inspektioner av fartyg säkerställer att fartygen uppfyller kraven på säkerhet, miljöskydd och besättningens arbetsförhållanden. Syftet med dessa inspektioner är att förebygga olyckor, skydda den marina miljön och säkerställa sjösäkerheten genom internationellt samordnade regler.

Myndigheternas roll gällande sjösäkerheten är uppbyggd kring tre försvarslinjer när det gäller offentliga åtgärder. Flaggstaten har det primära ansvaret för att se till att fartyget som seglar under dess flagg är i skick att gå till sjöss och att det har de certifikat som krävs för att visa att det följer internationella regler och normer. Flaggstaten är därmed den första försvarslinjen. Eftersom flaggstatsreglerna endast gäller för fartyg som för den aktuella statens flagg och eftersom vissa flaggstater inte är villiga eller kan kontrollera att deras flottor följer de tillämpliga reglerna utför hamnstatskontrolltjänstemän inspektioner av utländska fartyg i hamn. Hamnstatskontroll är därför den andra försvarslinjen. Trots de förebyggande åtgärder som vidtas på dessa två nivåer kan det ändå inträffa olyckor och ske överträdelser av de aktuella skyldigheterna, antingen uppsåtligt eller genom oaktsamhet. I syfte att kontinuerligt genomföra förbättringar, undvika att liknande olyckor inträffar igen och bestraffa dem som ägnar sig åt olaglig verksamhet bör orsakerna till olyckor och överträdelser undersökas. Detta är den tredje försvarslinjen inom sjösäkerheten.

På grund av internationella skyldigheter är Finland, i egenskap av hamnstat, skyldigt att utföra ett visst antal inspektioner av fartyg. Vid hamnstatskontrollerna ska alla fartygets certifikat och säkerhetsdokument granskas. Dessutom ska en extern inspektion av i första hand fartygets utrustning genomföras. Numera ingår i hamnkontrollerna också så kallade operativa kontroller, där personalens förmåga att använda fartygets säkerhetsutrustning m.m. kontrolleras. Fartygsinspektioner spelar en viktig roll i flaggstatskontrollen. De säkerställer att fartyg som för flaggstatsens flagg uppfyller kraven enligt internationella konventioner och nationell lagstiftning under hela sin registreringstid.

Transport- och kommunikationsverket är behörig tillsynsmyndighet för fartygssäkerhet. Hamn-, tull-, gränsbevaknings-, polis-, arbetssäkerhets- och hälsovårdsmyndigheterna samt försvarsmakten och Trafikledsverket är inom sina respektive verksamhetsområden skyldiga att på begäran ge Transport- och kommunikationsverket nödvändig handräckning vid tillsynen över fartygssäkerheten.

### **2.2 Nationell lagstiftning**

#### **2.2.1 Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten**

I lagen om tillsyn över fartygssäkerheten föreskrivs om tillsynen över efterlevnaden av regler och bestämmelser som gäller fartygssäkerhet. Lagen tillämpas på fartyg som används vid handelssjöfart på finskt vattenområde samt på finska fartyg också utanför finskt vattenområde. Finska vatten är ett etablerat begrepp i sjöfartslagstiftningen och avser Finlands vattenområden och insjöområdet. Lagen tillämpas också på fartygs finska redare samt sådana utländska redare

som bedriver handelssjöfart på finskt vattenområde. I denna lag avses med redare den som äger fartyget eller hyr hela fartyget och som utövar faktisk beslutanderätt i fartygssäkerhetsfrågor.

I lagen om tillsyn över fartygssäkerheten finns bestämmelser om tillsynsmyndigheternas rättigheter, förrättande av inspektioner, tvångsmedel som står till myndigheternas förfogande och påföljder samt särskilt dessutom om garanterande av en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik.

Denna lag tillämpas i tillämpliga delar på administrativa fartyg och dylika fartygs redare. Administrativa fartyg definieras inte längre i lagstiftningen. Det fanns en definition av administrativa fartyg i lagstiftningen när den nuvarande lagen trädde i kraft. Enligt förordningen om besiktning av fartyg (1123/1999), som upphävdes 2011, är administrativa fartyg ett av staten eller kommunen ägt fartyg som används för annat ändamål än transport av passagerare eller last i allmän trafik.

Den nuvarande lagen om tillsyn över fartygssäkerheten tillämpas även på fartyg inom handelssjöfart som tillfälligt har tagits ur drift, en som fortfarande omfattas av regler och bestämmelser om fartygssäkerhet. Lagens ursprungliga syfte var att ta hänsyn till exempelvis kemikalie- och oljetankfartyg som tillfälligt används som lagringsanläggningar. På grund av den fara de utgör för miljön är det motiverat att förbehålla myndigheterna rätten att ingripa mot användningen av sådana fartyg. Lagen gäller inte fartyg som permanent tagits ur drift. Detta gäller exempelvis fartyg som används som spannmålsförråd eller som används som bostäder, restauranger eller hotell och då är permanent kopplade till nätverk i land.

Lagen tillämpas dock inte på försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg, om dessa inte används i allmän trafik för befordran av passagerare eller last. Lagen gäller inte heller fritidsbåtar. Tillsynen över fritidsbåtar regleras av sjötrafiklagen (782/2019).

Den nuvarande lagen om tillsyn över fartygssäkerheten består av sju kapitel. Kapitel 1 i lagen innehåller allmänna stadganden om tillämpningsområdet och definitioner. Dessutom innehåller kapitlet en informativ paragraf som redogör för annan lagstiftning som rör fartygssäkerheten. I kapitel 2 i lagen föreskrivs om tillsynsmyndigheten och dess uppgifter. Transport- och kommunikationsverket är den tillsynsmyndighet som avses i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. I detta kapitel föreskrivs om inspektörernas rättigheter och andra myndigheters skyldighet att ge Transport- och kommunikationsverket behövlig handräckning och skyldigheten för leverantören av fartygstrafikservice att bistå tillsynsmyndigheten.

I kapitel 3 i lagen föreskrivs om konstaterande av fartygssäkerheten och förhandsmeddelande om fartyg. I detta kapitel föreskrivs om dokumentkontroll och inspektion av fartyg. I kapitlet verkställs också medlemsstatens skyldigheter att enligt direktivet om hamnstatskontroll utföra ingående inspektioner, utökade inspektioner och obligatoriska inspektioner av fartyg. Kapitlet innehåller också bestämmelser om uppskjutande av och undantag av obligatoriska inspektioner.

I 4 kap. i lagen finns det bestämmelser om tvångsmedel och påföljder. I kapitlet föreskrivs om interaktionen mellan tillsynsmyndigheten och redaren eller fartygets befälhavare i en situation där fartyget inte uppfyller bestämmelserna eller föreskrifterna om fartygssäkerhet. I kapitlet föreskrivs om vite och hot om avbrytande, kvarhållande av fartyg, förbud mot tillträde till hamn och utvisning av fartyg. Detta kapitel innehåller även bestämmelser om överträdelse av tillsynen över fartygssäkerheten samt sekretessbrott.

I kapitel 4 a i lagen föreskrivs om garanterande av en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik. I kapitlet föreskrivs om inspektioner,

avhjälpande av brister, förbud mot resa och uppskjutande av inspektion enligt besiktningsdirektivet. Kapitlet omfattar även bemyndigande att utfärda förordning.

Kapitel 5 i lagen innehåller bestämmelser om ändringssökande samt inverkan av begäran om omprövning eller ändringssökande på beslut. Kapitel 6 i lagen innehåller särskilda stadganden om till exempel anmälan om förseelser och hemlighållande av anmälarens identitet och om utlämnande av sekretessbelagda uppgifter. Kapitlet reglerar också ersättning för kostnader och skador som de olika parterna åsamkats. Till kapitlet har också fogats bemyndigande att utfärda förordning gällande genomförandet av direktivet om hamnstatskontroll. Statsrådets förordning kan reglera antalet fartyg som ska inspekteras och vilka fartyg som ska inspekteras, Slutligen fastställs i kapitel 7 när lagen träder i kraft.

### 2.2.2 Statsrådets förordning som utfärdats med stöd av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten

Statsrådets förordning om inspektion av utländska fartyg i Finland (1241/2010) har utfärdats med stöd av lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Förordningen tillämpas på varje utländskt fartyg som anlöper en finsk hamn eller ankarplats eller som samverkar med hamnen samt på besättningen på ett sådant fartyg. Förordningens tillämpningsområde har begränsats till fartyg som används i kommersiell verksamhet.

För att genomföra hamnstatskontroll föreskrivs det i förordningen om antalet fartyg som ska inspekteras och om de fartyg som väljs ut för inspektion, om obligatoriska inspektioner av vissa fartyg, om dokumentkontroll och konstaterande av fartygens allmänna skick, om inspektion av fartygspersonalens kompetens, kommunikationsförmåga och språkkunskaper, om mer ingående inspektion om utökad inspektion av vissa fartyg, om inspektionsrapporten, om de fartygsklasser som är föremål för utökad inspektion samt om obligatorisk utökad inspektion av vissa fartyg, om grunderna för kvarhållande av fartyg, om förfaranden vid förbud mot tillträde till hamn, om uppföljning av inspektioner och kvarhållanden och lämnande av information samt om informationsutbyte.

Den nuvarande lagen om tillsyn över fartygssäkerheten omfattar inte bemyndigande att meddela föreskrifter till Transport- och kommunikationsverket, några bestämmelser har därför inte utfärdats till Transport- och kommunikationsverket med stöd av lagen.

### 2.2.3 Övrig lagstiftning och reglering

*Lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg och föreskrifter som utfärdats med stöd av denna*

I lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) föreskrivs om tekniska säkerhetskrav för fartyg, fartygs lastlinjer, besiktning av fartyg, skeppsmätning och säker drift av fartyg. Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten och lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg utgör grunden för lagstiftningen om fartygssäkerhet.

Statsrådets förordning (1796/2009) innehåller bestämmelser om behörighetsvillkoren för utsedd besiktningsman, skeppsmätare och inspektör.

I statsrådets förordning (799/2022) föreskrivs om storleken på de arvoden som betalas till utsedda besiktningsmän och skeppsmätare samt utsedda inspektörer.

*Andra lagar relaterade till tillsynen över fartygssäkerheten*

I lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) föreskrivs om fartygsbemanning, vakthållning, upprättande av en förteckning över besättningen samt skyldighet att anmäla uppgifter till trafik- och transportregistret. Syftet med lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg (395/2012) är att säkerställa att fartygspersonalens arbets- och boendemiljö är säker och hälsosam samt att fartygspersonalen erbjuds lämplig mat, rekreation och fritid ombord på fartyget.

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

Bestämmelser om tillsyn över efterlevnaden av bestämmelser och föreskrifter om förhindrande av miljöförorening från fartyg finns också i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009). Syftet med denna lag är att förhindra miljöförstöring som orsakas av normal drift av fartyg genom förbud av utsläpp av skadliga ämnen till luft och vatten eller begränsningar av utsläpp av sådana ämnen. Dessutom reglerar lagen hur avfall från normal drift av fartyg ska tas emot i hamn.

Bestämmelser om säkerhetsåtgärder och deras tillsyn på fartyg och i hamnar regleras i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar och lagen om sjöfartsskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004).

I lagen om tryckbärande anordningar föreskrivs om tillsynen av tryckbärande anordningar i fartyg (1144/2016). Transport- och kommunikationsverket är tillsynsmyndighet. Lagen om transport av farliga ämnen (541/2023) tillämpas även på fartygstransporter inom finskt vattenområde och med finska fartyg utanför finskt vattenområde.

## **2.3 Internationell utveckling och EU-lagstiftning**

### **2.3.1 Den internationella utvecklingen**

Sjöfarten har på grund av sin historia och internationella karaktär utvecklat en särskild regleringsstruktur. Förenta nationernas havsrättskonvention (FördrS 49–50/1996) är ett ramavtal som reglerar staternas rättigheter och skyldigheter inom havsområden samt principerna för skydd av den marina miljön. Finland är part i havsrättskonventionen. Förenta nationernas havsrättskonvention, som också fastställer statens skyldigheter som flaggstater, utgör grunden för att Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization), IMO, utfärdar mer detaljerade internationella föreskrifter och normer om fartygssäkerhet som gäller fartygs konstruktion, utrustning, drift, förvaltning, underhåll, duglighet, bemanning och skrotning.

Havsrättskonventionen ålägger fartygens flaggstater vissa skyldigheter. Flaggstaternas inspektion och ansvar är en väsentlig del av det internationella sjöfartssystemet. Effektiv rättskipning och tillsyn främjar säkerheten, skyddar havsmiljön och stärker det internationella samarbetet inom sjöfarten. Enligt artikel 94 i havsrättskonventionen ska varje stat med avseende på administrativa, tekniska och sociala frågor utöva faktisk jurisdiktion och kontroll över fartyg som för dess flagg. Detta ansvar omfattar administrativa, tekniska och sociala frågor som syftar till att säkerställa en säker, ansvarsfull sjöfart som följer internationella bestämmelser. Flaggstaten ansvarar för att föra ett fartygsregister och tillämpa sin egen lagstiftning på alla registrerade fartyg, deras befälhavare, befäl och besättning. Staterna ska också vidta åtgärder för att säkerställa att fartyg är säkra till sjöss, till exempel genom att ge detaljerade regler för

fartygets konstruktion, utrustning och sjövärdighet samt besättningens kompetens, utbildning och arbetsförhållanden.

Dessutom ska staterna se till att fartygen är utrustade med lämpliga sjökort, navigeringshjälpmedel och kommunikationssystem och att de regelbundet inspekteras av behöriga inspektörer. Befälhavare och besättning ska ha gedigen kompetens inom olika områden av sjöfart samt kunskap om internationella säkerhets- och miljöbestämmelser. Staterna ska följa allmänt godkända internationella regler och praxis för att säkerställa sjöfartens säkerhet och enhetlighet över hela världen. Om en stat misstänker att en annan stat inte har fullgjort sina skyldigheter som flaggstat på ett korrekt sätt, kan det underrätta det berörda landet, som då måste utreda situationen och vidta nödvändiga åtgärder. Dessutom har flaggstaterna en skyldighet att utreda alla allvarliga sjöfartsolyckor, oavsett var de inträffar.

Viktiga är de internationella konventioner som beretts av IMO och som regelbundet ändras genom resolutioner från IMO:s generalförsamling eller kommittéer. Behov av att ändra konventionerna uppkommer av exempelvis den kontinuerliga fartygstekniska utvecklingen, de skärpta säkerhetskraven till följd av sjöfartsolyckor eller förändringarna i det internationella säkerhetsläget.

De internationella konventioner som beretts av IMO är ofta förenade med koder (code) som innehåller mera detaljerad reglering som delvis är obligatoriska, delvis frivilliga. Dessutom meddelar IMO anvisningar med karaktär av rekommendationer (guidelines), som dock i praktiken kan ha en betydande styrande verkan trots att de inte är bindande för de fördragsslutande staterna.

Tillsynen över fartygssäkerheten baseras ofta på flera internationella konventioner som fastställer krav på fartygets konstruktion, utrustning, besättning och drift. Den viktigaste av dessa är SOLAS-konventionen, som täcker bland annat strukturella säkerhetskrav, livräddningsutrustning, brandskydd och navigationssystem. SOLAS-konventionen omfattar dessutom en uppsättning koder som innehåller närmare tekniska krav som gäller fartyg. Koderna kompletterar sålunda bestämmelserna i bilagan till SOLAS-konventionen. En del av koderna utgör tvingande delar av SOLAS-konventionen och innehåller rättsligt bindande bestämmelser. En del av koderna har fortfarande karaktären av rekommendationer.

MARPOL-konventionen kompletterar säkerhetsaspekten genom miljöskydd och ställer till exempel krav på system för hantering av olja och avfall. Bestämmelserna i förordningen om ikraftträdande av ändringarna av bilagan till 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, FördrS 22/1984), nedan *STCW-konventionen*, säkerställer att utbildning, kompetens och vilotider för fartygsbesättning uppfyller internationella krav. Utöver detta samordnas sjöarbetares rättigheter och arbetsvillkor till en del av en övergripande sjösäkerhet genom 2006 års konvention om sjöarbete (Maritime Labour Convention, FördrS 52/2013), nedan kallad *konventionen om sjöarbete*, som utarbetats under Internationella arbetsorganisationens (International Labour Office), nedan *ILO*, överinseende.

Genomförandet och tillsynen av de ovan nämnda konventionerna och regelverken styrs av IMO:s kod för genomförande av instrument (IMO Instruments Implementation Code), nedan kallad III-koden, som ålägger stater att tillämpa internationella regelverk konsekvent och effektivt. III-koden omfattar flaggsstats-, hamnstats- och kuststatskyldigheterna. Syftet är att säkerställa en konsekvent efterlevnad av reglerna internationellt. Fartygssäkerheten är därför nära kopplad till internationellt samarbete. Effektiv övervakning kräver effektiv lagstiftning,

inspektioner och kontinuerlig rapportering till internationella sjöfartsmyndigheter och organisationer såsom IMO och ILO.

### 2.3.2 EU-lagstiftning

#### *Flaggstatsdirektivet och viktiga ändringar av detta*

Flaggstatsdirektivet antogs i april 2009 och reglerar tillämpningen av de regler som är tillämpliga på flaggstater på unionsnivå. Ansvaret för att övervaka fartygens efterlevnad av vissa IMO-konventioner ligger hos den stat där fartyget är registrerat och vars nationalitet fartyget har, dvs. flaggstaten. De två viktigaste målen för direktivet är att se till att säkerhetsreglerna efterlevs och att förhindra föroreningar, samt att se till att medlemsstaterna uppfyller sina skyldigheter som flaggstater. Direktivet syftar därför till att säkerställa att fartyg som seglar under EU-medlemsstaters flagg uppfyller alla krav på säkerhet och förhindrande av förorening och är lämpliga för drift.

Direktivet syftar också till att säkerställa att EU:s medlemsstater har tillräckliga resurser för att korrekt, effektivt och konsekvent kunna fullgöra sina skyldigheter som flaggstater. Direktivet har också bidragit till att minska den administrativa bördan. Direktivet säkerställer att medlemsstaternas fartyg uppfyller samma krav, vilket underlättar överföringen av fartyg mellan EU-medlemsstaternas register och därmed underlättar den inre marknaden.

Syftet med granskningen av flaggstatsdirektivet var att uppdatera och förbättra EU-lagstiftningen för att öka säkerheten och förebygga miljöföroreningar orsakade av EU-fartyg. Det reviderade direktivet tar hänsyn till förändringar både i det internationella regelverket och inom tekniken. Genom direktivet införlivas i EU-lagstiftningen de delar av genomförandekoden för IMO:s rättsliga instrument som är av betydelse för flaggstaten och förenhetligas EU:s förpliktelser med internationella föreskrifter. Den viktigaste ändringen som gäller IMO:s rättsliga instrument var att en hänvisning tillfogades till genomförandekoden för IMO-dokument, III-koden. Innan direktivet ändrades hade III-koden beaktats endast delvis och fragmentariskt i direktivet. För närvarande är flaggstatsdirektivet mer i linje med III-koden, vilket också har klargjort den rättsliga situationen.

Nya definitioner av bland annat flaggstatens besiktningsman och flaggstatens inspektör fogades till direktivet. Till direktivet fogades också nya bestämmelser om ansvarsområden och gemensam kapacitetsuppbyggnad för flaggstatens personal. Detta omfattar kontinuerlig utveckling av utbildningsprogram och -material som återspeglar uppdateringar i de internationella IMO-konventionerna samt eventuella nya krav till följd av miljöhänsyn, särskilt när det gäller ny teknik.

Genom det reviderade direktivet effektiviseras tillsynen över godkända klassificeringssällskap och införs digitaliseringskrav för flaggstaternas inspektionsrapporter. Direktivet möjliggör användningen av elektroniska certifikat samt inrättande av en ny inspektionsdatabas.

Direktivet kräver att de nationella myndigheterna övervakar sin fartygsflotta tillräckligt och på så vis bidrar till att behålla behövlig teknisk personal för övervakning och kontroller av fartyg, trots att de inspektionsuppgifter som hänför sig till dem har lagts ut på tredjeparter.

Enligt direktivet ska medlemsstaterna vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att fartyg som har rätt att föra deras flagg följer internationella regler och normer. Dessa åtgärder omfattar bland annat kompletterande flaggstatsinspektioner av fartyg för att kontrollera att fartyget verkligen är i det skick som anges i de certifikat som utfärdats för det.

Till direktivet fogades ett nytt krav, enligt vilket flaggstaten ska ha tillräckliga resurser som står i proportion till flottans storlek och typ för att uppfylla den kompletterande inspektionsplikten och EU:s krav på tillsyn och övervakning som sker genom godkända organisationer.

#### *Direktivet om hamnstatskontroll och viktiga ändringar av detta*

Direktivet om hamnstatskontroll gavs också i april 2009. Sedan direktivet antogs har det baserats på Paris samförståndsavtal, nedan *Paris MOU*, från 1982 gällande hamnstatskontroll. Syftet med Paris MOU är att öka effektiviteten genom att samordna hamnstatskontroller. Alla medlemsstaterna i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) med kusthamnar (24 kusthamnar) samt Kanada och Förenade kungariket är parter i Paris MOU. Efter invasionen av Ukraina upphävdes Rysslands medlemskap i Paris MOU. EU är inte part i Paris MOU.

Direktivet om hamnstatskontroll reglerar hamnstatskontrollinspektioner på EU-nivå. Hamnstatskontroll är ett system för inspektion av utländska fartyg i hamnar i andra stater än flaggstaten av tjänstemän inom hamnstatskontrollen för att kontrollera att befälhavarens, befälens och besättningens behörighet ombord samt fartygets skick och utrustning uppfyller kraven i internationella konventioner och tillämplig EU-lagstiftning i Europeiska unionen.

Direktivet om hamnstatskontroll syftar till att inverka så att antalet undermåliga fartyg minskar avsevärt i vatten som omfattas av medlemsstaternas jurisdiktion. Hamnstatskontrollen är därför viktig för att säkerställa sjösäkerheten och för att skydda den marina miljön. Ett viktigt inslag i uppnåendet av direktivets syfte är att skapa gemensamma grunder för hamnstatskontrollerna av fartyg och harmonisera förfarandena för inspektioner och kvarhållande genom att utnyttja den sakkunskap och erfarenhet som bygger på Samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (Paris MOU).

Med stöd av direktivet om hamnstatskontroll tillämpas inom EU ett hamnstatskontrollsystem. Direktivets syfte är att inspektera alla fartyg som besöker hamnar i unionen och regionen för Paris MOU med jämna mellanrum som beror på deras riskprofil så att fartyg som orsakar större risk inspekteras grundligare och med kortare mellanrum än andra. Fartyg som upprepade gånger bryter mot reglerna kan hindras från att anlöpa medlemsstaternas hamnar för viss tid och de kan slutligen förbjudas att trafikera till medlemsstater.

Ändringen av direktivet syftar till att förbättra EU:s hamnstatskontrollsystem genom att förenhetliga det med den utveckling som inträffat på nivån för IMO och Paris MOU för att säkerställa att medlemsstaternas förpliktelser på EU-nivå och internationell nivå inte står i konflikt med varandra. Strävan med förslaget har dessutom varit att uppdatera direktivet om hamnstatskontroll och förenhetliga det med IMO:s konvention om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, Nairobikonventionen om borttagande av vrak och internationella regler och förfaranden som fastställts av Internationella arbetsorganisationen (ILO). Direktivet om hamnstatskontrollens tillämpningsområde har dessutom utvidgats till fiskefartyg med en längd över 24 meter. Hamnstatskontrollsystemet är frivilligt för dessa fartyg.

Ändringen av direktivet medför också ändringar i inspektionsåtagandet (den så kallade ”skäligen andelen”) och hur detta beräknas och efterlevs av medlemsstaterna. Direktivet anpassades till ändringarna i Paris MOU när det gäller inspektionsåtagandet. I fortsättningen möjliggörs större flexibilitet för missade inspektioner när de beror på antingen operativa skäl eller force majeure-skäl. I direktivändringen förutsätts att en utökad inspektion i fortsättningen utförs av minst två hamnstatskontrolltjänstemän i stället för en som för närvarande. I det reviderade direktivet föreskrivs också att den Europeiska kommissionen i samarbete med medlemsstaterna utvecklar ett nytt fortbildnings- och utbildningsprogram för hamnstatsinspektörer.

Genom det reviderade direktivet ersattes förfarandet med flaggstaternas vita, grå och svarta lista med nya listor som beskriver prestanda (hög/medium/låg prestandalista) på det sätt som överenskommit i Paris MOU. Direktivändringen främjar också införandet och användningen av elektroniska fartygscertifikat genom att föreskriva om en gemensam databas och ett gemensamt valideringsverktyg för certifikat, med vars hjälp fartygsinspektioner kan förberedas och inriktas bättre.

I det reviderade direktivet är dessutom sättet att rikta in sig på fartyg för inspektioner uppdaterat. När fartygens riskprofil fastställs ska större uppmärksamhet fästas vid fartygens miljörelaterade egenskaper och brister i dem. Genom ändringarna förbättras medlemsstaternas beredskap att upptäcka och avhjälpa brister i efterlevnaden av regler och normer som gäller säkerhet och miljö samt förhindrande av föroreningar.

I det reviderade direktivet förutsätts att medlemsstaterna har ett kvalitetsstyrningssystem för att kunna certifiera deras organisation, strategier, processer, resurser och dokumentation för hamnstatskontroll. Detta förutsätts redan av medlemsstaternas sjöfartsförvaltningar för flaggstatens del. Kvalitetsstyrningssystemets syfte är att stödja medlemsstaterna med att hålla jämna steg med den ökande komplexiteten och kraven för hamnstatskontrollinspektionerna.

### *Besiktningdirektivet*

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

Besiktningdirektivet undanröjde överlappande verksamhet när det gäller specialbesiktningarna av fartyg och de inspektioner som det föreskrivs om i andra författningar. Besiktningdirektivet preciserade också tidsfristerna för de årliga inspektioner som ska utföras på ro-ro-passagerarfartyg på så sätt att inspektionerna ska utföras regelbundet med cirka sex månaders mellanrum. Reglerna för inspektionerna förtydligades så att den ena av de årliga inspektionerna ska utföras då fartyget är i drift och den andra inspektionen då fartyget är i hamn. Inspektionerna ska uppfylla de föreskrivna kraven i det berörda EU-landet och omfatta indelning och stabilitet, maskiner och elektriska anläggningar, lastning och stabilitet, brandskydd, högsta antal passagerare, livräddningsutrustning och transport av farligt gods, radiokommunikationer och navigering.

## **2.4 Bedömning av nuläget**

### 2.4.1 Lagstiftning

#### *Inledning*

Lagstiftningen gällande tillsyn av fartygssäkerhet kräver ajourföreling och en strukturell uppdatering. Det har gått 30 år sedan lagen om tillsyn över fartygssäkerheten trädde i kraft, och under denna tid har den nuvarande grundlagen antagits och de allmänna bestämmelserna för offentlig förvaltning reformerats. Dessutom har EU:s sjöfartslagstiftning och internationell

reglering ökat avsevärt under denna period. Denna utveckling har hanterats genom flera lagändringar under årens lopp. Delvis på grund av detta har lagens struktur inte förblivit konsekvent, och lagen uppfyller inte heller de aktuella kraven på bästa sätt. Dessutom bör lagen om tillsyn över fartygssäkerheten genomföra viktiga internationella bestämmelser och EU-lagstiftning på ett mer omfattande sätt än vad som för närvarande är fallet. Vid tillämpningen av lagen har det konstaterats att bestämmelserna om flaggstatsinspektioner och hamnstatskontroller samt andra inspektioner i tillämpliga delar bör systematiseras separat, särskilt med beaktande av de ovan beskrivna nya kraven i EU-regleringen som riktar sig specifikt mot flaggstatsinspektionen.

#### *System med sanktioner*

För närvarande hanteras mindre överträdelser, såsom underlåtenhet att registrera ett fartyg, vanligtvis genom en varning baserad på etablerad administrativ praxis. Anmärkningarna används särskilt vid tillsynen av finska fartyg och redare. Den nuvarande lagen om tillsyn över fartygssäkerheten saknar dock möjligheten att utfärda en anmärkning eller en varning på grundval av bestämmelser.

Baserat på erfarenheter från tillsynen är det en liten andel av redarna som inte rättar sig efter myndigheternas uppmaningar eller anmärkningar, vilket minskar regleringens effektivitet. Allvarliga brister i utländska fartyg hanteras huvudsakligen genom kvarhållande under hamnstatskontroller.

Det nuvarande systemet med sanktioner ger inte tillräckliga medel att ingripa i upprepade eller systematiska försummelse som inte kräver omedelbart kvarhållande. Av denna anledning föreslås att uttryckliga bestämmelser om anmärkningar och varningar läggs till i lagen som en del av ett graderat sanktionssystem.

#### *Vite och hot om avbrytande*

I 12 § 1 mom. i den nuvarande lagen om tillsyn över fartygssäkerheten regleras om brister eller missförhållanden som konstaterats i fartygssäkerheten. Om det vid inspektion eller annars framgår att fartyget till någon del inte uppfyller kraven i stadgandena och bestämmelserna om fartygssäkerheten eller internationella överenskommelser som är bindande för Finland eller att redaren eller fartygets befälhavare inte annars iakttar ovan nämnda stadganden och bestämmelser eller överenskommelser, skall tillsynsmyndigheten efter överläggningar med redaren eller fartygets befälhavare ge lämpliga instruktioner för avhjälpande av bristerna eller missförhållandena. Enligt 2 mom. i paragrafen om redaren tredskas eller frågan inte tål dröjsmål, kan tillsynsmyndigheten efter att ha hört vederbörande, ålägga redaren eller befälhavaren att inom utsatt tid vidta nödvändiga åtgärder för att avhjälpa bristerna eller missförhållandena.

I 13 § 1 mom. i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten föreskrivs om transport- och kommunikationsverkets befogenhet att förena ett åläggande enligt 12 § 2 mom. i lagen med vite eller hot om avbrytande. Vite och hot om avbrytande kan föreläggas redaren eller dennes ombud eller båda. Bestämmelser om vite och hot om avbrytande finns i viteslagen (1113/1990). I 13 § 2 mom. i lagen föreskrivs att om tillsynsmyndigheten har grundad anledning att misstänka att redaren försöker kringgå åläggandet genom att ta fartyget ur trafik i Finland, kan Transport- och kommunikationsverket förordna att redaren innan fartyget lämnar finsk hamn ska ställa en säkerhet som motsvarar vitet. När den åtgärd som tillsynsmyndigheten beslutat om blivit vidtagen ska säkerheten återställas till redaren.

Enligt artikel 34 i direktivet om hamnstatskontroll ska medlemsstaterna fastställa ett system med sanktioner som tillämpas för överträdelse av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att sanktionerna tillämpas. De föreskrivna påföljderna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Direktivet om hamnstatskontroll ålägger medlemsstaterna att inrätta ett system med sanktioner, men lämnar nationellt handlingsutrymme till medlemsstaterna att besluta om systemet med sanktioner ska vara straffrättsligt eller om den ska baseras på administrativa sanktioner. Bestämmelserna i den nuvarande lagen om tillsyn över fartygssäkerheten om vite och hot om avbrytande kan anses uppfylla skyldigheten enligt artikel 34 i direktivet om hamnstatskontroll.

Även om det inte har varit nödvändigt att tillgripa förfaranden med vite eller hot om avbrytande, vid tillsynen över fartygssäkerheten, är syftet med användningen av administrativa tvångsmedel att säkerställa efterlevnaden av lagstadgade skyldigheter och beslut som fattats av myndigheterna. Beslut som fattas av myndigheterna kan ha stor inverkan på sjösäkerheten, och det kan vara avgörande att de verkställs snabbt. Av denna anledning, och i enlighet med ovan nämnda EU-lagstiftning, har administrativa tvångsmedel ansetts nödvändiga för att säkerställa tillsynen över fartygssäkerheten.

#### *Anmälan av brott*

I 15 § i den gällande lagen om tillsyn över fartygssäkerheten anges att om det finns skäl att misstänka brott mot bestämmelserna om fartygssäkerheten, ska tillsynsmyndigheten anmäla detta till åklagaren. Enligt 15 § 2 mom. kan anmälan lämnas ogjord, om brottet är ringa och om det framgår att gärningen har orsakats av en med tanke på omständigheterna ursäktlig vårdslöshet eller tanklöshet och allmän fördel inte kräver att anmälan görs. I praktiken hänskjuts misstänkta brott till förundersökningsmyndigheten så att en förundersökning kan genomföras i enlighet med gällande bestämmelser innan åtal övervägs.

#### *Tillsynsförseelse som gäller fartygssäkerhet*

Tillsynsförseelse som gäller fartygssäkerhet föreskrivs i 16 § i den nuvarande lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Enligt bestämmelsen är det straffbart om en redare, dennes ombud, ett fartygs befälhavare eller varje annan för fartygets drift ansvarig person inte iakttar ett beslut eller förordnande som tillsynsmyndigheten meddelat. Det är också straffbart om en redare eller ett fartygs befälhavare försummar att lämna det förhandsmeddelande som avses i 11 a §. Om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans, ska för gärningen dömas till böter för tillsynsförseelse som gäller fartygssäkerhet. Hänvisningen i 16 § i den nuvarande lagen till 11 a § uppfyller också skyldigheten om sanktionssystem enligt artikel 34 i direktivet om hamnstatskontroll.

I 14 § 1 mom. i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten föreskrivs att om ett fel eller en brist i fartygssäkerheten är av sådan art att fartygets drift i den fart för vilken det är avsett orsakar omedelbar fara för fartyget eller för besättningen, fara för människoliv eller väsentlig fara för hälsan, den övriga trafiken eller den marina miljön, ska tillsynsmyndigheten fatta ett skriftligt beslut om att kvarhålla fartyget, inskränka dess drift eller förbjuda användningen av en utrustning, anordning, rutin eller ett arrangemang ombord tills felet är rättat eller bristen avhjälpt. Det skriftliga beslutet ska motiveras och i det ska uppges alla de omständigheter som har lett till att fartyget kvarhållits. Enligt 2 mom. i paragrafen kan tillsynsmyndigheten fatta ett ovannämnt beslut också om redaren eller fartygets befälhavare motsätter sig en inspektion eller om tillsynsmyndigheten förvägras de dokument, förteckningar eller upplysningar som den är berättigad till enligt 6 §, eller om redaren eller fartygets befälhavare inte avhjälpes en brist eller ett missförhållande i fartygssäkerheten inom den tid som utsatts av tillsynsmyndigheten.

I 11 a § i lagen föreskrivs skyldigheten att lämna förhandsanmälan i enlighet med direktivet om hamnstatskontroll. Befälhavaren eller redaren för ett fartyg som omfattas av en utökad inspektion enligt artikel 14.1 i direktivet om hamnstatskontroll ska ansvara för att förse tillsynsmyndigheten med den information om fartyget och dess besök som anges i bilaga III till direktivet om hamnstatskontroll.

Vid försummelse av skyldigheten att lämna förhandsmeddelande ska tillämpas 10 § 2 mom. i statsrådets förordning om inspektion av utländska fartyg i Finland (619/2004), i vilket konstateras att fartyget ska genomgå en utökad inspektion i den finska anlöpshamnen om en sådan förhandsanmälan som förutsätts enligt 11 a § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten inte lämnas.

Den nuvarande praxisen, där inledande av ärendet förutsätter misstanke om brott och en anmälan till förundersökningsmyndigheten, räcker inte i alla situationer för att säkerställa att fartygets befälhavare eller redaren vidtar nödvändiga åtgärder trots myndighetens uppmaning. I praktiken görs sådana anmälningar sällan, i genomsnitt mindre än fem per år, vilket visar att det nuvarande systemet inte ger tillräckliga medel att åtgärda överträdelser innan straffrättsligt ansvar uppstår. I sådana situationer är det nödvändigt att tillsynsmyndigheten har administrativa sanktioner till sitt förfogande för att styra aktörerna att fullgöra sina skyldigheter redan innan ett brott begås. Att kvarhålla ett fartyg är en effektiv åtgärd vid allvarliga säkerhetsbrister, men dess främsta syfte är att förhindra att sjöodugliga fartyg tas i drift. Kvarhållande är inte ändamålsenligt i situationer där det till exempel handlar om att en uppmaning har försummats eller om någon annan mindre brist som ändå kräver åtgärder. Införandet av en administrativ påföljdsmekanism skapar en förebyggande effekt och effektiviserar tillsynen så att efterlevnaden av regelverket kan säkerställas utan att något brott begås. Detta förbättrar fartygssäkerheten och ger myndigheterna större befogenheter att hantera eventuella problem på ett rättvist och effektivt sätt.

#### 2.4.2 Driftsmiljö

Sjötrafiken är avgörande för Finlands utrikeshandel, den internationella persontrafiken och inrikes skärgårdstrafiken. År 2024 stod andelen sjötransporter för över 95 procent av utrikeshandelns godstransporter beräknat i ton. Finländska fartygs andel av godstransporterna inom utrikeshandeln varierar årligen från en fjärdedel till en tredjedel. Genom att upprätthålla sjösäkerheten säkerställs en fungerande sjötrafik. Finlands kustlinje sträcker sig över 1 100 kilometer. Östersjön är ett särskilt känsligt område, eftersom det är världens största brackvattenområde, geologiskt ungt och grunt. Handelssjöfartens farleder som upprätthålls av Trafikledsverket finns längs kusten och i inlandsvattnen och uppgår till över 4 000 kilometer. Det finns cirka 50 hamnar för utrikestrafik som används av handelsfartyg. Farlederna är svåra att navigera och vintern gör sjöfarten mer krävande. Östersjön har en livlig passagerartrafik och till exempel mycket oljetransporter. Finska hamnar tar emot mellan 2 200 och 2 800 fartygsbesök per månad. År 2025 tog finska hamnar emot totalt 22 500 besök av utländska fartyg. Mellan 1 300 och 1 500 olika handelsfartyg besöker hamnarna varje år, antingen regelbundet eller enstaka gånger. Fartygens flaggstatsfördelning är mycket omfattande. Det totala antalet fartygsbesök har gradvis minskat, men fartygens nettovolym har ökat och uppgår, baserat på antalet fartygsbesök, till totalt 30–35 miljoner nettoton per månad.

Sedan 2022 har rysk olja allt oftare transporterats över Östersjön av en så kallad skuggflotta. Fenomenet drivs av försök att kringgå sanktionerna mot rysk olja. Enligt definitionen i IMO:s resolution A.1192(33) avses med skuggflotta bland annat fartyg som bedriver olaglig verksamhet för att kringgå sanktioner eller som används för andra olagliga ändamål. Dessa fartyg är vanligtvis gamla, i dåligt tekniskt skick och registrerade under tredjeländers flagg.

Fartygens sjövärdighet kan vara dålig under isiga förhållanden. Det är inte heller säkert att besättningen har tillräcklig yrkesskicklighet och förmåga för förhållandena i Finska viken. Dessa fartygs ägar- och förvaltningsstrukturer är ofta avsiktligt komplexa och otransparenta, så att de lätt kan kringgå sanktioner, försäkringskrav och myndighetstillsyn.

Ökningen av antalet fartyg i skuggflottan ökar betydligt riskerna för sjösäkerheten och miljön i Östersjön, särskilt i Finska viken, som är ett av världens mest trafikerade och samtidigt mest sårbara havsområden. Transport av stora laster av råolja och oljeprodukter med fartyg i dåligt skick i trånga farleder och svåra is- och väderförhållanden ökar avsevärt risken för en allvarlig oljeolycka.

Ett nytt och särskilt oroande fenomen i Finska viken är förekomsten av fartyg vars flaggstat är oklar eller obefintlig. Sådana "flagglösa" fartyg, dvs. fartyg utan nationalitet eller med oklar registrering, utgör ett allvarligt hot mot sjösäkerheten. Enligt den internationella havsrättskonventionen ska ett fartyg ha en flaggstat som ansvarar för dess tillsyn, säkerhet och efterlevnad av internationella bestämmelser. Utan en fungerande flaggstat står dessa fartyg i praktiken utanför flaggstatens tillsyn. Som ett resultat saknar de ofta ordentliga säkerhetskontroller, försäkringar och adekvat teknisk support och relaterat underhåll. Kompetensen och operativ beredskap hos fartygsbesättningar kan också vara otillräcklig. Allt detta ökar avsevärt risken för allvarliga sjöolyckor och stora oljeutsläpp i Finska viken och hela Östersjön.

Dessutom har störningar av satellitnavigeringssystem, dvs. GNSS-störningar, ökat under de senaste åren. Störningarna påverkar för närvarande den dagliga sjöfarten i Finska viken. Störningarna hindrar fartygens operativa verksamhet och navigering, vilket ökar risken för olyckor, allvarliga miljöskador och kollisioner. GNSS-störningar påverkar även AIS-systemet som används för positionering och identifiering av fartyg. Störningarna har redan orsakat några farliga situationer. Fartyg måste alltid ta hänsyn till GNSS-störningar när de trafikerar Östersjöområdet. Särskilt riskfyllda störningar orsakas av fartyg i skuggflottan vars besättningar har liten eller ingen erfarenhet av att navigera i Östersjöns förhållanden.

Som svar på denna situation utfärdade Finland och Estland i juni 2025 en sjöfartsvarning för Finska viken, som innehåller allmänna anvisningar för hantering av störningar i GNSS-systemet. Finland har också aktivt tagit upp frågan om störningarna i flera internationella organisationer. I juni 2025 skickade Finland och Estland gemensamt ett cirkulär till IMO om GNSS-störningar, så att fartyg som anländer till Finska viken skulle vara förberedda på störningar.

#### 2.4.3 Fartygstillsyn

Det finns för närvarande inga särskilda nationella, detaljerade lagstadgade krav för flaggstatsinspektioner av inhemska fartyg. Internationella fartyg genomgår 5–10 flaggstatsinspektioner varje år. Inspektionernas inriktning baseras på information från myndigheter, såsom rapporter om olyckor och incidenter, identifierade brister eller andra faktorer som ger anledning att misstänka att säkerhetskraven inte uppfylls. Nya fartyg som för finsk flagg eller fartyg som övergår till finsk flagg ska också inspekteras. Inhemska fartyg är föremål för flaggstatsinspektioner på samma grunder. Dessutom kan tillsynen av den inhemska trafiken genomföras i ett samarbete mellan myndigheter, såsom samarbete mellan Transport- och kommunikationsverket och Gränsbevakningsväsendet i havsområden och med polisen i insjöar. I slutet av 2025 uppgick storleken på den flotta som var registrerad i det finska fartygsregistret (inklusive Åland) till drygt 1 000 fartyg, varav drygt 600 fartyg tillhör den så

kallade faktiska handelsflottan. Det finns cirka 30 rederier i Finland som bedriver internationell sjötrafik.

Resultaten av hamnstatskontrollerna är generellt sett goda. Passagerarbilar som används i internationell passagerartrafik, inklusive fartyg som trafikerar mellan Finland och Sverige, inspekteras var sjätte månad. Lastfartyg inspekteras vanligtvis ungefär en gång per år, men inspektionsfrekvensen bestäms av fartygets riskklassificering och den riskbaserade inriktning som krävs enligt direktivet om hamnstatskontroll. Finlands inspektionskvot har varit omkring 300 inspektioner under de senaste åren. Brister som upptäcks vid hamnstatskontroller avser vanligtvis brandsäkerhet, livräddnings- och navigationsutrustning samt maskineriets och de tekniska systemens skick. Dessutom konstateras vid inspektioner ofta brister i besättningens kompetens, i efterlevnaden av arbets- och vilotider enligt den internationella säkerhetskoden (International Safety Management Code, nedan ISM-koden) samt i uppfyllandet av kraven i sjöarbetskonventionen. När det gäller miljöskydd har brister konstaterats, särskilt när det gäller efterlevnaden av bestämmelserna i MARPOL-konventionen.

Fartygens befäl och besättning har en positiv inställning till inspektionerna, eftersom de gynnar alla parter och stöder en jämlik konkurrens. Ibland omfattar inspektionerna övningar för att säkerställa besättningens verksamhet och utrustningens funktion. Förutom säkerheten och miljön står fartygets anställda och behandlingen av dem i centrum. Personalens arbets- och boendeförhållanden inspekteras också. Alla anställda ska få en saklig lön och garanteras tillgång till vila, mat och dryck.

Utöver hamnstatskontroller och flaggstatsinspektioner genomförs årligen cirka 400 inspektioner av den marina miljön enligt miljöskyddslagen för sjöfarten. Dessa inspektioner skulle hädanefter ingå i de inspektioner som anges i kapitel 7 i den nya lagen om fartygskontroll. Totalt genomförs cirka 800 inspektioner av fartygssäkerheten varje år. För närvarande utförs dessa inspektioner av 20 sjöfartsinspektörer vid Transport- och kommunikationsverket.

Övervakningen av fartyg kan också riktas mot skuggflottor. Fartygen i skuggflottan trafikerar dock i huvudsak internationella farleder och rör sig därför inte på finskt territorialvatten eller anlöper finska hamnar, och de blir därför inte föremål för hamnstatskontroller. Territorialvattnen utgör en del av kuststatens område. Territorialvattnen indelas i det inre territorialvattnet samt det yttre territorialvattnet eller territorialhavet. Vatten innanför de baslinjer för territorialhavet som fastställts i enlighet med havsrättskonventionen utgör del av statens inre vatten. Enligt havsrättskonventionen får varje stat fastställa bredden av sitt territorialhav ut till en gräns av högst tolv nautiska mil från baslinjerna. Bestämmelser om gränserna för Finlands territorialvatten finns i lagen om gränserna för Finlands territorialvatten (463/1956). Om ett fartyg som tillhör en skuggflotta seglar in i finskt territorialvatten gäller i princip alla lagar i kuststaten, det vill säga Finland. I territorialvattnen begränsas kuststatens suveränitet dock av andra staters fartygs rätt till oskadlig genomfart enligt artikel 17 i havsrättskonventionen. Kuststaterna bestämmer över marin forskning och miljöskydd i sina ekonomiska zoner. Fartyg som seglar under andra staters flagg har rätt till fri navigering i den ekonomiska zonen.

Om ett fartyg anlöper en finsk hamn eller ankarplats kan det under vissa förutsättningar bli föremål för en hamnstatskontroll enligt direktivet om hamnstatskontroll. I januari 2025 genomförde Transport- och kommunikationsverket en hamnstatskontroll på ankarplatsen för oljetankern Eagle S, som misstänktes ha skadat elkabeln Estlink 2 mellan Finland och Estland. Myndigheten kvarhöll fartyget efter att ha upptäckt brister vid en inspektion som motiverade kvarhållandet. I januari 2026 genomförde Transport- och kommunikationsverket en hamnstatskontroll av lastfartyget Fitburg i enlighet med direktivet om hamnstatskontroll,

eftersom fartyget misstänktes vara inblandat i skador på undervattenskablar i Finska viken. Inspektionen avslöjade några mindre brister på fartyget, men dessa var inte tillräckligt allvarliga för att äventyra säkerheten för fartyget eller dess besättning, varför fartyget inte kvarhölls. Det fanns inga osäkerheter angående flaggstaten för något av fartygen.

Utländska fartygs fartygssäkerhet kontrolleras i regel när de anlöper finska hamnar eller ankarplatser. Utgångspunkten är fartygets hamnstatskontroll. Det är dock viktigt att lagstiftningen möjliggör inspektion av fartygens säkerhet i fall där en inspektion enligt direktivet om hamnstatskontroll inte är tillämplig eller ändamålsenlig under omständigheterna i ett visst fall. Dessa kan till exempel omfatta observationer som rör fartygets säkerhet eller risker för miljön som kräver snabba åtgärder. Det kan också förekomma situationer som inte omfattas av direktivet om hamnstatskontroll. I sådana situationer bör innehållet i inspektionen tillämpas mer flexibelt så att myndigheten kan hantera risker snabbt och ändamålsenligt.

### **3 Målsättningar**

Syftet med den föreslagna lagstiftningen är att förtydliga och förenkla den nuvarande regleringen av lagen, undanröja mångtydighet och brister samt göra den mer enhetlig i sin helhet. Den föreslagna lagstiftningen syftar också till att möjliggöra nationellt genomförande av de reviderade bestämmelserna i EU:s flaggstatsdirektiv och direktivet om hamnstatskontroll, som trädde i kraft den 5 januari 2025 och måste genomföras nationellt senast den 6 juli 2027. Lagen om tillsyn över fartygssäkerheten är motiverad som en ny lag. På detta sätt upprätthålls sjösäkerheten, förebyggs miljöförorening som orsakas av sjötrafiken, säkerställs att boendetrymmen och arbetsförhållanden ombord uppfyller bestämmelser och regler samt att fartyg i sin helhet följer internationella regler och bestämmelser.

### **4 Förslagen och deras konsekvenser**

#### **4.1 De viktigaste förslagen**

##### **4.1.1 Lagstiftningens struktur, regleringsteknik och nationellt handlingsutrymme**

I propositionen föreslås en ny lag om tillsyn över fartygssäkerheten. I samband med totalreformen förtydligas lagens struktur, ordalydelsen i bestämmelserna uppdateras och förtydligas och regleringen på lag- och förordningsnivå ses över. Dessutom preciseras innehållet i lagen till många delar så att det bättre motsvarar den nuvarande tillämpningspraxisen och stämmer överens med de allmänna förvaltningslagarna. Lagen förtydligar också de nuvarande befogenheterna att utfärda förordningar och ger dessutom Transport- och kommunikationsverket behörigheter att meddela föreskrifter i detaljfrågor och tekniska frågor. Propositionen tar hänsyn till internationella avtal och EU:s lagstiftning.

Den EU-lagstiftning som ska verkställas avser direktiv som i princip verkställs genom att kraven införlivas i nationell lagstiftning. Hänvisningsmetoden används i fall där direktivets bestämmelser är så tekniska och detaljerade att de vid verkställandet inte lämnar något handlingsutrymme för medlemsstaterna. Hänvisningsmetoden används i enskilda paragrafer där en utskrivning av direktivets tekniska bestämmelser i paragrafen gör lagen svåröverskådlig, men där en hänvisning till direktivets krav ändå krävs med hänsyn till helheten. Tillsammans utgör de nationella bestämmelserna och direktivet en helhet som uppfyller de allmänna kraven för genomförandebestämmelser. Det handlar dessutom till stor del om reglering som rör myndighetens verksamhet och som myndigheten känner väl till, varför användning av hänvisningsmetoden också är motiverad ur detta perspektiv. Lagförslaget innehåller också bestämmelser som tillåter utfärdande av bestämmelser på lägre

nivå, vilket innebär att ett regeringsbeslut kan användas för att reglera tekniska och detaljerade frågor som inte behöver regleras på lagstiftningsnivå.

Av de direktiv som ska genomföras lämnar direktivet om hamnstatskontroll och besiktningdirektivet mycket lite nationellt handlingsutrymme. Hamnstatskontroller är mycket noggrant reglerade både på EU-nivå och internationellt, med målet att uppnå en hög grad av harmonisering. Besiktningar enligt besiktningdirektivet är också väldigt väl reglerade, varför det nationella handlingsutrymmet är begränsat. Det finns dock ett nationellt handlingsutrymme inom tillämpningsområdet för besiktningdirektivet, enligt vilket medlemsstaterna kan tillämpa direktivet på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som trafikerar inrikes rutter regelbundet på andra havsområden än de som avses i artikel 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG om säkerhetsregler och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (non-SOLAS-direktivet), där passagerarfartyg i klass A får trafikera. Sådan trafik samt trafik i insjöar föreslås i lagpropositionen att undantas från kapitlets tillämpningsområde, då det vore orimligt och opraktiskt att kräva att fartyg i sådan trafik ska uppfylla alla kraven i direktivet. Flaggstatsbyråden lämnar däremot nationellt handlingsutrymme för att besluta om inriktningen på flaggstatsbyrådena samt deras innehåll.

Kapitel 1 i lagen ska innehålla allmänna bestämmelser om tillämpningsområdet och definitioner. Lagen har ett eget kapitel 2 om myndigheter och deras uppgifter, med en sammanfattning av myndigheternas skyldigheter. Kapitel 3 i lagen skulle innehålla allmänna bestämmelser om inspektioner. Kapitlet skulle innehålla alla allmänna bestämmelser om inspektionerna. Lagen ska innehålla separata kapitel för olika typer av inspektioner, dvs. flaggstatsbyråden i enlighet med flaggstatsbyrådedirektivet (kapitel 4), inspektioner av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i enlighet med besiktningdirektivet (kapitel 5), hamnstatskontroller i enlighet med direktivet om hamnstatskontroll (kapitel 6) och andra fartygssäkerhetsinspektioner (kapitel 7). Kapitel 8 gäller förbud mot tillträde till hamn och kapitel 9 om administrativa säkerhetsåtgärder och tvångsmedel. Kapitel 10 i lagen handlar om påföljder. Kapitel 11, som rör olika bestämmelser, föreskriver bland annat om anmälan av överträdelser, vissa rapporteringsskyldigheter, myndigheternas rätt att inhämta information, ersättning för kostnader och skador samt myndigheternas ansvar. Kapitel 12 i lagen innehåller bestämmelser om ikraftträdande och överföringsbestämmelser.

#### 4.1.2 Myndigheternas uppgifter

Ändringarna av flaggstatsbyrådedirektivet utvidgar myndigheternas skyldigheter så att de måste genomföra regelbundna och riskbaserade flagginspektioner och se till att fartygens faktiska skick överensstämmer med regleringen och fartygscertifikaten. Samtidigt får flaggstatsbyrådena förvaltningar nya uppgifter inom elektronisk informationshantering och informationsutbyte. Databasen på EU-nivå och kraven på elektronisk rapportering enligt direktivet kräver aktuell och spårbar information om inspektioner och fartyg. Samtidigt påbörjas en mer systematisk bedömning av myndigheternas verksamhet än tidigare, både på EU-nivå och internationellt. Deltagande i IMO:s obligatoriska revision kommer att bli en del av flaggstatsbyrådena, och Europeiska kommissionens roll när det gäller att övervaka och utvärdera medlemsstaterna kommer att stärkas. Europeiska sjösäkerhetsbyrån spelar också en viktig roll när det gäller att stärka myndigheternas kompetens, tillhandahålla tekniskt stöd och samordna metoder. Detta innebär att de nationella myndigheterna behöver förtydliga sina procedurer, stärka flaggstatsbyrådena och utveckla informationssystemen, vilket medför en ökad administrativ arbetsbörda. Direktivet kräver dessutom regelbunden och lämplig utbildning och kompetensutveckling för myndighetspersonal i samband med deras uppgifter inom fartygssäkerhetsinspektioner, flaggstatsbyrådena, revisioner och andra tillsynsuppgifter. Enligt artikel

4c som lagts till i direktivet ska personer som ansvarar för eller utför inspektioner, flagginspektioner, revisioner och kontroller på fartyg och i företag få utbildning som är relevant för dessa specifika uppgifter, och deras färdigheter ska utvecklas på ett sådant sätt att de uppfyller både nationella och internationella krav.

#### 4.1.3 Tillsyn

I propositionen föreslås att bestämmelser om flaggstatsbyggnation regleras i ett eget kapitel. Kapitlet ska innehålla bestämmelser om inriktningen och innehållet i flaggstatsbyggnationerna. Den nuvarande lagen innehåller ingen reglering om flaggstatsbyggnationer. Detta beror till stor del på att flaggstatsbyggnationsdirektivet tidigare inte har innehållit reglering av inspektioner. Ändringen av flaggstatsbyggnationsdirektivet innebär att medlemsstaterna enligt direktivet har en skyldighet att utföra flaggstatsbyggnationer, där man verifierar att fartyget i verkligheten uppfyller kraven i de certifikat som fartyget innehar. Enligt direktivet får flaggstatsbyggnationer utföras antingen av den medlemsstat som inspekterar alla fartyg som för dess flagg minst en gång vart femte år, eller genom att tillämpa ett riskbaserat tillvägagångssätt. I propositionen föreslås att tillsynsmyndigheten också kan genomföra inspektioner på riskbaserad grund, dvs. lagstiftningen skulle möjliggöra en riskbaserad strategi.

I propositionen föreslås att inspektionerna av inhemska fartyg ska regleras. Den nuvarande lagen innehåller inga bestämmelser om inspektion av de inhemska fartyg som inte omfattas av flaggstatsbyggnationsdirektivet. I praktiken omfattar de fartyg som avses här bland annat förbindelsebåtar, olika sjöbussar och specialfartyg inom vattenbyggnation. Transport- och kommunikationsverket övervakar redan dessa fartyg, men den föreslagna regleringen förtydligar den rättsliga statusen för inspektionerna.

Tanken är att bestämmelserna om hamnstatskontroller samlas i ett eget kapitel i propositionen. I den nuvarande lagen är regleringen av hamnstatskontroller utspridda över hela lagen. Det föreslås att det i lagen föreskrivs närmare om kontrollernas allokering och deras innehåll. Propositionen innebär också att ändringarna i direktivet om hamnstatskontroll genomförs.

Under beredningen konstaterades att det finns ett behov av att separat reglera de fartygssäkerhetsinspektioner som tidigare har saknat ett uttryckligt lagrum. Av denna anledning föreslås att ett kapitel med rubriken "Övriga fartygssäkerhetsinspektioner" fogas till lagen. Kapitlet omfattar fartygssäkerhetsinspektioner av fartyg i inrikes trafik, vars reglering tidigare har varit splittrad och som har saknat en egen tydlig inspektionsgrund för tillsyn av fartygssäkerheten i lagstiftningen. I kapitlet inkluderas dessutom fartygssäkerhetsinspektioner som hänför sig till miljöskydd inom sjöfarten. Även om tillsynsansvaret i dessa frågor grundar sig på miljöskyddslagen för sjöfarten, innehåller den nuvarande lagstiftningen inga uttryckliga bestämmelser om att genomföra fartygsinspektioner som rör miljöskydd som en del av tillsynen över fartygssäkerheten.

I kapitlet föreslås också bestämmelser som gör det möjligt för tillsynsmyndigheten att genomföra en begränsad och skräddarsydd fartygssäkerhetsinspektion (*en fartygssäkerhetsinspektion av annat skäl*) i situationer där en inspektion i enlighet med direktivet om hamnstatskontroll inte är tillämplig. En sådan situation kan uppstå till exempel till följd av en olycka, en farlig situation eller någon annan motiverad anledning. Bestämmelserna kan också tillämpas från fall till fall på fartyg som tillsynsmyndigheten anser nödvändigt av motiverade skäl som rör fartygssäkerhet eller den marina miljön.

Direktivet om hamnstatskontroll tillåter endast att hamnstatskontroller utförs i hamnar eller ankarplatser. Av andra skäl kan en fartygssäkerhetsinspektion också utföras på andra platser i

finska vattenområden än i en hamn eller ankarplats. En fartygssäkerhetsinspektion som genomförs av andra skäl gör det således möjligt för tillsynsmyndigheten att genomföra inspektioner i finska vattenområden även utanför hamnar eller ankarplatser och att genomföra mer målinriktade inspektioner vad gäller innehållet. Dessutom ska sådana inspektioner kunna utföras på utländska fartyg som inte omfattas av direktivet om hamnstatskontroll.

Fartyg som framförs på internationellt vatten, inklusive i den ekonomiska zonen, omfattas som huvudregel av flaggstatens exklusiva jurisdiktion och kontrollbefogenhet enligt artiklarna 58 och 92 i havsrättskonventionen. Andra stater har rätt att borda ett fartyg endast i vissa begränsade fall. Enligt artikel 220 i havsrättskonventionen har en kuststat till exempel rätt att vidta vissa verkställighetsåtgärder mot ett fartyg när det finns tydliga skäl att misstänka att fartyget har brutit mot bestämmelser (som motsvarar och genomför internationella föreskrifter) om förorening genom fartygsutsläpp. Artikel 220 i havsrättskonventionen ger bland annat rätt att utföra inspektioner, få uppgifter och stoppa fartyg i enlighet med 12 kap. 12 § i miljöskyddslagen för sjöfarten på Finlands territorialhav och i Finlands ekonomiska zon. Havsrättskonventionen innehåller inte någon motsvarande rätt för kuststater att genomföra säkerhetsinspektioner av fartyg i den ekonomiska zonen. En fartygssäkerhetsinspektion kan dock utföras av andra skäl på utländska fartyg som befinner sig i finskt vattenområde eller anländer till finska hamnar och därmed faller under Finlands jurisdiktion.

Inrikesministeriet bereder en regeringsproposition av befogenheter som stöder Gränsbevakningsväsendets beredskap (SM037:00/2024). Bestämmelserna i artikel 110 i havsrättskonventionen om rätten till visitering av örlogsfartyg eller andra fartyg i statlig tjänst som är vederbörligen bemyndigade har än så länge inte införlivats i den nationella lagstiftningen. Enligt 2 § 3 mom. i grundlagen ska all utövning av offentlig makt bygga på lag, varför användning av visiteringsrätten enligt artikel 110 i havsrättskonventionen kräver att det införs bestämmelser om myndighetens befogenhet i en nationell lag. I inrikesministeriets proposition föreslås att Gränsbevakningsväsendet ska ha rätt enligt artikel 110 i havsrättskonventionen att i den ekonomiska zonen borda och inspektera fartyg som misstänks vara statslösa och finska fartyg som för främmande flagg eller vägrar att visa flagg. Inrikesministeriets proposition anser att det, med beaktande av Gränsbevakningsväsendets övriga uppgifter och operativa förmåga i havsområdet, är ändamålsenligt att föreskriva att inspektionsrätten ska tillkomma Gränsbevakningsväsendet.

I den internationella sjörettskonventionen och i EU:s reglering om tillsyn av fartygssäkerheten finns ingen grund för att utvidga hamnstatskontroller eller andra fartygssäkerhetsinspektioner riktade mot utländska fartyg till områden utanför Finlands territorialvatten, särskilt med tanke på att utländska fartyg då i första hand lyder under flaggstatens jurisdiktion och tillsyn.

För statslösa fartyg är situationen inte lika tydlig ur havsrättsligt perspektiv. Den fria sjöfarten tillkommer staterna och är därför inte tillämplig på ett fartyg utan flaggstat. Enligt artikel 110 i havsrättskonventionen är det möjligt att inspektera ett fartyg i den ekonomiska zonen och på öppet hav för att fastställa om fartyget har rätt till den flagg som det för och om det finns giltiga skäl att misstänka att fartyget saknar nationalitet, men artikeln innehåller inga bestämmelser om andra åtgärder. Olika tolkningar har presenterats i juridisk litteratur. Enligt en bred tolkning står ett fartyg utan nationalitet inte under något lands skydd och därför kan vilket land som helst utöva jurisdiktion över det. En vid tolkning har använts i domstolsavgöranden och nationell lagstiftning, särskilt i Storbritannien och USA, men enligt tillgänglig information omfattar även dessa inte fartygssäkerhetsinspektioner. Enligt en snävare tolkning måste det, utöver statslöshet, finnas någon koppling mellan den stat som vidtar åtgärder och fartyget, eller en rättslig grund som möjliggör åtgärden. Förklaring från Europeiska unionen och dess medlemsstater om att fullt utnyttja ramen för den internationella havsrätten när det gäller hot från ”skuggflottan” och

skydd av kritisk undervattensinfrastruktur (16829/25),<sup>2</sup> som antogs den 15 december 2025, tar inte ställning i denna fråga, utan anger endast att åtgärder kan vidtas i enlighet med internationell rätt och den berörda statens nationella lagstiftning. Det finns inga tidigare fall där någon stat har föreskrivit om genomförande av fartygssäkerhetsinspektioner i sin ekonomiska zon med avseende på statslösa fartyg.

Följaktligen föreslås i propositionen att fartygssäkerhetsinspektioner som utförs av andra skäl på utländska fartyg ska genomföras när fartyget befinner sig i finskt vattenområde och tillsynsmyndigheten anser att inspektionen är nödvändig för fartygssäkerheten. Ett statslöst fartyg kan också bli föremål för en fartygssäkerhetsinspektion av andra skäl om det kommer in i finskt vattenområde. Säkerheten vid inspektioner kan bättre garanteras i finskt vattenområde, som står under finsk suveränitet. Finsk lagstiftning gäller i större utsträckning i finska vattenområden än i den ekonomiska zonen, så att inspektioner i vattenområden också är motiverade på grund av rättssäkerhetsskäl i samband med inspektioner.

Transport- och kommunikationsverket tillhandahåller också nödvändig handräckning. Om handräckning för gränsbevakningsväsendet föreskrivs i 78 § i gränsbevakningslagen (578/2005) enligt vilken en myndighet ska lämna gränsbevakningsväsendet sådan handräckning som behövs för fullgörande av ett uppdrag som ankommer på gränsbevakningsväsendet och som myndigheten är behörig att lämna.

#### 4.1.4 Revidering av påföljderna

Vid beredningen bedömdes det att bestämmelserna om påföljd ska bedömas som helhet och att det vid bedömningen ska läggas särskild vikt vid principerna för straffreglering, såsom att straffrätt ska användas i sista hand. Dessutom har grundlagsutskottet bland annat förutsatt att strängheten i en straffpåföljd måste stå i rätt proportion till gärningens klandervärdhet och att straffsystemet fullt ut ska uppfylla proportionalitetskravet.

I propositionen föreslås att den nuvarande typen av överträdelse av tillsynen av fartygssäkerheten avskaffas och ersätts med en administrativ påföljdsavgift. Eftersom kriminalisering till sin karaktär är en åtgärd som ingriper i de grundläggande fri- och rättigheterna ska den tillämpas endast i sista hand. I beredningen bedöms att administrativ sanktionering i stället för den nuvarande överträdelsen av tillsynen av fartygssäkerheten räcker för att uppnå syftet med påföljdsregleringen. De primära målen för tillsynsåtgärderna är fartyg som används för kommersiell sjöfart, dvs. fartyg som används kommersiellt mot ersättning, och de juridiska personerna är redarna för dessa fartyg, dvs. rederier som bedriver ekonomisk verksamhet. Med beaktande av fartygets natur står även fartygets befälhavare och andra som ansvarar för driften i centrum för hur verksamheten organiseras, och de bär ansvar för sjösäkerheten. Av denna anledning föreslås i propositionen att transport- och kommunikationsverket ska kunna ålägga redaren en påföljdsavgift, dennes representant, fartygets befälhavare eller annan person som ansvarar för fartygets drift, som uppsåtligen eller av oaksamhet underlåter att följa ett beslut eller en order som utfärdats av tillsynsmyndigheten enligt den föreslagna lagen eller inte har åtgärdat de brister som tillsynsmyndigheten konstaterat inom den angivna tidsfristen. Dessutom föreslås i propositionen att Transport- och kommunikationsverket i mindre allvarliga situationer avstå från att ålägga påföljdsavgift och i stället utfärda en anmärkning eller en varning till den som begått överträdelsen. Den föreslagna

---

<sup>2</sup> Hämtad den 17 februari 2026 från: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-16829-2025-INIT/fi/pdf>

regleringen föreslår dock inga ändringar av bestämmelserna i sjölagen och lagen om tillsyn över fartygssäkerheten om sanktioner, där straffrättsliga sanktioner vore de primära sanktionerna.

## 4.2 Huvudsakliga konsekvenser

Propositionen påverkar främst flaggstatsinspektioner på grund av uppdaterad EU-lagstiftning. I övrigt kommer de föreslagna ändringarna av lagen och de övriga föreslagna fartygssäkerhetsinspektionerna som en helhet inte att ha någon särskild inverkan på myndigheternas verksamhet eller på rederier och sjöfart jämfört med nuläget.

Antalet inspektioner som genomförs av myndigheterna ökar något på grund av de proportionerliga flaggstatsinspektionerna. Inspektionerna skulle framöver även kräva systematisk uppföljning samt underhåll av tillsynssystemet. Förändringen skulle dock inte medföra några betydande personalkostnader eller andra kostnader för Transport- och kommunikationsverket. Det totala antalet flaggstatsinspektioner uppskattas till cirka 20 inspektioner per år. Ökningen av uppgifterna motsvarar uppskattningsvis 0,4 årsverken. Vid behov kan detta täckas av myndighetens befintliga resurser genom prioritering av tillsynsuppgifter och arbetsarrangemang.

Systematiseringen av flaggstatsinspektioner förväntas inte ha någon betydande inverkan på rederiernas regleringsbörda. Inspektionernas innehåll och förfarande motsvarar i hög grad hamnstatskontrollens praxis, som redan är välbekanta för rederier och fartygsbesättningar. Även om flaggstatsinspektioner hittills inte har genomförts systematiskt, kontrolleras fartyg i övrigt genom hamnstatskontroller, besiktningar och andra myndigheternas övervakningsåtgärder. Systematiska flaggstatsinspektioner medför inte nya skyldigheter för rederierna eller ökar behovet av förberedelser. Inspektioner kan i huvudsak genomföras under fartygens ordinarie hamnbesök utan förseningar eller andra operativa effekter på fartygens trafik.

Flaggstatsinspektioner omfattar även tillsyn av erkända klassificeringssällskap i enlighet med 42 § i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg. Detta säkerställer att klassificeringssällskapets verksamhet uppfyller kraven för fartyg som seglar under finsk flagg och att eventuella avvikelser eller incidenter kan hanteras utan dröjsmål. Arrangemanget stödjer rederiernas möjligheter att använda klassificeringssällskapets tjänster på ett smidigt och enhetligt sätt och förbättrar kvaliteten på tillsynen.

Kostnader för officiell verksamhet som uppstår i samband med flaggstatsinspektioner täcks av en tillsynsavgift reglerad i kommunikationsministeriets förordning om Transport- och kommunikationsverkets avgiftsbelagda prestationer som gäller transport (1337/2025). Den föreslagna ökningen av systematiska inspektioner förväntas inte leda till några betydande förändringar av tillsynsavgiften.

Lagpropositionens säkerhetsmässiga konsekvenser är överlag positiva. En tydlig rättslig grund och ett systematiskt genomförande av flaggstatsinspektioner stärker Finlands flaggstatsverksamhet och förbättrar säkerhetshanteringen på fartyg. Enligt motiveringen till flaggstatsdirektivet ska medlemsstaterna se till att fartyg som står under deras kontroll i alla avseenden uppfyller de krav på säkerhet, miljöskydd och besättning som fastställs i internationella konventioner. I direktivets ingress betonas att förebyggande av säkerhetsbrister och harmonisering av flaggstatstillsynen är viktiga medel för att minska risken för olyckor, personskador och miljöskador. I enlighet med dessa mål förbättrar en ökning av flaggstatsinspektioner och en eventuell riskbaserad inriktning myndighetens möjligheter att upptäcka och åtgärda säkerhetsbrister innan allvarliga risksituationer uppstår. Detta minskar risken för olyckor, förebygger uppkomsten av miljöskador och bidrar till att skapa en säker

arbetsmiljö på fartyg. Samtidigt stärker inspektionernas förebyggande effekt säkerhetskulturen hos rederierna och främjar efterlevnaden av skyldigheter redan innan administrativa eller straffrättsliga sanktioner genomförs.

Det föreslås att Rättsregistercentralen ska verkställa påföljdsavgifterna. Rättsregistercentralen verkställer redan i nuläget många andra administrativa påföljdsavgifter av straffkaraktär, varav antalet ärenden per år varierar från enstaka ärenden till flera hundratals ärenden. Till skillnad från andra centrala myndigheter och på grund av verkställighetsuppdragets natur förutsätter utförandet av uppgiften inte ny sakkunskap av Rättsregistercentralen, utan det är endast fråga om en eventuell kvantitativ ökning av verkställighetsuppgifterna. Verkställandet av påföljdsavgiften är ett permanent uppdrag som kräver personarbete. Enligt en preliminär bedömning skulle administrativa påföljdsavgifter enligt den föreslagna lagen påföras endast i enstaka fall per år, varav konsekvenserna för Rättsregistercentralens verksamhet skulle vara ringa.

Lagpropositionen anses inte medföra några ytterligare ekonomiska bördor för Finlands konkurrenskraft, den finska flaggans status eller den finska sjötransportens funktion och försörjningstrygghet.

## **5 Alternativa handlingsvägar**

### **5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser**

Det nationella genomförandet av ändringarna av flaggstatsdirektivet och direktivet om hamnstatskontroll kräver reglering på lagnivå. Det finns inget motiverat alternativ att genomföra ändringarna utanför lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, eftersom syftet med lagen om tillsyn över fartygssäkerheten är att reglera tillsynen över fartygen samt deras inspektioner. Det har bedömts att lagen om tillsyn över fartygssäkerheten kräver en totalreform av de skäl som anges i avsnitt 2.4. Att underlåta att genomföra EU-lagstiftning som är bindande för medlemsstaterna är inte ett alternativ.

Flaggstatsdirektivet tillåter användning av utsedda flaggstatsinspektörer, men kräver inte att de används. Sjöfarten är internationell till sin natur, och fartyg klassificeras av internationella, godkända klassificeringssällskap med expertis inom fartygsklassificering och inspektion. Finska fartyg trafikerar även mellan tredjeländer. Det kan förekomma situationer där sådana fartyg inte anlöper finska hamnar under lång tid. Utan särskilt utsedda inspektörer skulle inspektörerna i tjänsteförhållande behöva resa långa sträckor, vilket skulle öka kostnaderna för både myndigheten och rederiet. Av denna anledning är det motiverat att lagen tillåter användning av utsedda flaggstatsinspektörer.

I förslaget ingår dessutom en ny helhet med andra fartygssäkerhetsinspektioner, om vilka det för närvarande inte finns bestämmelser på lagnivå. Kapitlet ska omfatta fartygssäkerhetsinspektioner av fartyg i inrikes fart. De flesta fartyg som seglar under finsk flagg trafikerar inrikes. Tillsyn av dessa fartyg har genomförts under en längre tid i praktiken, men regleringen har delvis varit splittrad och bristfällig. Av denna anledning är det motiverat att reglera fartygssäkerhetsinspektioner för inrikestrafik på lagnivå, så att den nuvarande kontrollpraxisen får en tydlig och enhetlig rättslig grund och att tillsynen över fartygssäkerheten omfattar alla fartyg som seglar under finsk flagg.

Dessutom ska andra fartygssäkerhetsinspektioner omfatta fartygssäkerhetsinspektioner relaterade till miljöskydd inom sjötransport, vilket förtydligar de nuvarande föreskrifterna. Den nuvarande lagen har ingen tydlig reglering för fartygssäkerhetsinspektioner relaterad

miljöskydd, varför den föreslagna regleringen kan anses vara motiverad för att förtydliga rättsläget.

Propositionen föreslår också bestämmelser om andra fartygssäkerhetsinspektioner, som gör det möjligt för tillsynsmyndigheten att genomföra fartygssäkerhetsinspektioner från fall till fall i situationer där tillsynen som utförs av hamnstater i enlighet med direktivet om hamnstatskontroll inte är tillämpliga. När det gäller dessa inspektioner har tillsynsmyndigheten enligt gällande lagstiftning inte tydliga befogenheter att genomföra de föreslagna inspektionerna. Ovannämnda inspektion bör genomföras bland annat på grund av en olycka, varför det är viktigt att lagen också ger tydliga befogenheter för undantagsförhållanden. Med tanke på de förändringar som skett i verksamhetsmiljön under de senaste åren är det också viktigt att lagstiftningen är tillräckligt omfattande för att täcka olika inspektionsbehov och situationer.

När det gäller lagenliga sanktioner har aktualiteten i den nuvarande överträdelsen av tillsyn för fartygssäkerheten bedömts. I beredningen har man bedömt möjligheten att dela upp den nuvarande bestämmelsen om överträdelse av tillsynen av fartygssäkerheten så att vissa gärningsformer sanktioneras i ett administrativt förfarande och andra i ett straffrättsligt förfarande. Eftersom kriminalisering till sin karaktär är en åtgärd som ingriper i de grundläggande fri- och rättigheterna ska den tillämpas endast som ett sista möjligt alternativ. Vid beredningen bedömdes det att förvaltningssanktioner räcker för att nå syftet med påföljdsregleringen och att det inte finns något särskilt behov av förseelseförfarande, med beaktande av att inga överträdelser av fartygssäkerheten har upptäckts under de senaste åren. Det bör också noteras att detta är en sekundär påföljd enligt bestämmelserna om fartygssäkerhet och sjöfart, vars primära straffrättsliga påföljder föreskrivs i sjöfartslagen och lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. I fråga om befogenheten att påföra påföljdsavgifter granskades som alternativ till att Transport- och kommunikationsverket fattar beslutet att påföljdsavgifter påförs av en domstol. Att påföra befogenheten att påföra påföljdsavgifter till domstolen kan dock i princip inte anses motiverat på grund av att ändring bara kan sökas hos en instans. Att beslut fattas vid verket kan också med hänsyn till förvaltningens och domstolens resurser anses vara ett effektivare alternativ och andra uppgifter som rör administrativa påföljder har också centraliserats till myndigheten. Enligt 7a § i lagen om transport- och kommunikationsverket har transport- och kommunikationsverket ett påföljdskollegium som har till uppgift att påföra påföljdsavgifter som omfattas av verkets behörighet i sådana fall när påföljdsavgiften överstiger 100 000 euro. Påföljdskollegiet fattar beslut efter föredragning. Paragrafen innehåller även andra kompletterande bestämmelser om kollegiets sammansättning och funktion.

Kraven i det aktuella EU-direktivet lämnar mycket lite nationellt handlingsutrymme. Det nationella handlingsutrymmet som EU-lagstiftningen tillåter används på ett sådant sätt att riskbaserad flaggstatsbyrådsinspektion är möjlig, men dess användning är inte obligatorisk. Flaggstatsdirektivet ger möjlighet att genomföra flaggstatsbyrådsinspektioner med riskbaserad inriktning, men kräver det inte. Om en riskbaserad tillsynsmodell inte införs ska fartyg som omfattas av direktivets tillämpningsområde inspekteras vart femte år. Enligt den föreslagna regleringen är riskbaserad tillsyn inte obligatorisk, men det blir möjligt att införa den. Om riskbaserad tillsyn införs på ett obligatoriskt sätt medför detta omedelbara kostnader för att upprätta en riskbaserad tillsynsplan. För närvarande råder det heller ingen fullständig säkerhet om kraven i samband med införandet av riskbaserade metoder, vilket innebär att införandet av obligatoriska riskbaserade metoder skulle medföra vissa osäkerheter i EU-lagstiftningen. Det vore också möjligt att genomföra direktivets krav på att genomföra flaggstatsbyrådsinspektioner vart femte år för fartyg, utan möjlighet att tillämpa en riskbaserad strategi. Med tanke på möjligheten att tillsynen i framtiden kan inriktas på fartyg med högre risk på riskbaserad grund och att

tillsynsresurser skulle kunna tilldelas dessa, möjliggör inte denna regleringsmodell samma omfattning av riskbaserad inriktning av tillsynsverksamheten.

Direktivet om hamnstatskontroll gör det möjligt att genomföra hamnstatskontroller utanför hamnar och ankarplatser i finska vattenområden. I praktiken genomförs dock hamnstatskontroller i enlighet med direktivet huvudsakligen i hamnar och, vid behov, på ankarplatser. Under beredningen ansågs det inte ändamålsenligt att utföra hamnstatskontroller på andra håll i Finlands vattenområden, eftersom detta skulle kräva ytterligare resurser och nya transportmedel för att genomföra inspektionerna. I undantagsfall ska den föreslagna lagen dock tillåta att hamnstatsinspektioner som inte omfattas av direktivet genomförs, om så är nödvändigt, på andra platser än hamnar eller ankarplatser.

## 5.2 Utländsk lagstiftning och andra medel som används utomlands

Sverige, Danmark, Estland, Tyskland, Nederländerna och Belgien valdes ut för internationell jämförelse. Dessa länder är medlemmar i Europeiska unionen och omfattas av samma skyldigheter när det gäller fartygssäkerhet och tillsyn av denna enligt internationella konventioner och EU-lagstiftning. Av denna anledning ansågs en granskning av dessa länder ge en heltäckande bild av lagstiftningen i andra länder och de metoder de använder för tillsynen över fartygssäkerheten. Den internationella jämförelsen genomfördes med hjälp av skriftliga enkäter och expertmöten.

### Sverige

I Sverige regleras säkerheten och tillsynen av fartyg genom fartygssäkerhetslagen (2003:364) och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). Transportstyrelsen fungerar som behörig myndighet för både flaggstatsinspektioner och hamnstatskontroller.

Sverige delegerar tillsynen över fartygssäkerheten och certifieringarna till godkända institutioner. Transportstyrelsen ingår avtal med godkända organ i enlighet med EU-förordning (EG) nr 391/2009 och nationell lagstiftning. Inspektörerna ska uppfylla kvalifikationskraven. Transportstyrelsen övervakar verksamheten vid godkända anläggningar genom inspektioner och uppföljning av korrigerande åtgärder.

Ändringarna av direktivet om hamnstatskontroll och flaggstatsdirektivet kräver ändringar i förordningarna och ska införlivas i svensk lagstiftning. Dessutom kräver ändringarna uppdateringar av nationella förfaranden, riktlinjer för inspektörer och interna informationssystem. Dessa omfattar förändringar av inspektionsplaneringsmodellen, kvalitetssäkring, rapporteringsrutiner och utbildning för inspektörer. Sverige kommer också att uppdatera avtal med godkända organ för att säkerställa överensstämmelsen med kraven.

Sverige planerar att införa en riskbaserad strategi för flaggstatsinspektioner i enlighet med flaggstatsdirektivet. Detta innebär att Transportstyrelsen utövar tillsyn över fartyg som seglar under svensk flagg. Inledningsvis omfattar den riskbaserade modellen en årlig inspektionsplan som innefattar dynamisk prioritering och riktade kampanjer för segment med högre risk. Detta genomförs genom skraddarsydda inspektioner med fokus på säkerhetshantering, besättningens kompetens, underhållsstandarder och lagstadgad överensstämmelse med kraven. Inspektioner kan utföras både ombord på fartyget och på distans. Modellen baseras på information om fartygstyp, ålder, tonnage, olycks- och bristhistorik, genomförande enligt Paris MOU, information om företaget och dess säkerhetsledningssystem, ägande och flaggbyten. Dessutom ska modellen utnyttja uppgifter om godkända institutioners resultat.

Flaggstatsinspektioner är avgiftsbelagda. Avgifterna fastställs i Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2023:28. Betalningarna är huvudsakligen tidsbaserade och täcker förberedelser, resor, inspektionsarbete och rapportering. För vissa tjänster (t.ex. registerinföranden och särskilda intyg) tas en fast avgift ut. Avgifterna gäller för inspektioner som utförs både inrikes och utomlands. Kostnader för resor och logi debiteras även för inspektioner som utförs utomlands. Avgifterna har ingen vägledande effekt, utan baseras på att täcka kostnaderna för inspektionsarbetet. Utöver detta tar det svenska fartygsregistret ut avgifter för registreringsåtgärder, såsom förstagångsregistrering, in-teckningar, ändringar och avregistreringar.

Om en operatör bryter mot lagstiftningen om hamnstatskontroll eller flaggstatsinspektioner kan Transportstyrelsen införa driftsförbud, återkalla eller tillfälligt upphäva certifikat samt utfärda administrativa bestämmelser. Allvarliga överträdelser kan överlämnas till åklagare. Utländska fartyg omfattas av tillsynsåtgärder i enlighet med Paris MOU, såsom möjligheten till kvarhållande av fartyg. För fartyg som seglar under svensk flagg genomför Transportstyrelsen även åtgärder på företagsnivå, såsom det internationella regelverket för säkerhetsledning, koden för internationella fartyg och hamnar (International Ship and Port Facility Security Code), nedan kallad *ISPS-koden* och MLC-konventionen.

#### Estland

I Estland regleras fartygssäkerhet, tekniska krav och tillsyn genom sjösäkerhetslagen (Meresõiduohutuse seadus, MSOS). Estlands transportmyndighet, Transpordiamet, ansvarar för flaggstatsavgifter.

När det gäller teknisk tillsyn skiljer Estland mellan fartyg utifrån bruttodräktighet. För fartyg med en bruttodräktighet på mindre än 500 GT utförs inspektionerna av Transpordiamet. Tekniska inspektioner av fartyg över 500 GT utförs av ett erkänt klassificeringssällskap som agerar på Estlands vägnar. Transpordiamet genomför dock även revisioner av dessa fartyg i enlighet med ISM-koden, ISPS-koden och MLC-konventionen. Estland använder inte externa inspektörer vid flaggstatsinspektioner och har inte heller för avsikt att införa denna praxis.

Estland använder inte någon officiell riskbaserad inspektionsmodell, utan ansökningarna bedöms från fall till fall. Estland godtar inspektionsresultat från andra EU-flaggstater som är parter i samma internationella avtal. Tekniska inspektioner av fartyg över 500 GT utförs alltid av ett godkänt klassificeringssällskap.

Alla inspektioner är avgiftsbelagda, och avgiften fastställs utifrån den tid som inspektionen tar. Avgiften är 100 euro per timme per inspektör, med en maximal avgift på 2 900 euro per inspektion. Om det finns flera inspektörer summeras deras arbetstimmar. Resekostnader debiteras även för inspektioner som utförs utomlands. Efter inspektionen upprättas en rapport till fartygets befälhavare med uppgifter om inspektionskostnaden och betalning. Separat prissättning tillämpas på inspektioner enligt ISM-koden, ISPS-koden och MLC-konventionen.

Påföljder föreskrivs i sjösäkerhetslagen. Om ett fartyg som seglar under estnisk flagg stoppas två gånger under en tolv månadersperiod i en utländsk hamn, ska en uppföljande inspektion genomföras inom en månad. Om inspektionen inte genomförs kan fartygets säkerhetscertifikat och sjövärdighetscertifikat återkallas. I allvarliga fall kan fartyget avregistreras om efterlevnaden av estniska eller internationella regler inte säkerställs.

#### Tyskland

I Tyskland regleras fartygssäkerhet och tillsynen av denna genom fartygssäkerhetslagen (Schiffssicherheits-gesetz), sjöuppgiftslagen (Seeaufgabengesetz) och fartygssäkerhetsförordningen (Schiffssicherheitsverordnung). På grund av ändringar i flaggstatsinspektionsdirektivet håller Tyskland för närvarande på att se över sina förfaranden, bland annat införandet av en riskbaserad modell och möjligheten att använda godkända inspektörer.

BG Verkehrs fartygssäkerhetsavdelning ansvarar för flaggstatsuppgifter, och som verkar på uppdrag av federationen. BG Verkehr är ett offentligrättsligt bolag som även förvaltar den lagstadgade olycksfallsförsäkringen. Fartygssäkerhetsavdelningen arbetar självständigt och ansvarar för fartygssäkerhet, skydd av den marina miljön, sjöfartslagstiftning och navalmedicin.

Tekniska inspektioner utförs också av klassificeringssällskap, som är privata företag som fungerar som tekniska experter. De får endast agera på flaggstatens vägnar om de har befullmäktigats av BG Verkehr. Godkända klassificeringssällskap ansvarar bland annat för att granska byggnadsritningar, besiktiga fartyg i enlighet med IMO-konventionerna och MLC-konventionen samt utfärda tillfälliga intyg. Flaggstatsinspektionerna utförs dock uteslutande av BG Verkehrs fartygssäkerhetsavdelning. BG Verkehr ansvarar även för hamnstatskontroller. Verksamheten samordnas i Hamburg. Inspektörerna är erfarna sjömän eller fartygsingenjörer.

Ytterligare flaggstatsinspektioner är avgiftsbelagda, till exempel om ett fartyg har kvarhållits och kräver ytterligare inspektion. Avgiften baseras på inspektörens arbetstimmar, och dessutom debiteras resekostnader. Avgifterna bekräftas med BG Verkehrs avgiftsförordning.

#### Nederländerna

Inspectie Leefomgeving en Transport (nedan ILT) ansvarar för fartygens säkerhet. Utöver traditionella flaggstatsinspektioner ombord på fartyg kan ILT även utföra inspektioner digitalt och genom systemövervakning. Baserat på tillgänglig information och riskbedömning beslutar ILT när och hur tillsynen ska genomföras. Nederländerna införde redan 2009 en riskbaserad modell för flaggstatsinspektioner. ILT använder ett urvals- och planeringsverktyg som skapar en profil av fartyg genom att utnyttja interna och externa informationskällor, såsom information från Paris MOU. Baserat på profilen väljer systemet lämplig tillsynsformat med hänsyn till fartygets storlek och tonnage.

ILT utför alltid en inspektion om tillräcklig information om fartyget inte finns tillgänglig. Detta säkerställer en omfattande översikt över säkerheten, arbetsförhållandena och miljöprestandan hos fartyg som seglar under nederländsk flagg. Utöver riskbaserad tillsyn genomför ILT slumpmässiga inspektioner för att säkerställa effektiviteten i urvalsmodellen och identifiera nya risker.

ILT använder inte externa inspektörer vid flaggstatsinspektioner och har inte för avsikt att heller övergå till denna modell. Flaggstatsinspektioner är kostnadsfria. Sanktionerna baseras på straffrättsliga straff och administrativa åtgärder, såsom kvarhållande av fartyget eller indragning av certifikat. Lagstiftningen har ändrats så att även fartygets ägare är ansvarig för överträdelser av kraven och kan dömas till böter. I praktiken har återkallande av certifikat och kvarhållande av fartyg ansetts vara tillräckliga medel för att säkerställa överensstämmelse med kraven.

#### Belgien

Belgiska flaggstatsinspektioner regleras av den belgiska sjöfartslagen och kompletterande kungliga dekret. Belgian Maritime Inspectorate, nedan *BMI*, ansvarar för flaggstatsuppgifterna.

BMI utför inspektioner på fartyg som seglar under belgisk flagg och ser till att de uppfyller internationella krav på säkerhet, miljö och arbetsförhållanden. BMI kan anlita godkända organ för att utföra sina inspektions- och certifieringsuppgifter. De godkända sällskapen är klassificeringssällskap som är erkända av Belgien och bemyndigade att utföra lagstadgade inspektioner, revisioner och certifieringar av havsgående fartyg som för belgisk flagg. Detta sker i enlighet med avtalet, och befogenheterna anges i arbetsmatrisen.

Varje konventionsfartyg ( $\geq 500$  GT) ska genomgå minst en teknisk inspektion och en revision inom en femårsperiod. Befintliga passagerarfartyg genomgår en årlig torrdocsinspektion för att förnya sitt säkerhetscertifikat för passagerarfartyg (giltigt i ett år). På grund av komplexiteten och riskerna i samband med passagerarfartyg utförs denna inspektion delvis i närvaro av en organisation som godkänts av flaggstaten.

Inspektionerna är avgiftsbelagda och avgifterna består av en årsavgift och timbaserade inspektionsavgifter. Årsavgiften är 606 euro för fartyg som omfattas av SOLAS-konventionen och 121 euro för fartyg som inte omfattas av SOLAS-konventionen. För besök i samband med förnyelse av certifikat eller intyg är inspektionsavgiften 182 euro per timme för konventionsfartyg och 91 euro per timme för icke-konventionsfartyg. Resekostnader debiteras också. Avgifterna fastställs genom kungligt dekret och ses över årligen.

Den belgiska sjölagen föreskriver sanktioner för fartygets ägare, operatör och befälhavare. Som en primär administrativ åtgärd kan BMI beordra ytterligare inspektioner av fartyget. Ytterligare inspektioner utförs uteslutande av flaggstaten och överläts inte till den godkända institutionen. Belgisk lagstiftning tillåter också böter och administrativa påföljdsavgifter för överträdelser av sjötrafiklagen.

## **6 Remissrespons**

Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts av intressegrupper mellan den x.x –x.x.2025.

## **7 Bestämmelsespecifik motivering**

### **7.1 Lag om tillsyn över fartygssäkerheten**

#### **Allmänna bestämmelser**

**1 §. Lagens tillämpningsområde.** Syftet med lagen är att föreskriva om tillsynen över efterlevnaden av bestämmelser och föreskrifter som gäller fartygssäkerhet. Denna lag tillämpas på fartygens flaggstatsinspektioner, hamnstatskontroller, inspektioner av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg samt andra fartygssäkerhetsinspektioner. 1 mom. i paragrafen motsvarar 1 § i den gällande lagen.

Den föreslagna lagens tillämpningsområde och syfte skiljer sig från lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, som reglerar de tekniska säkerhetskraven och inspektionen av fartyg. Utöver Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95 har nationella genomförandebestämmelser om fartygs säkerhetsledning och tillsyn av rederier fogats till lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009). Den föreslagna lagen om tillsyn över fartygssäkerheten innehåller viktiga bestämmelser om tillsynen av fartygs sjövärdighet.

Enligt 2 mom. i paragrafen ska lagen tillämpas på fartyg som används för handelssjöfart i finska vattenområden och finska fartyg även utanför finska vattenområden. Finska vatten är ett etablerat begrepp i sjöfartslagstiftningen och avser Finlands vattenområden och insjöområdet. I momentet föreskrivs också om tillämpningen av lagen på besättning, ägare och redare för finska och utländska fartyg. Det är viktigt att lagen tillämpas på redare och fartygsägare så att den part som utövar befogenheterna över fartygets drift och ansvarar för kostnaderna för dess användning och säkerhet kan åläggas att fullgöra de skyldigheter som lagen föreskriver.

**2 §. Begränsningar av lagens tillämpningsområde.** Paragrafen stämmer i stort sett överens med den gällande lagens 4 § 2 mom. Lagens tillämpningsområde omfattar dock inte försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg, om dessa inte används i allmän trafik för transport av passagerare eller last. När fartyg används på så kallat normalt sätt av försvarsmakten eller gränsbevakningsväsendet, ingår de inte i lagens tillämpningsområde. Det föreligger i princip inga situationer där Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets fartyg används för att transportera passagerare eller gods i allmän trafik. I momentet nämns inte längre det administrativa fartyg som finns i den nuvarande lagen, eftersom dessa fartyg inte längre är i bruk.

Paragrafen är förenlig med tillämpningsområdet för befintlig EU-lagstiftning. Enligt artikel 2 i flaggstatsdirektivet ska direktivet tillämpas på förvaltningen i den medlemsstat vars flagg fartyget för, när det gäller fartyg som omfattas av certifiering och som går i varje typ av internationell trafik. I praktiken krävs inte att ovannämnda fartyg har sådana certifieringar. Begränsningarna av tillämpningsområdet för direktivet om hamnstatskontroll föreskrivs i artikel 3.4, vars begränsning avseende träfartyg inkluderas i kapitel 5 gällande hamnstatskontroller.

**3 §. Definitioner.** I den föreslagna 3 § föreskrivs om definitionerna i lagen. Punkt 1 i paragrafen ska definiera begreppet fartygssäkerhet. Definitionen av fartygssäkerhet omfattar fartygets sjövärdighet och dess säkra drift. Fartygets sjövärdighet regleras i 1 kap. 8 § i sjölagen (674/1994). Säker drift av fartyg regleras i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Dessutom omfattar definitionen bestämmelser om sjöfartsskyddet samt om fartygets boendetrymmen och arbetsförhållanden för besättningen. Med fartygsskyddsåtgärder avses de skyldigheter som följer av den internationella säkerhetskoden för fartyg och hamnanläggningar i bilagan till SOLAS-konventionen. ILO:s sjöarbetskonvention från 2006 innehåller bestämmelser om inspektion av boendetrymmen och arbetsförhållanden på fartyg. Definitionen av fartygssäkerhet omfattar även förhindrande av miljöförorening som orsakas av fartygen. Definitionen motsvarar till stora delar 2 § 1 punkten i den nuvarande lagen, men en ny artikel läggs till definitionen avseende anställningsvillkor, som sedan 2013 ingår i tillsynen enligt sjöarbetskonventionen. Övervakningen av efterlevnaden av sjöarbetskonventionen hör i Finland i första hand till arbetarskyddsmyndighetens ansvar och befogenhetsområde. Eftersom tillämpningen av kraven i sjöarbetskonventionen är en integrerad del av hamnstatskontroller, som ingår i Transport- och kommunikationsmyndighetens behörighet, är det dock motiverat att inkludera aspekter som rör sjöarbetskonventionen i bestämmelserna om fartygssäkerhetsinspektioner. I 18 § 2 mom. i lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartyg utövar arbetarskyddsmyndigheten tillsyn över att fartyget uppfyller de krav som ställs i sjöarbetskonventionen när det gäller anställningsvillkoren, arbets- och bostadsutrymmenas säkerhet och hälsa samt rätten till lämplig mat, rekreation och fritid ombord på fartyget. Detta förtydligar ansvarsfördelningen mellan myndigheterna och säkerställer att kraven i sjöarbetskonventionen kan beaktas som en del av en övergripande bedömning av fartygens säkerhet och överensstämmelse med kraven.

I punkt 2 i paragrafen definieras begreppet flaggstat, vilket motsvarar 2 § 21 punkten i den nuvarande lagen.

Punkt 3 i paragrafen innehåller en definition av flaggstatsförvaltningen. Definitionen ska motsvara definitionen av förvaltningen i artikel 3 b i flaggstatsdirektivet, enligt vilken förvaltning avser de behöriga myndigheterna i den medlemsstat vars flagg fartyget för. Definitionen motsvarar 2 § 14 punkten i den nuvarande lagen.

Punkt 4 i paragrafen definierar flaggstatsdirektivet. Den nuvarande lagen definierar inte flaggstatsdirektivet. Det vore motiverat att lägga till denna definition eftersom förslaget enligt nedan systematiserar inspektioner, särskilt sådana som genomförs i enlighet med olika direktiv i den föreslagna lagen.

Punkt 5 i paragrafen definieras i direktivet om hamnstatskontroll. I den gällande lagen benämns direktivet i fråga med förkortningen PSC-direktivet, vilket kommer från det engelska namnet Port State Control. Direktivets namn ändras till finska för att uppnå enhetlighet.

Punkt 6 i paragrafen definieras besiktningsdirektivet. Definitionen motsvarar 2 § 4 punkten i den nuvarande lagen.

I punkt 7 i paragrafen definieras Paris MOU. Definitionen motsvarar artikel 2.2 i direktivet om hamnstatskontroll och 2 § 22 punkten i den nuvarande lagen.

I punkt 8 i paragrafen definieras det område som omfattas av Paris MOU. Definitionen motsvarar artikel 2.4 i direktivet om hamnstatskontroll och 2 § 34 punkten i den nuvarande lagen.

Punkt 9 i paragrafen innehåller en definition av förteckningen över låga prestationer enligt Paris MOU. Förteckningen över flaggstater, som offentliggörs årligen, är offentlig. Flaggstaternas rangordning i förteckningen baseras på antalet anmärkningar i förhållande till inspektioner. Uppgifterna i förteckningen baseras på uppgifter som registrerats i inspektionsdatabasen.

Punkt 10 ska innehålla en definition av en hög eller medelhög prestation som godkänts enligt Paris MOU. De listor över flaggstaters klassificeringar som publiceras årligen är offentliga. Flaggstaternas rangordning i förteckningen baseras på antalet anmärkningar i förhållande till inspektioner. Uppgifterna i förteckningen baseras på uppgifter som registrerats i inspektionsdatabasen. Förteckningarna över hög och medelhög prestation är kvalitetsklassificeringar av flaggstaternas verksamhet som bygger på objektiv statistisk information som samlats in vid hamnstatskontroller och som beskriver hur effektivt flaggstaten fullgör sina internationella sjöfartsförpliktelser.

Punkt 11 i paragrafen ska innehålla en definition av flaggstatsinspektion, som avser inspektioner som utförs i enlighet med flaggstatsdirektivet. Flaggstatsdirektivet tillämpas på förvaltningen i den medlemsstat vars flagg fartyget för, när det gäller fartyg som omfattas av certifiering och som går i varje typ av internationell trafik.

Punkt 12 i paragrafen ska innehålla en definition av hamnstatskontroll, som avser kontroll i enlighet med direktivet om hamnstatskontroll. Direktivet om hamnstatskontroll gäller sådana utländska fartyg och deras besättningar som anlöper en medlemsstats hamn eller ankarplats och deltar i interaktionen mellan fartyg och hamn.

I 13 punkten i paragrafen definieras övriga andra fartygssäkerhetsinspektioner, som syftar på inspektioner som utförs på fartyg, som inte genomförs enligt flaggstatsdirektivet, direktivet om hamnstatskontroll eller besiktningsdirektivet. Övriga fartygssäkerhetsinspektioner ingår i kapitel 7 i den föreslagna lagen.

I punkt 14 i paragrafen definieras en flaggstatsinspektör. En flaggstatsinspektör är en tjänsteman som är anställd av en tillsynsmyndighet och vars officiella uppgifter inkluderar att utföra flaggstatsinspektioner. Flaggstatsinspektören genomför både flaggstatsinspektioner i enlighet med flaggstatsdirektivet och andra fartygssäkerhetsinspektioner.

Punkt 15 i paragrafen ska innehålla en definition av en hamnstatsinspektör. En hamnstatsinspektör är en tjänsteman som är anställd av en tillsynsmyndighet och vars officiella uppgifter omfattar genomförande av hamnstatsinspektioner. Hamnstatsinspektören utför både hamnstatsinspektioner i enlighet med direktivet om hamnstatskontroll och andra fartygssäkerhetsinspektioner.

Punkt 16 definierar inspektören, som avser den flaggstatsinspektör och hamnstatsinspektör som nämns ovan. Det skulle vara motiverat att införa en separat definition av inspektör, särskilt av lagtekniska skäl. I den föreslagna lagen finns flera inspektörer, och för tydlighetens skull bör vissa gemensamma rättigheter och skyldigheter för inspektörerna fastställas.

I punkt 17 i paragrafen definieras den utsedda flaggstatsinspektören. Definitionen är ny, och den utsedda flaggstatsinspektören avser en person som inte är anställd uteslutande av Transport- och kommunikationsverket och som har fått vederbörligt bemyndigande av Transport- och kommunikationsverket. I praktiken kan detta innebära att en expert som arbetar åt klassificeringssällskapet och som är väl förtrogen med flaggstatsinspektioner ändå utför dessa uppgifter under tjänsteansvar. Den utsedda flaggstatsinspektörens ställning och utnämningsbrev, samt återkallandet av dessa, regleras i 9–11 § i den föreslagna lagen.

Punkt 18 i paragrafen definierar förordningen om klassificeringssällskapet. Definitionen motsvarar 2 § 18 punkten i den nuvarande lagen.

Punkt 19 i paragrafen inkluderar en definition av ett godkänt klassificeringssällskap, som avser ett sällskap som godkänts i enlighet med klassificeringssällskapsförordningen och med vilket Transport- och kommunikationsverket har ingått ett avtal om inspektionsbehörighet.

Punkt 20 i paragrafen definierar certifikaten. Med certifikat avses för fartyg i internationell trafik de certifikat som utfärdats enligt internationella konventioner av flaggstaten eller för flaggstatens räkning samt vid behov dispenscertifikat och trafiktillstånd och för ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i inrikes trafik de säkerhetscertifikat som utfärdats enligt non-SOLAS-direktivet, tillsammans med relevanta förteckningar över utrustning samt i förekommande fall dispenscertifikat och trafiktillstånd eller andra besiktningsdokument samt bevis- och säkerhetsdokument utfärdade i enlighet med lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Definitionen motsvarar definitionerna av certifikat och dispenscertifikat i 2 § 12 och 13 punkterna i den nuvarande lagen.

Definitionen i 21 punkten i paragrafen motsvarar definitionen av redare i 2 § 3 punkten i den nuvarande lagen. Redare är ett etablerat begrepp i nationell sjöfartslagstiftning. Definitionen motsvarar i stort sett definitionen av ett företag i artikel 2.18 i direktivet om hamnstatskontroll, enligt vilket ett företag avser fartygets ägare eller någon annan organisation eller person, såsom den driftsansvarige eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarans

ansvar för fartygets drift och som därvid gått med på att överta de skyldigheter och det ansvar som föreskrivs i internationella säkerhetsorganisationskoden.

Punkt 22 i paragrafen definierar ett ro-ro-passagerarfartyg. Definitionen motsvarar innehållsmässigt 2 § 7 punkten i den nuvarande lagen och 2 § 20 punkten i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg. Ett ro-ro-passagerarfartyg är en kombination av ett passagerarfartyg och ett lastfartyg, där lasten (vanligtvis lastbilar, släpvagnar och andra fordon) lastas och lossas genom att köra på och av akter-, sid- eller förramper. Fartyget omfattar även lokaler för mer än 12 passagerares logi och service.

Punkt 23 i paragrafen innehåller en definition av ett höghastighetspassagerarfartyg. Definitionen motsvarar innehållsmässigt 2 § 8 punkten i den nuvarande lagen och 2 § 21 punkten i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg. Ett höghastighetspassagerarfartyg är ett snabbt fartyg som transporterar passagerare och ofta trafikerar korta sträckor.

I punkt 24 i paragrafen definieras reguljär trafik som trafik som bedrivs enligt förutbestämda tidtabeller eller rutter. Definitionen motsvarar definitionen av reguljär trafik i 2 § 33 punkten i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Enligt besiktningsdirektivets artikel 2.6 avser reguljär trafik en rad överfarter med fartyg i trafik mellan samma två eller flera hamnar, eller en rad överfarter med fartyg från och till samma hamn utan mellanliggande hamnbesök, enligt en offentliggjord tidtabell eller med så regelbundna eller ofta förekommande överfarter att de utgör en igenkännlig systematisk serie. Definitionen i 2 § 11 punkten i den nuvarande lagen motsvarar definitionen i direktivet. Den föreslagna definitionen förenklar och harmoniserar den med definitionen i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.

Den inspektionsdatabas som avses i 25 punkten i paragrafen avser informationssystemet THETIS (The Hybrid European Targeting and Inspection System), som innehåller information om hamnstatskontroller. THETIS-informationssystemet är ett gemensamt informationssystem som används av parterna i Paris MOU för att hantera och dokumentera hamnstatskontroller. Europeiska sjösäkerhetsbyrån ansvarar för produktionen och underhållet av systemet.

Punkt 26 definierar en ankarplats. Termen ”ankarplats” som används i direktivet om hamnstatskontroll motsvarar inte den terminologi som används i Finland, eftersom Finland inte har officiellt utsedda ankarplatser utan snarare ankarområden. Ankarplatsen definieras till exempel i dokumentet ”Begrepp med anknytning till farlederna” som publicerats av Traficom (Traficom 552253/03.04.01.01/2021).

I punkt 27 avses med kvarhållande ett administrativt beslut som fattas på grundval av hamnstatskontroll eller flaggstatsinspektion och som förbjuder fartyget att fortsätta sin resa om de brister som konstaterats vid inspektionen, antingen enskilt eller tillsammans, äventyrar fartygets sjövärdighet.

Punkt 28 i paragrafen definierar driftsförbud. Ett driftsförbud innebär ett uttryckligt förbud för ett fartyg att fortsätta driften om den påvisade bristen gör den fortsatta driften riskfylld. Detta förhindrar olyckor och skyddar säkerheten för besättningen, passagerarna och den marina miljön.

Med förbud mot tillträde i 29 punkten i paragrafen avses förbud mot tillträde till finska hamnar och ankarplatser för fartyg som är undermåliga eller har allvarliga brister, för att undvika säkerhets- och miljörisiker.

I punkt 30 i paragrafen föreskrivs om förbud mot resa. Detta skulle innebära att ett ro-ro-fartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg inte får trafikera om det har brister som äventyrar säkerheten för passagerare eller besättning.

I punkt 31 i paragrafen hänvisar HSSC-riktlinjer för besiktning inom IMO:s system IMO:s Harmonized System of Survey and Certification. Dessa riktlinjer fastställer ett enhetligt system för fartygsinspektioner och certifikat i enlighet med IMOs konventioner. Riktlinjerna harmoniserar inspektionsintervallen, typerna av inspektioner och giltighetstider för certifikat för olika fartyg och möjliggör samordning av inspektioner enligt olika konventioner. Syftet med riktlinjerna är att säkerställa en konsekvent, effektiv och förutsägbar praxis för inspektion och certifiering av fartyg under hela deras livscykel.

**4 §. Tillämpliga internationella konventioner och protokoll.** I paragrafen föreskrivs det om de konventioner och protokoll som ska granskas vid de olika inspektioner som föreskrivs i lagen. Förteckningen över konventioner och protokoll bör motsvara förteckningen i artikel 2 i direktivet om hamnstatskontroll samt bilaga X, med undantag för att den föreslagna förteckningen även ska omfatta 2010 års protokoll till 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen (nedan HNS-konventionen). HNS-konventionen ingår inte i direktivet om hamnstatskontroll förteckning eftersom konventionen ännu inte har trätt i kraft internationellt. I Finland godkände riksdagen HNS-konventionen 2019. HNS-konventionen kommer att läggas till i förteckningen i direktivet om hamnstatskontroll när den har trätt i kraft internationellt. De internationella konventioner och protokoll som är tillämpliga enligt gällande lagstiftning finns i 2 § med definitioner i lagen.

## **2 kap.**

### **Myndigheter och myndighetsuppgifter**

**5 §. Tillsynsmyndighet.** I paragrafen föreskrivs det om tillsynsmyndigheten som utövar tillsyn över fartygssäkerheten. Paragrafen motsvarar 5 § 1 mom. i den gällande lagen. Transport- och kommunikationsverket är den tillsynsmyndighet som avses i denna lag, vars uppgifter fastställs i lagen om Transport- och kommunikationsverket (935/2018). Transport- och kommunikationsverket är ett ämbetsverk på centralnivå inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde som sköter tillstånds-, tillsyns- och registreringsuppgifter för transport och elektronisk kommunikation samt andra myndighetsuppgifter. Myndighetens nuvarande ansvarsområden omfattar ett brett spektrum av myndighetsuppgifter som rör sjötransport och fartygssäkerhet.

**6 §. Tillsynsmyndighetens uppgifter.** I paragrafen föreskrivs om tillsynsmyndighetens uppgifter. För närvarande fastställs tillsynsmyndighetens uppgifter i mer allmänna termer i 5 § 2 mom. i den nuvarande lagen. Med hänsyn till de skyldigheter som följer av internationella konventioner och EU-lagstiftning om tillsynen av fartygssäkerhet är det nödvändigt att reglera dessa uppgifter mer detaljerat i den nuvarande lagen.

I 1 mom. i paragrafen föreskrivs om tillsynsmyndighetens tillsynsuppgifter. Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats om fartygssäkerheten och har hand om inspektioner, meddelanden och lämnande och utbyte av information enligt flaggstatsdirektivet, besiktningdirektivet och direktivet om hamnstatskontroll. Tillsynsmyndigheten ansvarar för andra fartygssäkerhetsinspektioner som föreskrivs i denna lag.

I 2 mom. i paragrafen fastställs de inspektionsuppgifter och -skyldigheter som åläggs tillsynsmyndigheten. För närvarande ålägger internationella konventioner och EU-lagstiftning Finland bindande skyldigheter att genomföra ett visst antal fartygsinspektioner per år. För att säkerställa att dessa skyldigheter uppfylls är det bra att reglera dem i lag. Tillsynsmyndigheten bör årligen inspektera det antal fartyg som krävs enligt internationella konventioner eller EU-lagstiftning. Tillsynsmyndigheten ska årligen inspektera alla i artikel 12 a i direktivet om hamnstatskontroll avsedda fartyg av prioritet I som anlöper dess hamnar eller ankarplatser, och inspektera fartyg enligt artikel 12 a och 12 b av prioritet I och prioritet II som motsvarar Finlands andel av det totala antalet fartyg.

I 3 mom. i paragrafen föreskrivs om tillsynsmyndighetens uppgift att neka ett utländskt fartyg tillträde till en finsk hamn eller ankarplats, om en behörig myndighet i en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller en deltagare i Paris MOU nekar fartyget tillträde till sin hamn eller ankarplats. Denna bestämmelse ska genomföra skyldigheten enligt artikel 16.3 i direktivet om hamnstatskontroll att på ett enhetligt sätt neka ett fartyg tillträde till hamnar och ankarplatser i unionen.

I 4 mom. i paragrafen föreskrivs ett undantag som tillåter ett fartyg att anlöpa hamn även om villkoren för förbud mot tillträde är uppfyllda, om vissa undantagsförhållanden föreligger. Trots att kriterierna för tillträdesförbud är uppfyllda kan tillsynsmyndigheten i enskilda fall tillåta att ett fartyg anlöper hamn i fall av force majeure, på grund av säkerhetsaspekter som är klart viktigare, för att rätta till brister eller för att avlägsna förorenings- eller smittorisk, om fartygets ägare, redaren eller befälhavaren har vidtagit lämpliga åtgärder för att säkerställa ett säkert anlöp till hamnen och de har godkänts av tillsynsmyndigheten.

**7 §. Inspektörer.** I paragrafen föreskrivs det om inspektörernas uppgifter. Enligt 1 mom. i paragrafen är tjänstemännen vid tillsynsmyndigheten i denna lag avsedda inspektörer. I praktiken är dessa inspektörer tjänstemän som godkänts av myndigheten för denna uppgift och vars tjänsteuppdrag omfattar att förrätta fartygsinspektioner. Dessa tjänstemän utför offentliga förvaltningsuppgifter och deras uppgifter inkluderar betydande användning av offentlig makt.

Enligt 2 mom. i paragrafen får flaggstatsinspektioner förrättas av inspektörer som har utbildning för uppgiften. Bestämmelsen genomför det utbildningskrav för inspektörer som anges i artikel 4c.1 i flaggstatsdirektivet. I artikel 3.1 i i flaggstatsdirektivet definieras flaggstatens inspektör och de krav som gäller för denne. I artikel 8.1 i flaggstatsdirektivet fastställs kraven på inspektörernas kompetens och oberoende.

Enligt 3 mom. i paragrafen kan hamnstatskontroller och inspektioner i enlighet med besiktningdirektivet utföras av inspektörer som uppfyller kraven i bilaga XI till direktivet om hamnstatskontroll. Bestämmelsen genomför kraven i artikel 22.1 och 22.5 i direktivet om hamnstatskontroll, där kompetenskrav för inspektörer fastställs. Inspektioner får endast utföras av en inspektör som uppfyller kraven. Mer detaljerade kompetenskrav fastställs i bilaga XI till direktivet. Inspektören ska ha ett av tillsynsmyndigheten utfärdat bevis som innehåller de uppgifter som förutsätts i kommissionens direktiv 96/40/EG för fastställandet av en gemensam modell för ett identitetskort för inspektörer som utför hamnstatskontroll och som visar att personen i fråga är bemyndigad att utföra inspektioner. I bilaga XI till direktivet om hamnstatskontroll anges vilken utbildning, erfarenhet, kompetens och språkkunskaper som krävs av hamnstatens inspektörer för att de ska kunna övervaka fartygssäkerheten och efterlevnaden av internationella bestämmelser på ett kompetent och sakkunnigt sätt. Denna bestämmelse motsvarar kraven i gällande lag.

Enligt paragrafens 4 mom. kan andra fartygssäkerhetsinspektioner utföras av inspektörer som har genomgått utbildning för uppgiften.

Enligt paragrafens 5 mom. ska en utvidgad inspektion i princip utföras av minst två hamnstatsinspektörer. Om detta inte är möjligt, registrerar Transport- och kommunikationsverket skälen i inspektionsdatabasen. Denna bestämmelse genomför kravet i artikel 14.4 i direktivet om hamnstatskontroll att en utökad inspektionen förrättas när så är möjligt av minst två hamnstatsinspektörer och i annat fall registreras orsakerna till detta i inspektionsdatabasen. Innehållet i den utökade inspektionen och de punkter som inspekteras i den specificeras mer detaljerat i kapitlet om hamnstatskontroller i det föreslagna lagförslaget.

**8 §. Inspektörens rättigheter.** I paragrafen föreskrivs det om inspektörens uppgifter. Innehållet i paragrafen motsvarar 6 § i den nuvarande lagen om tillsyn över fartygssäkerhet. För att kunna genomföra inspektionen ska inspektören när som helst få tillträde till fartyget, få till påseende de dokument, förteckningar och system som gäller fartygssäkerheten samt erhålla kopior, upplysningar och bistånd om dessa av fartygets personal. Inspektören kan anlitna sakkunniga eller bemyndigade klassificeringssällskap till bistånd, förrätta nödvändiga inspektioner och säkerställa att fartyget och dess besättning uppfyller säkerhetskraven. För att säkerställa att fartyg inspekteras på ett korrekt sätt bör inspektörernas rättigheter regleras på ett heltäckande sätt.

**9 §. Utsedda flaggstatsinspektörer.** I paragrafen föreskrivs det om utsedda flaggstatsinspektörer. Ändringen av direktivet om flaggstatsinspektioner möjliggör framledes användning av utsedda flaggstatsinspektörer för inspektioner i enlighet med flaggstatsdirektivet. De utsedda flaggstatsinspektörerna utgör en ny grupp inspektörer som arbetar på ett liknande sätt som de av tillsynsmyndigheten utsedda inspektörer som avses i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Enligt 1 mom. i paragrafen kan transport- och kommunikationsverket utse en oberoende och opartisk flaggstatsinspektör att förrätta flaggstatsinspektioner.

Enligt 2 mom. i paragrafen ska en utsedd flaggstatsinspektör ha sådan behörighet att han eller hon kan utföra inspektioner på behörigt sätt. Genom bestämmelsen genomförs det utbildningskrav för inspektörer som anges i artikel 4c.1 i flaggstatsdirektivet. I artikel 3.1 i i flaggstatsdirektivet definieras flaggstatens inspektör och de krav som gäller för denne. I artikel 8.1 i flaggstatsdirektivet fastställs kraven på inspektörernas kompetens och oberoende. Mer detaljerade bestämmelser om utbildningskrav regleras i förordning från statsrådet som utfärdas på grundval av 4 mom. i paragrafen.

I 3 mom. i paragrafen regleras närmare vilken lagstiftning den utsedda flaggstatsinspektören ska iaktta vid utförandet av de offentliga förvaltningsuppgifterna som avses i denna lag. En liknande bestämmelse om utsedda inspektörer finns i 13 kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten.

I 4 mom. i paragrafen föreskrivs om bemyndigande att utfärda förordning, enligt vilket statsrådet genom förordning kan meddela närmare bestämmelser om behörighetskraven för en utsedd flaggstatsinspektör.

**10 §. Utnämning av utsedda flaggstatsinspektörer och utnämningensbrev.** Enligt 1 mom. i paragrafen ska utnämningensbrev för utsedda flaggstatsinspektörer utfärdas för viss tid, högst fem år. Detta görs för att utnämningen inte är permanent, utan förutsättningarna för den ska utvärderas regelbundet. Utnämningensbrevet kan förnyas på ansökan om sökanden visar att han eller hon har bibehållit sin behörighet. Förnyelse kräver därför en aktiv ansökan och en bedömning av myndigheten att den utsedda flaggstatsinspektören fortfarande uppfyller

kunskaps- och kompetenskraven för uppgiften. Förfarandet gör det möjligt för tillsynsmyndigheten att övervaka och säkerställa att flaggstatsinspektörerna har bibehållit sin behörighet och, om nödvändigt, att inte förnya deras utnämning.

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets möjlighet att på sin webbplats offentliggöra namnet på och kontaktuppgifterna till en utsedd flaggstatsinspektör samt dennes verksamhetsområde. Syftet med offentliggörandet är att öka insynen i flaggstatens verksamhet och att säkerställa att fartygschefer, redare och andra berörda parter kan kontrollera inspektörernas status och befogenheter. Av webbplatsen ska dessutom framgå vilken uppgift den utsedda flaggstatsinspektören har rätt att sköta. Detta begränsar tydligt inspektörens befogenheter och förhindrar oklarheter i situationer där den utsedda flaggstatsinspektörens befogenheter endast gäller vissa uppgifter eller typer av inspektioner.

Bestämmelsen främjar ett korrekt utförande av uppgifterna, tydlighet i befogenheterna och förutsägbarhet i utövandet av offentlig makt, samt stärker tillsynsmyndighetens ansvar för att utse flaggstatsinspektörer och organisera deras verksamhet.

**11 §. Återkallande av utnämningensbrev för en utsedd flaggstatsinspektör.** I 1 mom. i paragrafen regleras om obligatoriskt återkallande av utnämningensbrevet om den utsedda flaggstatsinspektören inte längre uppfyller villkoren för utnämningen eller om han eller hon allvarligt eller upprepade gånger bryter mot denna lag eller de bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den. Bestämmelsen är nödvändig för att myndigheten ska ha en tydlig befogenhet att ingripa i situationer där utövandet av offentlig makt på grundval av ett utnämningensbrev inte längre är motiverat.

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs om skyldigheten att höra flaggstatsinspektören innan utnämningensbrevet återkallas. Ett hörande säkerställer den utsedda flaggstatsinspektörens rättsskydd och ett korrekt förvaltningsförfarande.

I 3 mom. i paragrafen föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets möjlighet att ålägga den utsedda flaggstatsinspektören att genast återlämna sitt utnämningensbrev i de situationer som avses i punkt 1. Bestämmelsen förhindrar utövandet av befogenheter som grundar sig på utnämningen i situationer där villkoren för sådana befogenheter inte längre är uppfyllda.

I 4 mom. i paragrafen föreskrivs om varaktigheten för återkallandet av utnämningensbrevet. Utnämningensbrevet kan återkallas helt eller för en viss tid, vilket möjliggör en proportionerlig påföljd.

**12 §. Utsedda flaggstatsinspektörers rättigheter.** I paragrafen föreskrivs om rättigheterna för den utsedda flaggstatsinspektören, vilka står i proportion till inspektören ifråga och å andra sidan till uppgiftens karaktär. Enligt paragrafen ska den utsedda flaggstatsinspektören ha rätt att få till påseende de handlingar som behövs för att inspektionen ska kunna genomföras på ett korrekt sätt, att av fartygets befälhavare och övriga personer som tjänstgör ombord få upplysningar och en utredning om att fartygets personal kan sköta de uppgifter som är nödvändiga för fartygets säkerhet samt kontrollera redarens säkerhetsledningssystem i den utsträckning som fartygssäkerheten kräver.

**13 §. Tillsyn över utsedda flaggstatsinspektörer.** I paragrafen föreskrivs om tillsynen över en utsedd flaggstatsinspektör. Transport- och kommunikationsverket ska se till att den utsedda flaggstatsinspektören utför de uppgifter som tilldelats honom eller henne i utnämningensbrevet. Det är motiverat att reglera tillsynsuppgiften på grund av uppgiftens karaktär, eftersom den utsedda flaggstatsinspektören inte är i ett tjänsteförhållande.

**14 §. System.** I paragrafen föreskrivs det om de system som tillsynsmyndigheten ska inneha. Dessa krav baseras på flaggstatsbynspektionsdirektivet och direktivet om hamnstatskontroll. Enligt 1 mom. i paragrafen ska tillsynsmyndigheten ha ett system för att utveckla och upprätthålla inspektörernas kunnande. 1 mom. i paragrafen genomför artikel 22 i direktivet om hamnstatskontroll och artikel 4 c i flaggstatsbynspektionsdirektivet.

Genom 2 mom. i paragrafen genomförs artikel 5.2 i flaggstatsbynspektionsdirektivet.

Genom 3 mom. i paragrafen genomförs artikel 30 i direktivet om hamnstatskontroll och artikel 8 i flaggstatsbynspektionsdirektivet.

**15 §. Handräckningsmyndigheter.** I paragrafen föreskrivs det om handräckningsmyndigheter. De myndigheter som avses i denna bestämmelse motsvarar de som nämns i 9 § i den nuvarande lagen, men deras namn ska uppdateras. Reglering av handräckningsmyndigheter är nödvändigt även i fortsättningen, eftersom flera olika myndigheter har sina egna ansvarsområden och befogenheter när det gäller fartyg, fartygssäkerhet och besättningar.

I 1 mom. i paragrafen föreskrivs att Gränsbevakningsväsendet, polisen, Tullen, Trafikledsverket, Försvarsmakten samt kommunernas miljö- och hälsoskyddsmyndigheter inom sina respektive ansvarsområden är skyldiga att på begäran ge Transport- och kommunikationsverket handräckning enligt den föreslagna lagen.

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs om att Gränsbevakningsväsendet och polisen är skyldiga att ge handräckning för genomförandet av inspektioner om någon försöker hindra eller störa en inspektion eller annan åtgärd som avses i den föreslagna lagen, eller om ett beslut som fattats av tillsynsmyndigheten inte följs. Momentet motsvarar till stor del 9 § 2 mom. i den nuvarande lagen, men det föreslås att Gränsbevakningsväsendets handräckning ska fogas till bestämmelsen. Dessutom ska de situationer som omfattas av handräckning utvidgas till att även omfatta underlåtenhet att följa ett tillsynsmyndighetsbeslut. Detta kan till exempel vara ett beslut av en tillsynsmyndighet att neka ett fartyg tillträde till hamn, i vilket fall tillsynsmyndigheten ska begära bistånd från Gränsbevakningsväsendet. Gränsbevakningsväsendets uppgifter föreskrivs i 3 § i gränsbevakningslagen (578/2005). Den handräckning och det stöd som Gränsbevakningsväsendet tillhandahåller regleras i 77 § i gränsbevakningslagen, enligt vilken Gränsbevakningsväsendet på begäran får tillhandahålla handräckning till en statlig myndighet för att denna ska kunna fullgöra sina lagstadgade tillsynsuppgifter. Bestämmelser om bistånd som gränsbevakningsväsendet lämnar polisen och Tullen finns i lagen om samarbete mellan polisen, tullen och gränsbevakningsväsendet.

**16 §. Skyldighet för den som tillhandahåller fartygstrafikservice och för lotsningsbolaget att bistå tillsynsmyndigheten.** I paragrafen föreskrivs om skyldigheten för den som tillhandahåller fartygstrafikservice och lotsningsbolag att bistå tillsynsmyndigheten. Den som tillhandahåller fartygstrafikservice enligt lagen om fartygstrafikservice (623/2005) och det lotsningsbolag som avses i lotsningslagen (561/2023) har en skyldighet att lämna upplysningar eller be annat bistånd till tillsynsmyndigheten vid skötseln av inspektionsuppgifter. Paragrafen ifråga stämmer delvis överens med den gällande lagens 9 a §. I framtiden är det motiverat att utvidga skyldigheten att bistå också till lotsningsbolaget som spelar en viktig roll i sjöfartssäkerheten, särskilt när det gäller kompetens inom farledsnavigering.

**17 §. Lotsens skyldighet att bistå tillsynsmyndigheten.** I paragrafen föreskrivs det att lotsen är skyldig att bistå tillsynsmyndigheten i dess lagstadgade tillsynsuppgifter. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att tillsynsmyndigheten utan onödigt dröjsmål får tillgång till information som lotsarna förfogar över och som är nödvändig för att de ska kunna utföra sina

uppgifter. På grund av sina lotsuppgifter har lotsarna detaljerad och fallspecifik information om fartygens rörelser, navigering, förhållanden och verksamhet i hamn- och farledsområden. Denna information kan vara avgörande vid genomförandet av flaggstatsinspektioner och hamnkontroll samt vid utredning av avvikelser och tillbud. Utan en uttrycklig skyldighet att bistå skulle tillsynsmyndighetens möjlighet att i tid få tillgång till nödvändig information kunna försvagas.

**18 §. Lämnan­de av uppgifter som gäller inspektioner.** I paragrafen föreskrivs det om lämnan­de av uppgifter som gäller inspektioner. Dessa rapporteringsskyldigheter grundar sig på bindande EU-förordningar, särskilt relevanta artiklar i direktivet om hamnstatskontroll, besiktning­sdirektivet och flaggstatsdirektivet.

I 1 mom. i paragrafen föreskrivs om tillsynsmyndighetens skyldighet att en gång om året lämna uppgifter till Europeiska kommissionen om antalet flaggstatsinspektioner som förrättats i enlighet med artikel 4a i flaggstatsdirektivet och i fråga om varje flaggstatsinspektion nämna fartygets IMO-nummer, datum och plats. Denna bestämmelse grundar sig på kraven avseende medlemsstaternas anmälnings­skyldighet enligt artikel 9 b i flaggstatsdirektivet.

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs om tillsynsmyndighetens skyldighet att föra in uppgifter om inspektioner enligt besiktning­sdirektivet i inspektionsdatabasen genast när inspektionsrapporten har slutförts eller förbudet mot resa har meddelats, återkallats eller ändrats. Denna bestämmelse grundar sig på kraven i artikel 10.2 i besiktning­sdirektivet. Enligt momentet ska uppgifter som förts in i inspektionsdatabasen också bekräftas för offentliggörande inom 72 timmar. Med detta krav genomförs artikel 10.3 i besiktning­sdirektivet.

I 3 mom. i paragrafen föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att föra in uppgifter om hamnstatskontroller i inspektionsdatabasen genast när inspektionsrapporten har slutförts eller beslutet om tillträdesförbud har meddelats eller förbud mot resa har upphävts. De uppgifter som överförs till inspektionsdatabasen ska bekräftas för offentliggörande inom 72 timmar. Direktiven ifråga grundar sig på artikel 24.3 i direktivet om hamnstatskontroll. En liknande skyldighet ingår delvis i 8 § 2 mom. i den nuvarande lagen. Transport- och kommunikationsverket ska årligen senast den 1 april till Europeiska kommissionen lämna de uppgifter som räknas upp i bilaga XIV till direktivet om hamnstatskontroll om föregående år. Med denna bestämmelsen genomförs skyldigheten att tillhandahålla information enligt artikel 29 i direktivet om hamnstatskontroll och direktivets bilaga XIV.

I 4 mom. i paragrafen kan mer detaljerade bestämmelser om innehållet i informationen om inspektioner och metoderna för att lämna sådan information föreskrivas genom regeringsbeslut.

**19 §. Lämnan­de av uppgifter om flaggstatsverksamhet.** I 1 mom. i paragrafen föreskrivs om lämnan­de av uppgifter om flaggstatsverksamheten. Bestämmelsen grundar sig på artikel 8.2 i flaggstatsdirektivet, som ålägger medlemsstaterna en skyldighet att lämna relevanta uppgifter. Transport- och kommunikationsverket ska lämna Europeiska kommissionen en utredning om sin flaggstatsverksamhet, om Finland finns i den förteckning över låga prestationer som offentliggörs i den senaste årsrapporten från Paris MOU eller om Finland under två på varandra följande år finns i förteckningen över medelhöga prestationer. Utredningen ska lämnas till Europeiska kommissionen senast fyra månader efter att den aktuella årsrapporten har offentliggjorts. Utredningen ska, i enlighet med direktivet, identifiera och analysera de huvudsakliga orsakerna som ledde till kvarhållanden och brister och därmed till låga eller medelhöga prestationer.

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs att tillsynsmyndigheten ska föra in certifikaten för fartyg som för finsk flagg, datum för deras besiktningar och revisioner samt uppgifter om fartyg som

upphört att föra finsk flagg, i en gemensam digital portal som utvecklats av Europeiska kommissionen. Detta moment genomför artikel 6.1 i flaggstatsdirektivet. Enligt artikel 6.2 i flaggstatsdirektivet ska portalen fungera som kontaktpunkt för ovannämnda uppgifter, och Europeiska kommissionen ska inrätta portalen senast den 6 januari 2028.

**20 §. Övervakning av överensstämmelse.** Enligt paragrafen ska tillsynsmyndigheten svara för att IMO:s revision om förvaltningen av Finlands sjöfart bereds i enlighet med den tidsplan som IMO godkänt. I IMO:s revision som genomfördes 2024 fick Finland en anmärkning för bristande efterlevnad på grund av avsaknaden av bestämmelser i nationell lagstiftning om beredning av revisioner. Tillsynsmyndigheten ska offentliggöra resultaten av revisionen. Genom paragrafen genomförs artikel 7.1 i flaggstatsdirektivet.

**21 §. Underrättelse om överträdelser av internationella konventioner och Europeiska unionens rättsakter** I paragrafen föreskrivs om tillsynsmyndighetens skyldighet att underrätta den myndighet som är behörig i ärendet om en överträdelse som hänför sig till ett fartyg och som gäller en i 4 § avsedd konvention eller en rättsakt från Europeiska unionen. Tillsynsmyndighetens anmälningskyldighet fastställs bland annat i Europaparlamentets och rådets direktiv om föroreningar förorsakade av fartyg och införandet av överträdelser 2005/35/EY samt den i Hong Kong ingångna internationella konventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (FördrS 48/2025). Den behöriga myndighet som avses i denna paragraf kan till exempel vara myndigheten i fartygets flaggstat. I paragrafen föreskrivs det dessutom om tillsynsmyndighetens skyldighet att underrätta den part som rapporterat överträdelsen om de åtgärder som vidtagits med anledning av överträdelsen. Överträdelser och förfaranden för att underrätta dem anges separat i konventionerna. Innehållet i den föreslagna paragrafen motsvarar delvis paragraf 11 § 4 mom. i den nuvarande lagen, som endast avser krav som följer av Hongkongkonventionen.

### **3 kap.**

#### **Allmänna bestämmelser om inspektion**

**22 §. Säkerställande av fartygssäkerhet.** I paragrafen föreskrivs det om säkerställandet av fartygssäkerhet samt de allmänna principerna för fartygsinspektioner. Syftet med paragrafen är att definiera vad som avses med fartygsinspektioner och vilken betydelse de har i det övergripande tillsynssystemet över fartygssäkerhet. Denna paragraf ska utgöra den grundläggande bestämmelsen för all inspektionsverksamhet enligt lagen, kompletterad i senare kapitel med bestämmelser om flaggstatsinspektioner och hamnstatskontroll och bestämmelser om andra fartygsinspektioner. Bestämmelsen baseras på internationella konventioner som är bindande för Finland, såsom SOLAS- och MARPOL-konventionerna, samt kompletterande EU-lagstiftning, såsom direktivet om hamnstatskontroll, flaggstatsdirektivet och besiktningsdirektivet. Enligt dessa skyldigheter ska medlemsstaterna säkerställa att fartyg som för deras flagg och utländska fartyg som anlöper deras hamnar uppfyller internationella krav på säkerhet, besättning och miljöskydd. Enligt 1 mom. i paragrafen ska tillsynsmyndigheten utföra fartygsinspektioner så ofta och så effektivt som krävs för tillsynen och enligt internationella konventioner som är bindande för Finland, rättsakter från Europeiska unionen eller nationella bestämmelser och föreskrifter. I praktiken innebär detta att myndigheten ansvarar både i sin roll som flaggstat för den löpande säkerheten för fartyg som seglar under finsk flagg och i sin roll som hamnstat för tillsynen av fartyg från andra länder när de anländer till finska hamnar.

I 2 mom. i paragrafen fastställs tillsynsmyndighetens skyldighet att säkerställa att fartyget uppfyller de internationella konventioner som är bindande för Finland, rättsakter från Europeiska unionen eller nationella bestämmelser och föreskrifter. Tillsynsmyndigheten ska

dessutom kontrollera kommunikationsförmågan hos fartygets besättning. Bestämmelsen genomför artikel 19 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/993 om minimikrav för utbildning av sjöfolk. Artikeln avser kommunikation ombord på fartyg och enligt punkt f i artikeln ska medlemsstaterna, när de utför hamnstatskontroll i enlighet med bestämmelserna i direktivet om hamnstatskontroll, även kontrollera att fartyg som för en icke-medlemsstats flagg uppfyller kraven i denna artikel. I momentet föreskrivs också att fartyget ska ha giltiga certifikat och att fartygets faktiska skick ska motsvara uppgifterna i certifikaten. Fartygscertifikat är officiella dokument som visar att ett fartyg uppfyller internationella och nationella föreskrifter om sjösäkerhet, miljöskydd och besättningens arbetsförhållanden. Certifikaten spelar en viktig roll eftersom de fungerar som bevis vid inspektioner på att de aspekter som anges i certifikatet är i ordning på det inspekterade fartyget.

I 3 mom. i paragrafen föreskrivs att inspektioner ska utföras så att syftet med tillsynen uppfylls utan att orsaka onödig störning för fartygets drift. Detta betonar att tillsynen ska vara rätt avvägd och effektiv, och att inspektioner bör fokuseras på risker samt genomföras i samverkan med fartygets befälhavare och redare, med hänsyn till fartygets trafik- och underhållsplanering. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa en hög och enhetlig nivå av fartygssäkerhet på de fartyg och i de vatten som Finland ansvarar för samt att främja säkerheten inom internationell sjöfart och skydda den marina miljön. Bestämmelsen skapar en gemensam ram för alla inspektioner som utförs med stöd av lagen och säkerställer att Finlands tillsynssystem uppfyller de grundläggande kraven i IMO-konventionerna och EU-lagstiftningen.

I 4 mom. föreslås ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Myndigheten kan meddela närmare föreskrifter om de delområden som ska inspekteras, och innehållet i inspektionerna samt de blanketter och handlingar som ska användas vid inspektioner. En sådan befogenhet är nödvändig för att inspektionerna ska kunna anpassas utifrån exempelvis fartygstyp, trafikområde och egenskaper hos den del som ska kontrolleras. Föreskrifterna säkerställer också att inspektionerna använder enhetliga och aktuella förfaranden som uppfyller flaggstatsdirektivets krav och internationellt godkända standarder.

I 5 mom. i paragrafen föreskrivs om bemyndigandet att utfärda förordning att utfärda närmare bestämmelser om kommunikationsförmågan hos besättningen.

**23 §. Inspektionsrapport.** I paragrafen föreskrivs det om upprättandet av en inspektionsrapport och den information som den ska innehålla. Inspektionsrapporten är en viktig del av fartygssäkerhetens tillsynsprocess, eftersom den dokumenterar resultaten av inspektionen, de föreskrivna åtgärderna och eventuella brister, och möjliggör tillsyn och uppföljning av inspektioner på både nationell och internationell nivå. Den nuvarande förvaltningslagen kräver också att en inspektionsrapport upprättas, men på grund av internationella och EU-rättsliga skyldigheter som hänför sig till ärendet finns det behov av att föreskriva mer detaljerat om kraven på inspektionsrapporten.

I 1 mom. i paragrafen föreskrivs om innehållet i och inlämnandet av den inspektionsrapport som ska upprättas om inspektionen av fartygssäkerheten. Inspektionsrapporten ska åtminstone innehålla uppgifter om tid och plats för inspektionen, observerade avvikelser och brister, de åtgärder som ålagts och tidsfristerna för dem samt namn och befattning på den tjänsteman eller inspektör som förrättat inspektionen. Inspektionsrapporten ska lämna till fartygets befälhavare. Informationen gör det möjligt att identifiera föremålet för inspektionen och de ansvariga personerna, samt att genomföra efterföljande kontrollåtgärder och uppföljningsinspektioner.

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs om bestämmelser om hamnstatskontroller och rapporter som ska upprättas om inspektioner som genomförs i enlighet med besiktningdirektivet.

Bestämmelsen genomför artikel 15.2 och bilaga IX i direktivet om hamnstatskontroll, som föreskriver om formatet för inspektionsrapporter och överföring av uppgifter till EU:s gemensamma inspektionsdatabas THETIS. Inspektören ska utarbeta en inspektionsrapport i enlighet med bilaga IX till direktivet om hamnstatskontroll och registrera den i databasen inom 24 timmar från den faktiska tidpunkten för fartygets avgång från hamnen. Tillsynsmyndigheten svarar för att de uppgifter som överförs till databasen bekräftas inom 72 timmar från det att inspektionen avslutats. Detta säkerställer riktigheten och enhetligheten i uppgifterna mellan deltagarna i EU och Paris MOU.

I 3 mom. i paragrafen föreskrivs om flaggstatsinspektioner och andra inspektionsrapporter för nationella inspektioner. Inspektören ska utan dröjsmål utarbeta en rapport efter att inspektionen avslutats. Inspektionsrapporten för en flaggstatsinspektion ska föras in i den nationella inspektionsdatabasen. Momentet genomför artikel 4a.4 i flaggstatsdirektivet, enligt vilket en rapport ska upprättas om resultaten av flaggstatsinspektionerna.

**24 §. *Brister eller missförhållanden som upptäcks vid inspektion.*** I paragrafen föreskrivs om det förfarande som ska följas när fel eller brister upptäcks ombord på ett fartyg vid inspektion. Avsaknaden av ett certifikat skulle också betraktas som en brist. Syftet med denna bestämmelse är att säkerställa att eventuella missförhållanden som upptäcks vid inspektioner åtgärdas på ett korrekt sätt och att tillsynsmyndigheten informeras om de korrigerande åtgärder som vidtagits. Paragrafen utgör således en viktig del av fartygssäkerhetens tillsynssystem och kompletterar bestämmelserna om inspektionsrapporter.

I 1 mom. i paragrafen föreskrivs om inspektörens och den utsedda flaggstatsinspektörens skyldighet att underrätta om fel eller brister som upptäcks under inspektionen till fartygets befälhavare eller redare samt att sätta ut en tidsfrist inom vilken den ska avhjälpas eller undanröjas. Riktlinjerna avser till exempel en anteckning i inspektionsrapporten om bristen samt fortsatta åtgärder och uppföljningsåtgärder. Innan en tidsfrist fastställs ska inspektören eller den utsedda flaggstatsinspektören höra fartygets befälhavare eller redaren. Tidsfristen och dess motivering ska anges i inspektionsrapporten så att uppföljningen av korrigerande åtgärder kan övervakas. Förfarandet överensstämmer med inspektionsanvisningarna i Paris MOU, enligt vilken den inspekterande myndigheten ska ingripa i eventuella brister på fartyget, samtidigt som onödiga förseningar eller kvarhållande av fartyget undviks. Momentet genomför artikel 19.1 i direktivet om hamnstatskontroll, enligt vilken den behöriga myndigheten ska se till att brister som konstaterats vid en inspektion åtgärdas i enlighet med konventionerna.

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs om skyldigheten att underrätta tillsynsmyndigheten om åtgärdande av brister. Tillsynsmyndigheten ska inom tidsfristen informeras om att fel eller brister som har upptäckts vid en flaggstatsinspektion eller fartygssäkerhetsinspektion. Detta gör det möjligt för tillsynsmyndigheten att följa upp genomförandet av korrigerande åtgärder och, om nödvändigt, beordra en uppföljande inspektion. Momentet är i linje med artikel 4a.3 i flaggstatsdirektivet, som kräver att brister som konstaterats vid inspektioner ska åtgärdas inom en tidsfrist som fastställs av flaggstaten.

**25 §. *Avhjälpande av brister.*** I paragrafen föreskrivs det om förfaranden för att åtgärda brister. 1 mom. i paragrafen motsvarar i sak 17 h § 1 mom. i den nuvarande lagen samt 4 § i statsrådets förordning om inspektion av utländska fartyg i Finland. 2 mom. i paragrafen motsvarar i sak till sitt innehåll bestämmelsen i 14 b § i den nuvarande lagen.

I 1 mom. i paragrafen föreskrivs om tillsynsmyndighetens skyldighet att säkerställa att de brister som bekräftats eller upptäckts under inspektioner avhjälpas. Denna bestämmelse är nödvändig för att säkerställa att brister avhjälpas i syfte att garantera fartygssäkerheten. Denna skyldighet

att se till att brister avhjälps grundas i synnerhet på artikel 13.1 i direktivet om hamnstatskontroll och artikel 7.1 i besiktningdirektivet.

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs om ett undantag som hänför sig till avhjälpande av brist i färdskrivaren. Om en brist som hänför sig till färdskrivaren inte snabbt kan avhjälpas i den hamn där fartyget kvarhålls, kan tillsynsmyndigheten kräva att bristen avhjälps inom 30 dagar. Undantaget ifråga grundar sig på artikel 19.4 i direktivet om hamnstatskontroll.

**26 §. Förfaranden som gäller sjöarbetskonventionen.** I paragrafen föreskrivs det om förfarandet vid situationer där ett fartyg kvarhålls på grund av betydande brister i besättningens boende- och arbetsförhållanden. Syftet med denna bestämmelse är att säkerställa att sådana brister åtgärdas på ett sätt som överensstämmer med kraven i sjöarbetskonventionen. Bestämmelsen genomför artikel 19.6 i direktivet om hamnstatskontroll enligt vilken hamnstaten i den mån det är möjligt kalla en representant för flaggstatens administration till platsen om beslutet om kvarhållande av fartyget grundar sig på väsentliga brister som upptäckts i besättningens boende- och arbetsförhållanden. Tillsynsmyndigheten ska dessutom anmäla bristerna till de riksomfattande arbetsmarknadsorganisationerna inom sjöfarten. Syftet med denna paragraf är att stärka genomförandet av sjöarbetskonventionen som en del av fartygssäkerhetens tillsyn och att säkerställa att allvarliga brister i arbets- och levnadsvillkor åtgärdas snabbt och konsekvent. Samtidigt betonas samarbetet med flaggstater och arbetsmarknadsorganisationer för att säkerställa att sjöfararnas säkerhet och rättigheter tillgodoses i enlighet med internationella skyldigheter.

**27 §. Avstående från inspektion av ett fartyg.** I paragrafen föreskrivs om det allmänna förfarandet som ska tillämpas vid alla inspektioner av fartygssäkerhet i situationer där det inte är möjligt att utföra kontrollen på ett säkert sätt. Syftet med 1 mom. i paragrafen är att säkerställa säkerheten för inspektörerna, fartyget och dess besättning samt att förhindra situationer där inspektionen utgör en risk för hamnen eller den marina miljön. Denna paragraf gäller alla inspektioner som utförs enligt lagen, inklusive fartygssäkerhetsinspektioner, flaggstatsinspektioner och hamnstatskontroller. Detaljerade bestämmelser om hamnstatskontroll finns dock i ett separat kapitel i lagen, som genomför direktivet om hamnstatskontroll. Avstående från inspektion av ett fartyg är ett undantagsförfarande som endast kan tillämpas om genomförandet av inspektionen, objektivt bedömt, uppenbart utgör en risk för inspektören, fartyget, besättningen, hamnen eller den marina miljön.

Enligt 2 mom. i paragrafen ska tillsynsmyndigheten registrera orsaken till att inspektionen inte förrättas. Momentet genomför bestämmelsen i artikel 8.4 i direktivet om hamnstatskontroll enligt vilken inspektionen inte genomförs på grund av exceptionella och oförutsedda förhållanden, den anses inte som en utebliven inspektion och orsaken till avstående från inspektion ska registreras i inspektionsdatabasen. De aktuella omständigheterna ska, i enlighet med direktivets bestämmelse, motiveras på ett ändamålsenligt sätt och rapporteras till Europeiska kommissionen.

**28 §. Avbrytande av inspektion av ett fartyg.** I paragrafen föreskrivs om avbrott i inspektionen vid undantagsförhållanden där fartygets allmänna skick uppenbarligen inte uppfyller kraven. I sådana situationer kan tillsynsmyndigheten skjuta upp inspektionen av fartyget till dess att företaget vidtar nödvändiga åtgärder för att säkerställa att fartyget inte längre utgör en uppenbar fara för säkerheten eller hälsan eller en omedelbar fara för besättningens eller passagerarnas liv, eller för att säkerställa att det uppfyller de relevanta kraven i tillämpliga internationella konventioner. Paragrafen motsvarar 17 § i den nuvarande lagen, men i framtiden gäller regleringen alla fartyg. Enligt gällande lag gäller upphävandet av fartygsinspektioner endast ro-

ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg. Genom paragrafen genomförs artikel 19.5 i direktivet om hamnstatskontroll och artikel 7.5 i besiktningdirektivet.

#### 4 kap.

##### Flaggstatsinspektioner

**29 §. Inriktning av flaggstatsinspektioner.** I 1 mom. i paragrafen föreskrivs om bestämmelser om inriktningen av flaggstatsinspektioner. Genom momentet genomförs artikel 4 a i flaggstatsdirektivet. Som regel bör fartyg som omfattas av flaggstatsdirektivet inspekteras minst vart femte år.

Enligt 2 mom. i paragrafen kan dock flaggstatsinspektioner genomföras i enlighet med en riskbaserad inspektionsplan. Då baseras inriktningen av inspektionerna särskilt på uppgifter om resultaten av hamnstatskontroller av fartyg, besiktningar, revisioner, olyckor som fartyget varit inblandat i samt brister som upptäckts vid andra inspektioner enligt nationell lagstiftning. Dessutom kan information som tillsynsmyndigheten anser nödvändig beaktas. En riskbaserad tillsynsplan gör det möjligt att rikta inspektionerna specifikt mot fartyg där betydande avvikelser eller brister har konstaterats och att använda tillsynsresurserna effektivt så att största möjliga nytta för säkerheten uppnås. Fartyg för vilka det inte finns tillräcklig information för att beräkna en riskklassificering ska inspekteras minst vart femte år, i enlighet med 1 mom. i paragrafen. Detta säkerställer att säkerheten på alla fartyg som seglar under finsk flagg kontrolleras regelbundet, oavsett deras riskprofil.

I 3 mom. i paragrafen föreskrivs om tillsynsmyndighetens skyldighet att inspektera ett finskt fartyg om tillsynsmyndigheten får information från en annan part i konventionen om en överträdelse av en skyldighet enligt konventionen som rör fartyget.

I 4 mom. i paragrafen föreskrivs om bemyndigandet att utfärda en förordning med närmare bestämmelser om inriktningen av flaggstatsinspektioner.

**30 §. Riskbaserad tillsynsplan.** I 1 mom. i paragrafen föreskrivs om en riskbaserad tillsynsplan. I den riskbaserade tillsynsplanen ska tillsynsmyndigheten beakta följande: uppgifter om brister och avvikelser från kraven som framkommit vid flaggstatens lagstadgade besiktningar och revisioner (punkt 1), relevanta haveriutredningsrapporter (punkt 2), kvarhållanden eller driftförbud som erhållits vid hamnstatskontroll (punkt 3), överskridande av det bristtal för hamnstatskontroll som fastställts av tillsynsmyndigheten (punkt 4), uppgifter om brister som tillsynsmyndigheten erhållit från flaggstatsinspektioner (punkt 5) samt andra relevanta uppgifter som bedöms nödvändiga (punkt 6). Dessa faktorer baseras på kraven i artikel 4a.2 i flaggstatsdirektivet vid tillämpningen av en riskbaserad strategi.

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs om bemyndigande att utfärda förordning, att genom statsrådets förordning meddela närmare bestämmelser om de faktorer som ska beaktas i en riskbaserad tillsynsplan. Bemyndigandet att utfärda förordning vore motiverat, eftersom det gäller tekniska omständigheter som ska beaktas vid en riskbaserad inriktning av flaggstatsinspektionen, om Finland beslutar att införa en riskbaserad tillsynsmodell.

**31 §. Innehållet i en flaggstatsinspektion** I paragrafen föreskrivs det om syftet med en flaggstatsinspektion och dess innehåll. Genom momentet genomförs artikel 4a.1 och 4a.2 a och b i flaggstatsdirektivet. Syftet med flaggstatsinspektion är att säkerställa att fartyg som seglar under finsk flagg uppfyller kraven i internationella konventioner som gäller dem, de obligatoriska bestämmelser som utfärdats enligt dessa samt EU-lagstiftning och nationell

lagstiftning, inklusive säkerhets- och miljönormer samt sociala normer. Flaggstaten är skyldig att tillämpa alla obligatoriska bestämmelser i konventionerna om flaggstater på de fartyg som avses i dessa bestämmelser inom internationell sjöfart. Syftet är att säkerställa att fartyg som seglar under finsk flagg följer internationella säkerhets- och miljöregler och att Finland fullgör sina internationella skyldigheter som flaggstat.

I 1 mom. i paragrafen föreskrivs det om syftet med inspektionen. Genom momentet genomförs artikel 4a.2 a och b i flaggstatsdirektivet. Inspektionen ska kontrollera att fartygets skick, utrustning och drift faktiskt överensstämmer med de certifikat som utfärdats för det. Inspektionen omfattar fartygets skick, dess utrustning, besättningens kompetens, dess drift och dokumentation för att säkerställa att fartyget uppfyller tillämpliga internationella krav och är säkert att använda. Inspektionen kräver inte alltid ett besök på fartyget, om informationen kan erhållas på annat sätt.

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs om skyldigheten att genomföra en flaggstatsinspektion, när ett utländskt fartyg övergår till finsk flagg. Det är fråga om den första flaggstatsinspektionen av ett fartyg som har övergått från utländsk flagg till finsk flagg. Med beaktande av kraven i flaggstatsdirektivet, särskilt i artikel 4, ska de brister som konstaterats av den behöriga myndigheten i den tidigare flaggstaten och andra relevanta aspekter som rör fartygets säkerhet inspekteras. I artikel 4.1 i flaggstatsdirektivet åläggs medlemsstaterna en uttrycklig skyldighet att se till att fartyget uppfyller tillämpliga internationella regler inklusive dess historik, innan den tillåts segla. I detta avseende ska den första flaggstatsinspektionen av ett fartyg som övergår till finsk flagg vara motiverad och bindande. Av denna anledning är det motiverat att tillsynsmyndigheten vid behov begär ut denna information från den behöriga myndigheten i fartygets tidigare flaggstat, med beaktande av skyldigheten enligt artikel 4 i flaggstatsdirektivet för den berörda medlemsstaten att lämna information om fartyget till dess flaggstat.

**32 §. Åtgärder efter kvarhållande av ett finskt fartyg.** I paragrafen föreskrivs det om förfarandet i situationer där ett finländskt fartyg har hållits kvar till följd av en hamnstatskontroll som genomförts i utlandet. Genom momentet genomförs artikel 5 i flaggstatsdirektivet. Om ett finskt fartyg kvarhålls utomlands ska Transport- och kommunikationsverket se till att fartyget uppfyller kraven i tillämpliga internationella konventioner innan det får fortsätta sin resa. Syftet med inspektionen är att säkerställa att de brister eller bristande efterlevnad som ledde till kvarhållandet åtgärdas på ett korrekt sätt och att fartyget återigen uppfyller internationella säkerhets- och miljökrav. Bestämmelsen grundar sig på flaggstatsens skyldighet att se till att dess fartyg uppfyller kraven, även när brister har upptäckts vid en hamnstatskontroll som utförts av myndigheterna i en annan stat. Förfarandet säkerställer att kvarhållande av fartyg som seglar under finsk flagg hanteras på ett enhetligt sätt och att fartygens säkerhetsnivå återställs utan dröjsmål i enlighet med internationella skyldigheter efter kvarhållandet. Paragrafen tar inte ställning till hur tillsynen genomförs i praktiken. Tillsynen kan omfatta en flaggstatsinspektion, en inspektion av ett godkänt klassificeringssällskap eller någon annan motsvarande åtgärd som tillsynsmyndigheten godtar som tillräckligt bevis på efterlevnad av kraven. Bestämmelsen bekräftar Finlands skyldigheter som flaggstat och stöder internationell sjösäkerhet och Finlands rykte som en ansvarsfull flaggstat. I kapitel 2 i lagen föreskrivs dessutom om tillsyns- och uppföljandesystem relaterade till kvarhållande av finländska fartyg.

## **5 kap.**

### **Flaggstatsens inspektioner av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg**

**33 §. Kapitlets tillämpningsområde.** Besiktningdirektivet säkerställer att fartyg som trafikerar mellan flaggstaten och ett tredjeland inspekteras. Direktivets tillämpningsområde är begränsat

till fartyg som går i reguljär trafik med ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg mellan en hamn i en medlemsstat och en hamn i ett tredjeland, där fartygets flaggstat är den ifrågavarande medlemsstaten. Direktivet om hamnstatskontroll gäller ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som regelbundet trafikerar mellan en medlemsstat och ett tredjeland, om fartygets flaggstat inte är medlemsstaten ifråga.

Enligt föreslagna 1 mom. ska kapitlet tillämpas på alla ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som för finsk flagg och som går i reguljär trafik mellan hamnar i Finland och hamnar i en stat som inte är medlemsstat i Europeiska unionen, och på de passagerarfartyg i klass A som avses i 2 § 38 a punkten i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg som går i reguljär inrikes trafik. Genom denna genomförs artikel 1.1 i besiktningdirektivet. Enligt artikel 1.2 i besiktningdirektivet tillämpas inte direktivet på ro-ro-passagerarfartyg som omfattas av direktivet om hamnstatskontroll eller höghastighetspassagerarfartyg som tillhört direktivet om hamnstatskontroll tillämpningsområde. Det finns ingen anledning att föreskriva separat i tillämpningsområdet, eftersom flaggstaten för fartyg som omfattas av tillämpningsområdet ska vara Finland, vilket innebär att hamnstatskontroller, som endast utförs på utländska fartyg, inte kan utföras på dessa fartyg med stöd av denna lag. Hamnstatskontroller behandlas i ett separat kapitel i lagen. I detta avseende skiljer sig den föreslagna lagen från den nuvarande lagen om tillsyn över fartygssäkerhet, eftersom den föreslagna lagen om trafik med ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg endast skulle gälla fartyg som för finsk flagg, medan kapitel 4a i den nuvarande lagen gäller fartyg som för både finsk och utländsk flagg. Detta vore motiverat eftersom kapitel 4–6 om olika inspektioner har systematiserats på grundval av direktivet.

Enligt 2 mom. i paragrafen ska bestämmelsen inte gälla passagerarfartyg av klass B, C eller D som avses i 2 § 38 a i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten eller fartyg som trafikerar Finlands insjöar. Klass A-områden avser havsområden där fartyg färdas mer än 20 sjömil från strandlinjen. Denna punkt gäller artikel 1.3 i besiktningdirektivet, där det anges att medlemsstaterna kan tillämpa detta direktiv på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som regelbundet trafikerar inrikesrutten i andra havsområden än de som avses i punkt 1 b. Eftersom direktivet lämnar utrymme för nationellt handlingsutrymme föreslås i lagpropositionen att sådan trafik samt trafik i insjöar undantas från kapitlets tillämpningsområde, då det vore orimligt och opraktiskt att kräva att fartyg i sådan trafik ska uppfylla alla kraven i direktivet. Paragrafen stämmer i stort sett överens med den gällande lagens 17 a §.

**34 §.** *Inspektion innan ett fartyg sätts i reguljär trafik.* Paragrafen motsvarar 17 d § i den gällande lagen. Genom paragrafens 1 mom. genomförs artikel 3.1 och 3.2 i besiktningdirektivet. Enligt 1 punkten i artikeln ska tillsynsmyndigheten innan ett fartyg sätts i reguljär trafik förrätta en inspektion enligt bilaga I och II till besiktningdirektivet. Bilaga I inkluderar särskilda krav för fartyg som trafikerar regelbundet. Bilaga II innehåller i sin tur bestämmelser om de förfaranden som ska följas vid inspektioner. Enligt bilagan ska det vid besiktningarna säkerställas att de föreskrivna kraven, särskilt de som rör fartygets konstruktion, indelning och stabilitet, maskiner och elektriska anläggningar, lastning, stabilitet, brandskydd, högsta antal passagerare, livräddningsredskap och transport av farligt gods, radiokommunikationer och navigering är uppfyllda.

Enligt 2 mom. i paragrafen ska redaren styrka i förväg att kraven enligt bilaga I till besiktningdirektivet är uppfyllda. Genom momentet genomförs artikel 3.3 i besiktningdirektivet.

**35 §. Undantag från inspektionsplikten innan ett fartyg sätts i trafik.** 1 mom. i paragrafen motsvarar artikel 4.1 i besiktningdirektivet. Enligt momentet ska tidigare flaggstatsbesiktningar och flaggstatsinspektioner beaktas så att skyldigheterna inte blir alltför betungande för redarna. Förutsättningen är dock att de relevanta förfaranden och riktlinjer för besiktningar som beskrivs i HSSC-riktlinjerna eller förfaranden som är avsedda att uppnå samma mål följs. HSSC-riktlinjerna definierar ett harmoniserat system för fartygsinspektioner och certifikat. Syftet är att säkerställa att kraven i IMO-konventionerna tillämpas på ett enhetligt sätt vid alla fartygsinspektioner.

Enligt 2 mom. i paragrafen ska ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg undantas från inspektioner om det på andra liknande rutter för trafikering har fastställts att de uppfyller kraven för säker drift i enlighet med denna lag.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs om villkoren för när ett fartyg får ersättas med ett annat fartyg. I så fall ska tillsynsmyndigheten slutföra de inspektioner som avses i artikel 3 i besiktningdirektivet inom en månad från ersättandet av fartyget. Paragrafen stämmer i stort sett överens med den gällande lagens 17 e §.

**36 §. Årlig inspektion.** Paragrafen stämmer delvis överens med den gällande lagens 17 f §. I paragrafens 1 mom. föreskrivs om kraven i artikel 5.1 i besiktningdirektivet. Enligt 1 mom. i paragrafen ska tillsynsmyndigheten en gång per tolv månadersperiod förrätta en inspektion av ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg i enlighet med bilaga II till besiktningdirektivet. Enligt bilaga II ska det vid de särskilda inspektionerna säkerställas att de föreskrivna kraven, särskilt de som rör fartygets konstruktion, indelning och stabilitet, maskiner och elektriska anläggningar, lastning, stabilitet, brandskydd, högsta antal passagerare, livräddningsredskap och transport av farligt gods, radiokommunikationer och navigering är uppfyllda.

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

I paragrafens 3 mom. föreskrivs om kraven i artikel 5.3 i besiktningdirektivet. Bestämmelsen motsvarar i sak innehållet i 17 f § 3 mom. i den nuvarande lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Enligt momentet ska tillsynsmyndigheten genomföra en inspektion i enlighet med bilaga II till besiktningdirektivet varje gång ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg genomgår betydande reparationer, ombyggnader eller modifieringar, eller när fartygets redare eller flagg byts ut, eller fartyget överförs till en annan klass. Syftet med detta är att säkerställa att fartygets säkerhetsnivå omprövas i situationer där fartygets tekniska lösningar, säkerhetsarrangemang eller operativa ansvar kan komma att förändras. I praktiken kan betydande reparations- eller renoveringsarbeten anses omfatta till exempel utvidgning av passagerarutrymmen, strukturella förändringar som påverkar stabiliteten, ändringar av brandskyddsarrangemang, större moderniseringar av maskiner och elektriska anläggningar samt ändringar i lastnings- och ramparrangemang. I sådana situationer är endast en dokumentkontroll inte tillräcklig utan fartygets faktiska säkerhetsnivå bör bedömas på plats genom en inspektion i enlighet med bilaga II. Ett byte av redare eller flagg, eller en överföring av ett fartyg till en annan klass, påverkar ofta fartygets säkerhetsledningssystem eller tekniska kontrollsystem, vilket kräver en inspektion i enlighet med bilaga II. I momentet föreskrivs dock att ett fartyg kan undantas från sådan inspektion om ändringen eller överföringen inte påverkar fartygets säkra drift, med beaktande av tidigare inspektioner som utförts på fartyget. I praktiken kan undantag övervägas till exempel i en situation där fartyget

nyligen har genomgått en inspektion i enlighet med bilaga II och ändringen inte påverkar fartygets säkerhetsnivå. Vid bedömningen av om undantag ska beviljas bör tillsynsmyndigheten beakta fartygets inspektionshistorik och den faktiska inverkan som ändringen har på säkerheten. Bestämmelsen säkerställer att inspektionerna inriktas på situationer där säkerhetsriskerna, utifrån praktisk erfarenhet, vanligtvis ökar. Samtidigt undviks onödiga överlappande inspektioner i situationer där fartygets säkerhetsnivå kan verifieras på ett annat tillförlitligt sätt.

**37 §. Inspektion under reguljär trafik.** Paragrafen stämmer delvis överens med den gällande lagens 17 f §. I paragrafen föreskrivs det om kraven i artikel 5.1 i besiktningdirektivet. I paragrafen föreskrivs om bestämmelser om regelbundna besiktningar som ska utföras efter det att trafiken inletts efter en årlig besiktning. Inspektionerna ska omfatta de punkter som anges i bilaga III till besiktningdirektivet, såsom passagerarinformation, information om lastning och stabilitet, loggboksanteckningar, farligt gods och kommunikation i nödsituationer. Tillsynsmyndigheten ska också enligt sin yrkesmässiga bedömning inspektera ett tillräckligt antal av de punkter som förtecknas i bilagorna I och II. Enligt bilaga I ska tillsynsmyndigheten bland annat kontrollera att fartygets befälhavare, innan ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg avgår, förses med nödvändig information om möjligheten att landbaserade system för navigationsstöd och andra informationstjänster som är avsedda att hjälpa honom eller henne att framföra fartyget på ett säkert sätt.

## 6 kap.

### Hamnstatskontroller

**38 §. Kapitlets tillämpningsområde.** I 1 mom. i paragrafen föreskrivs om de fartyg och besättningar som omfattas av regleringen av kapitlets hamnstatskontroller. Genom momentet genomförs artikel 3.1.1 i direktivet om hamnstatskontroll. Enligt direktivet kan officiella hamnstatskontroller utföras i en hamn eller en ankarplats. Detta kapitel tillämpas också på inspektioner av ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som förrättas utanför en hamn eller ankarplats under reguljär trafik. Genom momentet genomförs artikel 3.1.7 i direktivet om hamnstatskontroll. I praktiken genomförs hamnstatskontroller i enlighet med bestämmelsen till exempel på passagerarbilfärjor som seglar under estnisk eller svensk flagg, när inspektionen har inletts i en finsk hamn i samband med interaktion mellan fartyget och hamnen och den kan, beroende på inspektionens karaktär, fortsätta under den reguljära trafiken mellan en finsk hamn och en estnisk eller svensk hamn. Inspektioner av andra utländska fartyg än de som nämns ovan vore andra fartygssäkerhetsinspektioner i enlighet med kapitel 7 i denna lag.

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs om fartyg som inte omfattas av kapitlets tillämpningsområde. Genom momentet genomförs artikel 3.4 i direktivet om hamnstatskontroll. Fiskefartyg som är kortare än 24 meter omfattas inte av direktivet om hamnstatskontroll. Enligt direktivet fastställs längden på ett fiskefartyg i enlighet med Kapstadsavtalet från 2012 om genomförandet av bestämmelserna i Torremolinosprotokollet från 1993 till den internationella konventionen om fiskefartygssäkerhet från 1977. Enligt direktivet bör ett parallellt och separat system för hamnstatskontroll för fiskefartyg inrättas eftersom de flesta av de internationella konventioner som är tillämpliga på större fiskefartyg skiljer sig från dem som för närvarande ges verkan genom hamnstatskontroll och för att undvika oönskade spridningseffekter till det nuvarande hamnstatskontrollsystemet. Inom kapitlets tillämpningsområde exkluderas alla fiskefartyg från regleringen. På fiskefartyg med en längd på 24 meter eller mer tillämpas bestämmelserna i kapitel 7.

Enligt momentet omfattas inte heller primitivt konstruerade träfartyg i enlighet med direktivet om hamnstatskontroll.

Enligt direktivet om hamnstatskontroll ingår inte heller örlogsfartyg, räddningsfartyg, fartyg i statens tjänst som inte används för kommersiella ändamål och fritidsbåtar i tillämpningsområdet. På dessa tillämpas 2 § om avgränsningar i lagens allmänna tillämpningsområde, vilket innebär att det inte längre är nödvändigt att särskilt föreskriva att de faller utanför tillämpningsområdet.

**39 §. Förrättande av hamnstatskontroller i vissa fall.** I 1 mom. i paragrafen föreskrivs om den så kallade ”ingen mer förmånlig behandling” (No more favourable treatment) i hamnstatskontrollen. De inspektioner som avses i detta moment ska genomföras inom den normala tidsramen, men om det konstateras att fartyget inte är part i en viss konvention ska tillsynsmyndigheten se till att fartyget och dess besättning inte behandlas fördelaktigare än en part i konventionen ifråga. Detta är en princip inom den internationella havsrätten, enligt vilken stater ska tillämpa samma internationella standarder på fartyg som seglar under en sådan flagg, som inte är part i konventionen som på fartyg som för en stats flagg som är part i konventionen. Syftet är att förhindra att fartyg får en orättvis konkurrensfördel genom att kringgå internationella bestämmelser och att säkerställa lika verksamhetsförutsättningar för dem som följer reglerna. Genom momentet genomförs delvis artikel 3.3 i direktivet om hamnstatskontroll.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs om inspektion av ett fartyg med bruttodräktighet under 500 och fartyg som inte omfattas av någon konvention. I enlighet med direktivet om hamnstatskontroll ska medlemsstaterna vid tillämpningen av denna punkt iakttäta bilaga 1 till Paris MOU. Bilaga 1 innehåller de gemensamma rutiner och riktlinjer i Paris MOU vilka medlemsstaterna ska följa när de utför hamnstatskontroller i medlemsstaternas hamnar. Bilaga 1 omfattar bland annat inriktning av riskbaserade inspektioner, inspektionernas omfattning och metod samt dokumentation av inspektionsresultaten. Genom momentet genomförs artikel 3.2 i direktivet om hamnstatskontroll.

Genom 3 mom. i paragrafen genomförs artikel 14a.1. i direktivet om hamnstatskontroll. Enligt punkten kan inspektioner utföras på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som trafikerar regelbundet i enlighet med de tidsfrister och andra krav som anges i bilaga XVII. Bilagan gör det bland annat möjligt för en medlemsstat att beakta inspektioner som under de senaste åtta månaderna i någon medlemsstat har utförts på ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg för annan regelbunden trafik som omfattas av detta direktivs tillämpningsområde, förutsatt att ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget ska inleda regelbunden trafik, att medlemsstaten i varje enskilt fall anser att de tidigare inspektionerna är lämpliga för de nya driftförhållandena och att de krav som är nödvändiga för att bedriva regelbunden trafik på ett säkert sätt har uppfyllts vid dessa inspektioner.

**40 §. Inriktning av hamnstatskontroller och uppfyllande av inspektionsplikten** 1 mom. i paragrafen motsvarar 2 § i 1 mom. i gällande statsrådets förordning om inspektion av utländska fartyg i Finland (1241/2010). Genom momentet genomförs artikel 5.1 och 5.2 och artikel 12 i direktivet om hamnstatskontroll.

Genom paragrafens 2 mom. genomförs artikel 6.3 i direktivet om hamnstatskontroll. De fartyg som avses i detta moment är till exempel fartyg som sällan anlöper i länder som är parter i Paris MOU.

I 3 mom. i paragrafen föreskrivs att fartyg ska inspekteras oavsett dess prioritetssklass om en primär faktor identifieras ombord. Enligt momentet kan tillsynsmyndigheten inspektera ett fartyg om en oförutsedd faktor uppstår. Vid bedömningen av en oförutsägbar faktor bör tillsynsmyndigheten utöva sitt yrkesmässiga övervägande. Den primära och oförutsägbara faktorn definieras i bilaga I, del II, punkterna 2A och 2B i direktivet om hamnstatskontroll. Bestämmelsen genomför också artikel 23.4 i direktivet om hamnstatskontroll, enligt vilken medlemsstaterna ska se till att nödvändiga fortsatta åtgärder vidtas för avvikelser anmälda av lotsar och hamnmyndigheter. Enligt bilaga I del II 2 B punkten i direktivet om hamnstatskontroll omfattar oförutsägbara faktorer bland annat anmälan om uppenbar regelöverträdelse som gjorts av lotsar och hamnorganisationer i enlighet med artikel 23.

I 4 mom. i paragrafen föreskrivs om mer precis inriktning av bemyndigandet att utfärda förordning gällande hamnstatskontrollerna. Direktivet om hamnstatskontroll och dess bilagor innehåller mycket exakt och detaljerad reglering om inriktningen av hamnstatskontroller, för vilka det vore motiverat att utfärda närmare bestämmelser genom förordning av statsrådet.

**41 §. Förfaranden vid hamnstatskontroller.** Enligt paragrafen ska tillsynsmyndigheten vid hamnstatskontroll av ett fartyg följa de förfaranden och instruktioner som nämns i bilaga VI till direktivet om hamnstatskontroll. Vid kontroll av fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar ska de särskilda instruktioner för kontroll av sjöfartsskydd som anges i bilaga VI till direktivet om hamnstatskontroll tillämpas. Genom paragrafen genomförs artikel 15.1 och 15.2 i direktivet om hamnstatskontroll.

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs en situation där en annan medlemsstat i Europeiska unionen eller en deltagare i Paris MOU avtalar med Finland om uppskjutning och genomförande av en obligatorisk hamnstatskontroll av ett fartyg som omfattas av dess inspektionsskyldigheter i en finsk hamn eller ankarplats. Detta är det förfarande som avses i artikel 8.1 b i direktivet om hamnstatskontroll.

I 3 mom. i paragrafen anges under vilka omständigheter tillsynsmyndigheten inte får godkänna ett avtal med en annan medlemsstat enligt punkt 2. Syftet med denna bestämmelse är att säkerställa efterlevnaden av artikel 8 i hamnstatsdirektivet, särskilt när det gäller fartyg av prioritet I och II. Finland får inte ta emot ett genomförande av en inspektion, om inte det är säkert att inspektionen kan förrättas inom tidsfristen på 15 dygn som föreskrivs i direktivet om hamnstatskontroll och i enlighet med förutsättningarna i direktivet.

**42 §. Tidpunkt för och omfattning av hamnstatskontroll.** Enligt 1 mom. i paragrafen ska tillsynsmyndigheten förrätta inspektioner med de i förväg bestämda intervaller som anges i del II punkt 1 i bilaga I till direktivet om hamnstatskontroll. Enligt bilagan fastställs inspektionsintervallet utifrån fartygets riskprofil. Fartyg som utgör en hög säkerhetsrisk måste genomgå regelbundna inspektioner minst var sjätte månad. För fartyg med andra riskprofiler genomförs periodiska inspektioner mer sällan eftersom säkerhetsrisken är lägre.

Enligt 2 mom. i paragrafen ska tillsynsmyndigheten på grundval av del II punkt 3 i bilaga I till direktivet om hamnstatskontroll välja om fartyget ska genomgå inledande inspektion, mer ingående inspektion eller utökad inspektion. Del II punkt 3 innehåller bestämmelser om inspektionernas valsystem.

**43 §. Inledande inspektion.** Genom paragrafen genomförs artikel 13.2 i direktivet om hamnstatskontroll. Direktivet om hamnstatskontroll föreskriver minimikrav för inledande inspektioner. Vid en inledande inspektion kontrolleras giltigheten och korrektheten hos de

certifikat och andra handlingar som krävs ombord, det säkerställs att brister som eventuellt konstaterats vid tidigare inspektioner i hamnar inom Paris MOU-området har åtgärdats, och så bedöms fartygets allmänna skick och hygien, inklusive maskinrummet och bostadsutrymmena.

**44 §. Mer ingående inspektion.** Genom paragrafen genomförs artikel 13.3 i direktivet om hamnstatskontroll. I 1 mom. i paragrafen föreskrivs det om situationer då en mer ingående inspektion av fartyget ska förrättas. Det uppenbara skäl som avses i momentet föreligger när inspektören observerar faktorer som enligt hans eller hennes yrkesmässiga bedömning motiverar en mer ingående inspektion av fartyget. I bilaga V till direktivet om hamnstatskontroll nämns bland annat att oljedagboken inte har förts på ett korrekt sätt, felaktigheter har uppdagats vid granskning av certifikat och andra dokument samt avsaknad av väsentlig utrustning eller anordningar som krävs enligt konventionerna. Paragrafen genomför också artikel 18a.2 i direktivet om hamnstatskontroll, enligt vilken tillsynsmyndigheten, beroende på besvärets art, också kontrollerar om ett besvärsförfarande i enlighet med sjöarbetskonventionen har följts. Inspektören kan också genomföra en mer ingående inspektion i enlighet med artikel 13 i direktivet.

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs om skyldigheten att utföra en detaljerad inspektion av ett fartyg om fartygets flaggstat inte är part i den konvention som är tillämplig på fartyget enligt 4 §. En mer ingående inspektion ska förrättas i enlighet med de förfaranden som bekräftats med stöd av Paris MOU. Enligt momentet är det inte nödvändigt för ett fartyg att genomgå en ingående inspektion om flaggstaten inte omfattas av 1992 års internationella konvention om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja från 1996 (FördrS 43/1996), den så kallade CLC-konventionen, internationella konventionen om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja från 2001 (FördrS 4/2009), det vill säga 2001 års bunkerkonvention eller 2007 års internationella konvention om avlägsnande av vrak (FördrS 14/2017) eller part i den så kallade Nairobi-konventionen, om fartyget innehar ett certifikat utfärdat av part i konventionen. Detta vore inte ett certifikat utfärdat av flaggstaten, utan av en annan stat som är part i konventionen. Momentet genomför den senare delen av artikel 3.3 i direktivet om hamnstatskontroll. Enligt direktivet ska beslutet och motiveringen till att inte genomföra en mer ingående inspektion av fartyget i ovannämnda situationer registreras i inspektionsdatabasen. Uppgiften om att fartyget inte kommer att genomgå en mer ingående inspektion ska antecknas i den inspektionsrapport som avses i 22 § i lagen.

Med ingående inspektion enligt 3 mom. i paragrafen avses en inspektion där fartyget, dess utrustning och besättning i sin helhet, eller vid behov delar av dem, underkastas en noggrann inspektion under de förhållanden som anges i artikel 13.3 i direktivet om hamnstatskontroll, och som omfattar fartygets konstruktion, utrustning, besättning, boende- och arbetsförhållanden samt om de föreskrivna arbetsmetoderna följs ombord.

**45 §. Utökad inspektion.** 1 mom. i paragrafen inkluderar en hänvisning till de punkter som förtecknas i bilaga VII till direktivet om hamnstatskontroll vilka ska inspekteras vid en utökad inspektion. Enligt förteckningen gäller en utökad inspektion framförallt de övergripande villkoren för följande riskområden: dokument, konstruktionens skick, vädertäthet, nödsystem, radiokommunikation, lastningsoperationer, larm, brandsäkerhet, boende- och arbetsförhållanden, navigationsutrustning, livräddningsanordningar, farligt gods, framdrivnings- och hjälpmaskineri, förhindrande av förorening.

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs bestämmelser om fartyg som kan bli föremål för en utökad inspektion. Genom momentet genomförs artikel 14.1 i direktivet om hamnstatskontroll.

Enligt 3 mom. i paragrafen ska fartygets redare eller befälhavare sörja för att det reserveras tillräckligt med tid för utökad inspektion. Utökade inspektioner tar vanligtvis längre tid än andra inspektioner, så det är viktigt att avsätta tillräckligt med tid för att inspektionen ska kunna genomföras. En utökad inspektion tar i genomsnitt en arbetsdag. Genom momentet genomförs artikel 14.2 i direktivet om hamnstatskontroll.

**46 §. Undantag från hamnstatskontroller på grund av fartygets efterföljande anlop.** I 1 mom. i paragrafen föreskrivs det om förutsättningar för när tillsynsmyndigheten kan skjuta upp inspektionen till ett senare tillfälle. Denna paragraf motsvarar artikel 8.1.1 i direktivet om hamnstatskontroll. I praktiken innebär detta att inspektionen kan genomföras när fartyget besöker en finsk hamn vid ett senare tillfälle. Det senare besöket ska ske inom 15 dagar från fartygets faktiska avgångstid och fartyget får inte under mellantiden anlöpa någon annan hamn i Europeiska unionen eller Paris MOU-området, med undantag för hamnar i fartygets flaggstat.

**47 §. Undantag från hamnstatskontroll av operativa skäl.** I 1 mom. i paragrafen föreskrivs om ovanliga förhållanden, då fartyg av prioritet I eller II inte inspekteras på grund av operativa skäl. Det vanligaste skälet till att en inspektion inte genomförs i enlighet med detta moment är att fartygets anlop i hamnen är för kort för att inspektionen ska kunna utföras på ett tillfredsställande sätt. Fartyg som anlöper hamnen nattetid är också ett vanligt skäl till att inspektioner inte genomförs. Genom momentet genomförs artikel 8.2.1 i direktivet om hamnstatskontroll.

Bestämmelsen i 2 mom. i paragrafen säkerställer att fartyg som regelbundet anlöper hamnen nattetid inspekteras på behörigt sätt. För närvarande finns det inga fartyg som trafikerar Finland regelbundet och som endast ligger i hamn på natten. Genom momentet genomförs artikel 8.2.2 i direktivet om hamnstatskontroll.

**48 §. Undantag från hamnstatskontroll vid ankarplatser.** I paragrafen föreskrivs det om situationer där underlåtenhet att inspektera ett fartyg på en ankarplats inte räknas som en utebliven inspektion. Den situation som avses i momentet kan uppstå till exempel när det inte är möjligt att gå ombord på fartyget på ett säkert sätt på grund av väderförhållandena. Genom momentet genomförs artikel 8.3 i direktivet om hamnstatskontroll.

Enligt 1 punkten i paragrafen får tillsynsmyndigheten låta bli att inspektera ett fartyg om fartyget inspekteras i någon annan hamn eller vid någon annan ankarplats i Europeiska unionen eller Paris MOU-regionen. I detta fall behöver tillsynsmyndigheten inte registrera i inspektionsdatabasen skälet till att inspektionen inte förrättas. I punkterna 2 och 3 i paragrafen föreskrivs om undantagsfall då en inspektion kan utelämnas, samt om registrering och motivering av detta i inspektionsdatabasen. Dessa omständigheter ska motiveras på ett lämpligt sätt för att säkerställa att medlemsstaternas underlåtenhet att genomföra inspektioner grundar sig på motiverade skäl och noggranna överväganden.

**49 §. Samarbete.** I paragrafen föreskrivs det om kraven i artikel 14a.6 i direktivet om hamnstatskontroll avseende samarbete med fartygets flaggstat. Enligt paragrafen ska tillsynsmyndigheten på begäran bjuda in en företrädare för medlemsstatens flaggstat att närvara vid inspektionen som observatör. I praktiken begär redaren att tillsynsmyndigheten bjuder in flaggstatens företrädare. Enligt artikeln kan tillsynsmyndigheten dessutom godkänna att en hamnstatsinspektör från en annan medlemsstat är närvarande som kontrollant vid inspektion av ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg. Paragrafen stämmer delvis överens med den gällande lagens 17 g §.

## 7 kap.

## Andra fartygssäkerhetsinspektioner

**50 §.** *Fartygssäkerhetsinspektion av fartyg i inrikes trafik.* I paragrafens 1 mom. föreskrivs om tillsynsmyndighetens behörighet att utföra riskbaserade fartygssäkerhetsinspektioner på fartyg i inrikes trafik som omfattas av besiktningsskyldighet enligt lagen om tillsyn över fartygssäkerhet. De inspektioner som avses i paragrafen gäller fartyg som seglar under finsk flagg, som bedriver inrikes trafik och som inte har certifikat i enlighet med internationella konventioner. De fartyg som omfattas av inspektioner skulle därmed falla utanför tillämpningsområdet för flaggstatsinspektioner, som gäller fartyg som för finsk flagg och trafikerar internationella rutter och som har ett certifikat. Fartyg som används i inrikestrafik omfattar lastfartyg, passagerarfartyg och fiskefartyg. Dessa fartygskategorier omfattar bogserbåtar, arbetsbåtar, sjöbussar, prämar, förbindelsebåtar och färjor. Dessa fartyg trafikerar inrikes och utgör majoriteten av handelsfartyg som för finsk flagg. I paragrafen anges de faktorer som anses relevanta för bedömning av ett fartygs riskprofil i inrikestrafiken. Den första punkten gäller anmälningar till tillsynsmyndigheten om överträdelser av bestämmelser eller föreskrifter som gäller fartygssäkerheten. En sådan rapport kan komma från fartygets besättning, en part som är involverad i fartygets drift eller till och med en helt extern part, till exempel en privatperson. Den andra punkten avser olyckor eller farliga situationer som inträffat ombord på ett fartyg, vilket är ett bredare begrepp än den sjöolycka eller farliga situation som avses i den tredje punkten. En sjöolycka avser ett etablerat begrepp som används i sjölagstiftningen. Den inspektions- och besiktningshistorik för fartyg som nämns i den fjärde punkten är en viktig del av den övergripande riskbedömningen av ett fartyg och gör det möjligt att beakta tidigare identifierade brister och deras avhjälpande. De övriga uppgifterna som anses nödvändiga i enlighet med femte punkten möjliggör också användning av relevant information som är tillgänglig för andra tillsynsmyndigheter i riskbedömningen. Förteckningen överensstämmer till sin uppbyggnad med bestämmelserna om den riskbaserade tillsynsplanen för flaggstatsinspektioner, men innehållet har anpassats för att ta hänsyn till särdragen hos inhemska fartyg.

Genom att välja ut fartyg för inspektion på riskbasis kan tillsynsresurserna riktas mot de fartyg och situationer där riskerna för fartygssäkerhet, besättningens säkerhet eller skyddet av den marina miljön är störst. De faktorer som ska beaktas vid valet av fartyg för inspektion föreskrivs i en förteckning och ska omfatta de rapporter om överträdelser av bestämmelser, olyckor och farliga situationer som inträffat ombord eller under navigering, fartygets tidigare inspektions- och besiktningshistorik samt annan relevant information som kommit till myndigheternas kännedom. Listan är inte uttömmande, vilket möjliggör flexibla reaktioner på oförutsedda eller tillfälliga risker. Syftet med bestämmelsen är att skapa en tydlig och enhetlig rättslig grund för tillsynen av inhemska fartygs säkerhet, som tidigare varit splittrad och inte uttryckligen kopplad till lagstiftningen om tillsynen över fartygssäkerheten.

2 mom. i paragrafen definierar innehållet i fartygssäkerhetsinspektionen. Inspektionen omfattar fartygets säkerhet och skick, dess utrustning, besättningens kompetens och prestanda, dokumentation och efterlevnad av miljökrav. Syftet vore att på ett heltäckande sätt säkerställa att fartyget uppfyller tillämpliga internationella och nationella krav, samtidigt som tillsynsmyndigheten ges möjlighet att inrikta inspektionerna på de områden där flest problem har identifierats.

I 3 mom. i paragrafen föreskrivs om bemyndigandet att utfärda förordning. Mer detaljerade bestämmelser om vilka fartyg som ska väljas ut för inspektion och om den riskbaserade strategin kan fastställas genom förordning av statsrådet. Det skulle vara motiverat att på förordningsnivå reglera de faktorer som ska presenteras mer detaljerat på, eftersom det rör sig om faktorer av teknisk karaktär som rör inriktningen av inspektionerna.

**51 §. Fartygssäkerhetsinspektion som hänför sig till den marina miljön.** I 1 mom. i paragrafen föreskrivs om tillsynsmyndighetens befogenhet att förrätta fartygssäkerhetsinspektioner som hänför sig till den marina miljön i enlighet med vad som förutsätts för Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgifter enligt 12 kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten. Syftet med bestämmelsen är att förtydliga och uttryckligen koppla miljöskyddets tillsynsuppgifter till lagstiftningen för fartygssäkerhetsinspektioner, även om den faktiska materiella regleringen grundar sig på miljöskyddslagen för sjöfarten.

2 mom. i paragrafen ska inkludera bemyndigande att utfärda förordning. Mer detaljerade bestämmelser om frågor som ska beaktas vid inspektioner kan fastställas genom statsrådets förordning. Bemyndigandet att utfärda förordning vore motiverat, eftersom det gäller regleringen av mer detaljerad inspektion av teknisk karaktär.

**52 §. Fartygssäkerhetsinspektion av annat skäl.** I 1 mom. i paragrafen föreskrivs om möjligheten att genomföra en fartygssäkerhetsinspektion för ett utländskt fartyg som inte omfattas av prioritet I eller II enligt direktivet om hamnstatskontroll. Inspektionen kan förrättas på grund av en sjöolycka som inträffat på fartyget, ett fel som upptäckts på fartyget, en motiverad anmälan till tillsynsmyndigheten eller någon annan grundad anledning. Detta avsnitt omfattar även säkerhetsinspektioner av fartyg i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004. Bestämmelsen ska möjliggöra begränsad och lämplig myndighetstillsyn från fall till fall i situationer där det föreligger en specifik risk för fartygets säkerhet, säkerhetsåtgärder eller den marina miljön, men där en hamnstatskontroll i enlighet med direktivet om hamnstatskontroll inte är lämplig.

Vid genomförandet av de i momentet avsedda fartygssäkerhetsinspektionerna ska beaktas utländska fartygs rätt till riskfri passage genom territorialvatten i enlighet med havsrättskonventionen. Ett främmande fartygs riskfria genomfart måste ske utan dröjsmål och får inte hota kuststatens fred, allmänna ordning eller säkerhet. Genomfarten måste vara kontinuerlig och oavbruten, och ska genomföras utan avbrott, stopp är endast tillåtna i den mån de ingår i normal navigering eller är nödvändiga på grund av force majeure eller en nödsituation. Den fartygssäkerhetskontroll som avses i detta moment är till exempel tillämplig när fartygets resa avbryts.

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs om motsvarande befogenhet för ett finskt fartyg. Bestämmelsen möjliggör begränsad och lämplig myndighetstillsyn från fall till fall i situationer där det finns en specifik risk för fartygets säkerhet, säkerhetsåtgärder eller den marina miljön, men där flaggstatens inspektion inte är lämplig.

I 3 mom. i paragrafen föreskrivs om innehållet i en fartygssäkerhetsinspektion som utförs av andra skäl. Inspektionen omfattar fartygets säkerhet, skick, utrustning, besättningens kompetens och drift samt inspektion av miljökrav och dokument. Syftet är att säkerställa att fartyget uppfyller internationella konventioner som avses i 4 §, rättsakter från Europeiska unionen eller nationella bestämmelser till den del det är nödvändigt för inspektionen. Inspektionens omfattning kan samordnas med den identifierade risken och skälet till inspektionen.

I 4 mom. i paragrafen föreskrivs om bemyndigandet att utfärda förordning. Närmare bestämmelser om de omständigheter som ska beaktas vid fartygssäkerhetsinspektioner av annat skäl kan utfärdas genom förordning av statsrådet. Bemyndigandet att utfärda förordning vore motiverat, eftersom det gäller regleringen av mer detaljerad inspektion av teknisk karaktär.

## **8 kap.**

## **Förbud mot tillträde till hamn**

**53 §. Kapitlets tillämpningsområde.** I paragrafen skulle det föreskrivas om kapitlets tillämpningsområde, eftersom kapitlet endast avser ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och fartyg som omfattas av direktivet om hamnstatskontroll. Enligt detta kapitel är det endast möjligt att neka utländska fartyg tillträde till hamnen.

**54 §. Förbud mot tillträde till hamn och ankarplats för ett fartyg.** I 1 mom. i paragrafen föreskrivs bestämmelser om tillsynsmyndighetens tillträdesförbud. De allt strängare tillsynsåtgärder som införts för fartyg är en viktig del av kontrollsystemet inom hamnstatskontrollsystemet, som syftar till att avlägsna undermåliga fartyg och högriskfartyg från EU:s vatten som inte uppfyller kraven i internationella avtal och regelverk. Om ett fartyg inte uppfyller kraven i internationella avtal ska det nekas tillträde till hamnen eller ankarplatsen på det sätt som anges i paragrafen.

Tillträdesförbud för fartyg har en kumulativ effekt, så att ett visst antal tillträdesförbud i slutändan leder till att fartyget permanent nekas tillträde till hamnen eller ankarplatsen. Den samlade betydelsen av de upphävda tillträdesförbuden kan också motiveras av att fartyget vid upprepade tillfällen har hållits i ett sådant skick att det inte uppfyller sina internationella skyldigheter. Ett tillträdesförbud är ett myndighetsbeslut som vederbörande kan överklaga i enlighet med bestämmelserna i 11 kap. i lagen. Om tillträdesförbudet upphävs på grund av anförande av besvär, har inte bestämmelsen någon kumulativ betydelse, eftersom ändringssökande i annat fall saknar betydelse. Förbudet gäller alla fartyg som används i kommersiell trafik. De fartyg som främst berörs är lastfartyg, gas-, olje- och kemikalietankfartyg, bulkfartyg och passagerarfartyg. Andra typer av fartyg kan dock också komma i fråga om de används för handelssjöfart. Inspektionsskyldigheten omfattar i allmänhet även fartyg i ankarplatsen.

Enligt 2 mom. i paragrafen ska tillsynsmyndigheten vid överlämnandet av beslutet om tillträdesförbud iakttä de förfaranden som föreskrivs i bilaga VIII till direktivet om hamnstatskontroll. Enligt bilagan, om villkoren i artikel 16.1 uppfylls, ska den behöriga myndigheten i den hamn där fartyget kvarhålls för tredje gången, skriftligen underrätta fartygets befälhavare om att ett beslut om tillträdesförbud för fartyget träder i kraft omedelbart efter det att fartyget har lämnat hamnen. Beslutet om att neka tillträde träder i kraft så snart fartyget lämnar hamnen efter det att de brister som orsakade kvarhållandet har åtgärdats.

Skyldigheten i 3 mom. i paragrafen att skriftligen underrätta om beslutet grundar sig på 2 punkten i bilaga VIII till direktivet om hamnstatskontroll, enligt vilken den behöriga myndigheten ska överlämna en kopia till flaggstatens administration av beslutet om att neka tillträde. En kopia av beslutet ska också skickas till det berörda klassificeringssällskapet, som inte behöver vara ett godkänt klassificeringssällskap. Det finns över 50 klassificeringssällskap världen över, varav endast elva är godkända för verksamhet inom Europeiska unionen. Följaktligen behöver det berörda klassificeringssällskapet inte vara ett godkänt klassificeringssällskap. Dessutom ska en kopia av beslutet översändas till övriga medlemsstater i Europeiska unionen och till övriga parter i Paris MOU, Europeiska kommissionen och Paris MOU:s sekretariat.

Genom momentet genomförs artikel 16 i direktivet om hamnstatskontroll.

**55 §. Första förbudet mot tillträde till hamn.** I 1 mom. i paragrafen föreskrivs om situationer där tillsynsmyndigheten ska vägra ett fartyg som den kvarhåller tillträde till en hamn eller ankarplats, Momentet hänvisar till den offentliga förteckningen över flaggstaters

klassificeringar som Europeiska kommissionen offentliggör årligen i enlighet med Paris MOU. Med 1 mom. genomförs artikel 16.1 a i direktivet om hamnstatskontroll. Genom 2 punkten i momentet genomförs artikel 16.1 b i momentet.

2 mom. i paragrafen tillämpas på situationer där tillsynsmyndigheten tillåter ett fartyg som avses i 1 mom. 1 punkten i avsnittet att anlöpa en viss hamn eller ankarplats i fall av force majeure, på grund av säkerhetsaspekter som är klart viktigare, för att minska eller avlägsna föroreningsrisker eller för att avhjälpa brister. Genom momentet genomförs artikel 16.1.1 och artikel 21.6 i direktivet om hamnstatskontroll.

3 mom. i paragrafen föreskriver upphävandet av tillträdesförbud. Enligt momentet ska fartyget uppfylla kraven i bilaga VIII punkterna 3–6 i direktivet om hamnstatskontroll. Enligt punkt 3 i bilagan ska ägaren eller den driftsansvarige rikta en formell begäran till den behöriga myndigheten i den medlemsstat som utfärdade förbudet. En sådan begäran ska åtföljas av ett dokument utfärdat av flaggstatens förvaltning, upprättat på grundval av en inspektion av fartyget av en inspektör som är auktoriserad av flaggstatens förvaltning och som visar att fartyget fullt ut uppfyller bestämmelserna i de internationella konventioner som avses i 4 §. Flaggstatens förvaltning ska tillhandahålla den behöriga myndigheten intyg från inspektörens besök på fartyget. Dokumentet kan vara ett officiellt utlåtande som ska utfärdas av flaggstatens förvaltning. Ett utlåtande från ett godkänt organ är inte giltigt som bevis.

Enligt punkt 4 i bilagan ska till begäran dessutom fogas en handling från det klassificeringssällskap som klassificerat fartyget, utfärdad efter det att en av flaggstaten bemyndigad besiktningsman har besökt fartyget, att fartyget uppfyller klassificeringssällskapets klassificeringsnormer. Klassificeringssällskapet ska tillhandahålla den behöriga myndigheten intyg från inspektörens besök på fartyget.

Ett beslut om tillträdesförbud enligt 5 punkten i bilagan kan endast upphävas efter det att den period som avses i artikel 16 i detta direktiv har löpt ut. Bolaget ska rikta en formell begäran till den behöriga myndigheten i Europeiska unionen i den medlemsstat som utfärdade förbudet och tillhandahålla de handlingar som krävs enligt punkt 3 och 4.

Den ansökan som avses i 6 punkten i bilagan och de erforderade handlingarna ska lämnas in till den stat som infört förbudet tidigast en månad före förbudets utgång. Om denna tidsfrist inte iakttas kan det leda till en försening på upp till en månad från den dag då begäran mottogs av den stat som införde förbudet.

Enligt det föreslagna 3 momentet tillämpas förbudet mot tillträde omedelbart. Genom momentet genomförs artikel 16.1.3 i direktivet om hamnstatskontroll.

**56 §. Andra förbudet mot tillträde till hamn.** 1 mom. i paragrafen tillämpas på situationer där ett fartyg hålls kvar och ges ett andra förbud mot tillträde. Grunderna för tillträdesförbud är desamma som de som anges i 55 § 1 mom. Ett tillträdesförbud som senare har upphävts räknas också som ett tillträdesförbud.

Enligt 2 mom. i paragrafen ska tillsynsmyndigheten på ansökan av fartygets ägare eller redaren upphäva det tillträdesförbud tidigast 12 månader från det att förbudet meddelats, om fartygets ägare eller redaren lägger fram bevis på att fartyget då uppfyller de krav som anges i punkt 3–6 i bilaga VIII till direktivet om hamnstatskontroll. Villkoren förklaras i motiveringen till 55 § 3 mom. ovan. Ett beslut om tillträdesförbud kan inte upphävas förrän tidigast 12 månader från det att tillträdesförbudet meddelats oavsett om fartygen uppfyller kraven som anges ovan i bilaga VIII till direktivet om hamnstatskontroll. Jämfört med det första tillträdesförbudet är

karenstiden fyra gånger längre. Genom momentet genomförs artikel 16.2 i direktivet om hamnstatskontroll.

**57 §. Tredje förbudet mot tillträde till hamn.** 1 mom. i paragrafen tillämpas på en situation där ett fartyg hålls kvar och fartyget har meddelats två tidigare tillträdesförbud. I momentet föreskrivs i enlighet med artikel 16.3 i direktivet om hamnstatskontroll att tillsynsmyndigheten ska vägra fartyget tillträde till hamnen eller ankarplatsen inom Europeiska unionen. I praktiken tillämpas tillträdesförbud i hela det område som Paris MOU omfattar.

Enligt 2 mom. i paragrafen ska tillsynsmyndigheten vägra ett fartyg tillträde till en hamn eller ankarplats under 24 månader i de situationer som avses i 1 mom. i paragrafen. Ett tillträdesförbud som senare har upphävts räknas också som ett tillträdesförbud. Enligt momentet ska tillsynsmyndigheten upphäva fartygets tillträdesförbud tidigast 24 månader från det att förbudet meddelades, om fartyget uppfyller alla kraven i punkt 1–4. Enligt kravet i 1 punkten i momentet ska fartygets flaggstat inte finnas i förteckningen över stater med låga eller medelhöga prestationer i Paris MOU. I 2 punkten i momentet föreskrivs om att fartygets föreskrivna certifikat och klasscertifikat är utfärdade av en eller flera organisationer som erkänts enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009. I artikel 16.3 i direktivet om hamnstatsinspektioner anges en EU-medlemsstats behöriga myndighet inte som ett sådant organ vars lagstadgade certifikat och klasscertifikat skulle utgöra en förutsättning för att upphäva ett tillträdesförbud. Enligt propositionen ska endast certifikat och klasscertifikat som har utfärdats av de behöriga myndigheterna i EU-medlemsländerna och i de länder som ingår i Paris MOU kunna godkännas. Av fartyg som seglar under ett sådant lands flagg som inte hör till EU eller området för Paris MOU ska sålunda krävas ett certifikat och klasscertifikat som beviljats av ett godkänt klassificeringssällskap. Detta är viktigt för att möjliggöra en tillräcklig myndighetstillsyn.

Enligt 3 punkten i momentet är prestationsnivån hos det bolag som förvaltar fartyget en av de delfaktorer som bestämmer riskprofilen för fartyg enligt punkt 1 i del I i bilaga I till direktivet om hamnstatskontroll. Om det bolag som äger fartyget uppvisar en hög prestationsnivå i förhållande till kvarhållandefrekvensen för bolagets fartyg inom EU eller området för Paris MOU, anses fartyget utgöra en lägre risk. På motsvarande sätt anses fartyget utgöra en större risk, om bolagets prestationsnivå är låg eller mycket låg.

Den föreslagna 4 punkten hänvisar till de krav som anges i punkt 3–6 i bilaga VIII till direktivet om hamnstatskontroll. Villkoren förklaras i motiveringen i 55 § 3 mom.

Genom paragrafen genomförs artikel 16.3 i direktivet om hamnstatskontroll.

**58 §. Permanent förbud mot tillträde till hamn.** Enligt 1 mom. i paragrafen ska fartyg som inte uppfyller villkoren enligt 57 § 2 mom. inom 24 månader av tillsynsmyndigheten permanent vägras tillträde till hamnar och ankarplatser inom Europeiska unionen. Förslaget grundar sig på artikel 16.3 i direktivet om hamnstatskontroll. Syftet med permanent tillträdesförbud är att hålla fartyg som trots upprepade kontrollåtgärder inte uppfyller bestämmelserna i internationella avtal och förordningar och därför utgör en risk för fartygssäkerheten borta från finska hamnar och ankarplatser.

Enligt 2 momentet i paragrafen påverkar en placering av fartygets flaggstat i förteckningen över medelhöga eller låga prestationer ett permanent förbud mot fartygets tillträde. Genom momentet genomförs artikel 16.4 i direktivet om hamnstatskontroll.

I 3 mom. i paragrafen fastställs de villkor utifrån vilka tillsynsmyndigheten ska neka ett fartyg som för en flagg från ett land som finns med på förteckningen över hög prestation tillträde till alla hamnar och ankarplatser i Europeiska unionen under en period av 24 månader eller permanent. I paragrafen hänvisas till förordningen om klassificeringssällskap, där åtgärder fastställs som de institut som ansvarar för fartygsinspektioner och certifiering måste följa för att säkerställa efterlevnad av internationella konventioner om sjösäkerhet och förebyggande av marina föroreningar, samtidigt som målet om fri tillgång till tjänster främjas. Enligt förordningen omfattar detta även utarbetande och genomförande av säkerhetsbestämmelser avseende skrov, maskiner, elektrisk utrustning och styrutrustning på fartyg som omfattas av internationella konventioner. Momentet stämmer till stora delar överens med den gällande lagens 14 f §. Genom momentet genomförs artikel 16.4 a i direktivet om hamnstatskontroll.

4 mom. i paragrafen föreskriver om förlängning av tillträdesförbudet. Genom momentet genomförs artikel 16.4 b i direktivet om hamnstatskontroll.

**59 §. Utvisning av fartyg eller förbud mot tillträde till hamn i vissa andra fall.** I 1 mom. i paragrafen föreskrivs om beslut om utvisning om fartyget inte medför ett försäkringsbevis enligt 7 kap. 3 § i sjölagen. Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG om fartygsägares försäkring för sjörättsliga skadeståndsanspråk kan en behörig myndighet utfärda ett utvisningsbeslut, om fartyget inte medför det försäkringsbevis som krävs. Den behöriga myndigheten är således inte skyldig att utvisa fartyget, utan den kan i enskilda fall låta bli att fatta beslut om utvisning. Som sådana fall kan betraktas situationer där fartygets befälhavare lägger fram motiverade skäl till varför bevis saknas och då kan fartyget ges möjlighet att rätta till saken. En behörig myndighet kan med beaktande av omständigheterna anse att det är onödigt att utfärda ett utvisningsbeslut, om fartyget exempelvis i samband med ägarbyte väntar på ett nytt bevis och fartyget inte i övrigt kan anses utgöra fara för människoliv eller väsentlig fara för hälsan eller omedelbar fara för fartyget, den övriga trafiken eller den marina miljön.

Tillsynsmyndigheten kan i enskilda fall låta bli att fatta beslut om utvisning på de grunder som anges i 60 § 3 mom. dvs. på samma grunder som den kan tillåta att fartyget anlöper hamn även om förutsättningarna för förbud mot tillträde uppfylls. Tillsynsmyndigheten kan således låta bli att fatta beslut om utvisning ifall av force majeure, på grund av säkerhetsaspekter som är klart viktigare, för att rätta till brister eller för att avlägsna förorenings- eller smittorisk, om fartygets ägare, redaren eller fartygets befälhavare har vidtagit lämpliga åtgärder som har godkänts av tillsynsmyndigheten för att skaffa ett försäkringsbevis till fartyget.

Bestämmelserna om utvisning av fartyg och förbud mot tillträde till hamn gäller endast utländska fartyg. Bestämmelserna gäller inte finska fartyg, beslut om utvisning eller beslut om förbud mot tillträde till hamn kan således inte fattas i fråga om finska fartyg. Finland ska i egenskap av flaggstat se till att fartygen uppfyller de krav som ställs på dem. Man kan hejda ett finskt fartyg i hamnen och kräva att det ska uppfylla de krav som ställs innan det tillåts avgå.

Utvisning av fartyg som en administrativ sanktion föreslås gälla parallellt med det straffrättsliga straffet. Om ett försäkringsbevis saknas på fartyget kan fartygets befälhavare enligt det som föreslås i 20 kap. 9 d § i sjölagen föreläggas ett straffrättsligt straff för försummelse av skyldigheten att medföra försäkringsbevis, om försummelsen har begåtts uppsåtligen. Ett straffrättsligt straff ska anses som det primära straffet. Utöver detta är det dock möjligt att utvisa fartyget genom prövning av den behöriga myndigheten på det sätt som avses i direktiv 2009/20/EG. Momentet motsvarar 14 g § 1 mom. i den gällande lagen.

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs om fall där ett fartyg lämnar hamnen utan att uppfylla de villkor som fastställts av tillsynsmyndigheten eller den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat,

eller där ett fartyg vägrar att uppfylla kraven. Momentet motsvarar 14 g § 2 mom. i den gällande lagen. I momentet föreskrivs dessutom om tillsynsmyndighetens skyldighet att förbjuda ett utländskt fartyg tillträde till hamn och ankarplats. I dylika situationer medger försäkringsdirektivet ingen prövningsrätt för den behöriga myndigheten utan myndigheten är skyldig att fatta ett beslut om utvisning, om fartyget har utvisats av någon annan medlemsstat och inte har lagt fram bevis på att fartyget har avhjälpt bristerna och att de har godkänts.

Enligt 3 mom. i paragrafen nekas fartyget tillträde till hamnen tills dess att fartygets ägare eller redare har uppvisat bevis på att fartyget uppfyller de relevanta internationella konventionernas krav och att bristerna har åtgärdats. Sådana bevis kan till exempel vara en inspektionsrapport från ett klassificeringssällskap och en bekräftelse på att de konstaterade bristerna har åtgärdats och att eventuella villkorade krav har uppfyllts. Bevis kan även utgöras av rapporter från reparations- och serviceföretag samt eventuell fotodokumentation av utförda reparationer, liksom en tillförlitlig skriftlig redogörelse från fartygets ägare eller redare som bekräftar att fartyget uppfyller kraven i tillämpliga internationella konventioner, såsom SOLAS-konventionen, MARPOL-konventionen och dess protokoll från 1978 samt STCW-konventionen, och att alla erforderliga certifikat är giltiga. Som ytterligare bevis kan även utgöra test- och provdriftsprotokoll som visar att fartygets säkerhets- och miljöskyddssystem fungerar, samt en eventuell godkännanderapport från en uppföljande hamnstatskontroll, om en sådan särskild efterkontroll har krävts.

**60 §. Förfaranden vid förbud mot tillträde till hamn.** I 1 mom. i paragrafen föreslås att beslutet om tillträdesförbud ska tillämpas omedelbart efter det att ett utländskt fartyg har fått tillstånd att lämna den hamn eller ankarplats där det har kvarhållits och där det har fått beslutet om tillträdesförbud. Tillsynsmyndigheten kan kräva att de brister som orsakade kvarhållandet åtgärdas innan fartyget får lämna hamnen. Fartyget förbjuds därmed att angöra finska hamnar och ankarplatser i framtiden. Genom momentet genomförs artikel 16.1 i direktivet om hamnstatskontroll och momentet motsvarar 14 h § i den nuvarande lagen.

Enligt 2 mom. i paragrafen ska tillsynsmyndigheten kontrollera att fartyget inte ges tillträde till en finsk hamn eller ankarplats om en behörig myndighet i en medlemsstat i Europeiska unionen har vägrat ett utländskt fartyg tillträde till en hamn eller ankarplats i staten. I praktiken tillåter den myndighet som utövar tillsyn över fartygssäkerheten inte att fartyget kommer ut på farleden. I sista hand är det gränsbevakningsväsendet som förhindrar fartygetstillträde till en hamn eller ankarplats. I 15 § i lagen fastställs mer detaljerade bestämmelser om myndigheter som är skyldiga att ge handräckning. Bestämmelsen baseras på artikel 16 i direktivet om hamnstatskontroll. Sålunda har ett tillträdesförbud som meddelats av en behörig myndighet i en EU-medlemsstat effekter för hela EU-området, om ett fartyg tredje gången har vägrats tillträde för en tid av 24 månader eller om fartyget permanent vägras tillträde. Syftet med detta är att få undermåliga fartyg ur trafik på hela EU:s havsområde. Avsikten är att momentet ska motsvara 14 h § 2 mom. i den gällande lagen.

Enligt 3 mom. i paragrafen kan tillsynsmyndigheten tillåta att fartyget anlöper hamnen om säkerhetsaspekter kräver det. Då skall man till exempel beakta skyddet av människoliv och förebyggande åtgärder mot miljöförstöring.

**61 §. Upphävande av tillträdesförbud.** I paragrafen föreskrivs om förfarandet för upphävande av ett tillträdesförbud. Med bestämmelsen genomförs kraven i artikel 16.5 i direktivet om hamnstatskontroll avseende förfaranden för förbud och dess upphävande. Upphävandet av tillträdesförbudet medför att fartyget återigen kan trafikera i EU:s vatten.

I 1 mom. i paragrafen föreskrivs att för att ett beslut om tillträdesförbud ska upphävas ska fartygets ägare eller redaren framföra en formell begäran till den tillsynsmyndighet som fattat beslutet om tillträdesförbud. Upphävningförfarande startar på begäran av den enhet som ansvarar för fartyget. I praktiken görs begäran förmodligen efter det att bristerna på fartyget har åtgärdats och den tidsfrist som anges i direktivet har löpt ut.

Enligt 2 mom. i paragrafen ska det till begäran fogas en handling som utfärdats av flaggstatens administration och som baseras på att en av administrationen bemyndigad besiktningsman har besökt fartyget och som visar att fartyget uppfyller alla tillämpliga bestämmelser i avsedda konventioner. Detta säkerställer att de brister som låg till grund för tillträdesförbudet har åtgärdats och att fartygets säkerhetsnivå har verifierats på ett ändamålsenligt sätt. I praktiken krävs en inspektion eller besiktning ombord på fartyget och en skriftlig bekräftelse på att tidigare identifierade brister har åtgärdats och att det inte finns några nya brister ombord som skulle hindra tillträde till hamnen.

I 3 mom. i paragrafen anges att ett beslut om tillträdesförbud enligt direktivet endast får upphävas efter utgången av den angivna tidsfristen och när villkoren i bilaga VIII uppfylls. Upphävandet av ett tillträdesbeslut medför att ett fartyg återigen kan anlöpa hamnar och ankarplatser inom unionen. Bestämmelsen säkerställer både effektiviteten av tillträdesförbudet som sanktion och möjligheten att återställa trafikrättigheter när fartyget uppfyller de internationella skyldigheter som ålagts det. Med bestämmelsen genomförs kraven i artikel 16.5 i direktivet om hamnstatskontroll avseende förfaranden för förbud och dess upphävande.

## **9 kap.**

### **Administrativa säkringsåtgärder och tvångsmedel**

**62 §. Kvarhållande av fartyg, driftsinskränkning och driftsförbud.** I 1 mom. i den föreslagna paragrafen föreskrivs om tillsynsmyndighetens befogenheter att hålla kvar ett fartyg, inskränka dess drift eller ge det driftsförbud. Paragrafen är förenlig med bestämmelserna i artikel 19.2 och 19.2 a i direktivet om hamnstatskontroll. Att hålla kvar ett fartyg innebär att fartyget inte får avgå, dvs. att fartygets avgång nekas på grund av konstaterade brister som, var för sig eller tillsammans, gör fartyget sjöodugligt. Åtgärden innebär inte att fartygets verksamhet måste avbrytas. Trots att fartyget har stoppats får det lasta och lossa gods, ta ombord och landsätta passagerare, och dess maskiner får servas och annat liknande underhålls- och förberedelsearbete får utföras. Driftsförbud innebär att fartyget åläggs ett formellt förbud att fortsätta driften på grund av påvisade brister som var och en för sig eller tillsammans, skulle göra den fortsatta driften riskfylld.

Villkoret för tillämpning är att ett fel eller en brist i fartygets säkerhet är av sådan art att det utgör en omedelbar fara för fartyget eller dess besättning, en fara för människoliv eller en betydande fara för hälsan, eller fara för den övriga trafiken eller den marina miljön. Fara avser risken för förlust av människoliv eller jämförbar förlust av betydande hälsa till följd av användningen av fartyget eller delar därav. Å andra sidan vore inte sjöfartstrafiken i sig en tillräcklig grund, så faran måste vara specifikt kopplad till användningen av det aktuella fartyget. Omedelbar fara avser en situation där faran kan leda till skada när som helst, till exempel under nästa sjöresa. Konsekvenserna ska också vara allvarliga när de inträffar. Det vore en omedelbar fara för fartygets besättning, särskilt i händelse av omedelbar fara eller allvarliga brister i besättningens bostadsutrymmen eller arbetsförhållanden. Förutom artikel 19.2 a i direktivet om hamnstatskontroll grundar sig propositionen på norm A.5.2.1(6) i sjöarbetskonventionen.

I 1 mom. i paragrafen föreskrivs dessutom om betydande hälsorisker som kan uppstå till följd av brister i fartygssäkerheten. I direktivet om hamnstatskontroll används uttrycket otvetydig fara för liv. Detta kan tolkas så att det betyder sådana faror som tydligt kan skönjas men som inte nödvändigtvis är allvarliga. Ändå kan uttrycket också tolkas så att om en fara klart kan skönjas, är den samtidigt också allvarlig. Det föreslås att man i bestämmelsen ska fokusera på hur väsentlig faran är, så att man tydligt anger att det är fråga om en sådan fara för hälsan som inte kan betraktas som ringa. Kvarhållande av ett fartyg är ett i den grad allvarligt ingripande i fartygets verksamhet att det måste betraktas som en åtgärd som inte ska tillgripas på ringa grunder.

Ett ytterligare villkor för tillämpningen av denna paragraf är att faran uppstår i den trafik som fartyget är avsett för. Med andra ord ska faran bedömas utifrån fartygets avsedda trafik. Detta omfattar inte bara trafikområdet, utan även fartygets last, omfattningen och arten av fartygets användning och i vissa fall väderförhållanden, såsom vintertrafik. Om det finns tydliga skäl att anta att fartyget faktiskt används för andra ändamål än de angivna, måste den faktiska användningen beaktas i riskbedömningen.

Enligt momentet ska tillsynsmyndigheten också stoppa ett fartyg om det inte är utrustat med en fungerande färdskrivare som överensstämmer med kraven. Kravet genomför artikel 19.4 i direktivet om hamnstatskontroll.

Enligt 2 mom. i paragrafen ska tillsynsmyndigheten tillämpa de kriterier som anges i bilaga X till direktivet om hamnstatskontroll vid bedömning om de brister eller fel som avses i punkt 1 motiverar kvarhållande av ett fartyg som omfattas av direktivet om hamnstatskontroll. Enligt bilaga X ska tillsynsmyndigheten, när den beslutar om de brister som upptäckts ombord är tillräckligt allvarliga för att utgöra grund för kvarhållande, bedöma om fartyget har 1) lämpliga och giltiga dokument och 2) en besättning som överensstämmer med besättningsintyget. Under inspektionen ska tillsynsmyndigheten också bedöma om fartyget och/eller dess besättning är kapabla att 3) framföra fartyget utan risk under hela den förestående resan 4) på ett säkert sätt hantera, transportera och övervaka lasten under hela den förestående resan, 5) på ett säkert sätt driva maskinrummet under hela den förestående resan, 6) hålla drifts- och styrfunktioner i stand under hela den förestående resan, 7) effektivt släcka eventuella bränder i alla fartygsutrymmen under hela den förestående resan, 8) kunna lämna fartyget snabbt och säkert i en eventuell nödsituation och utföra räddningsuppdrag under hela den förestående resan, 9) hindra miljöföroreningar under hela den förestående resan, 10) upprätthålla stabilitet under hela den förestående resan, 11) förbli vattentätt under hela den förestående resan, 12) vid behov kommunicera i nödsituationer under resan, 13) upprätthålla kommunikationer i eventuella nödsituationer under hela den förestående resan, och 14) tillhandahålla så fullständig information som möjligt i händelse av en olycka. Om svaret på någon av ovanstående frågor är nej, bör man noga överväga att kvarhålla fartyget, med beaktande av alla konstaterade brister. Förekomsten av flera mindre brister kan också motivera att fartyget hålls kvar. Genom momentet genomförs artikel 19.3 i direktivet om hamnstatskontroll.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs om att tillsynsmyndigheten kan hålla kvar ett fartyg eller ålägga det driftsförbud om redaren eller fartygets befälhavare motsätter sig en inspektion eller om tillsynsmyndigheten förvägras de dokument, förteckningar eller upplysningar som den är berättigad till enligt 8 §. Genom momentet genomförs artikel 19.2 i direktivet om hamnstatskontroll.

I det föreslagna 4 mom. i paragrafen föreskrivs att tillsynsmyndigheten kan hålla kvar ett fartyg eller ålägga det driftsförbud om redaren eller fartygets befälhavare inte avhjälpes en brist eller

ett missförhållande i fartygssäkerheten inom den tid som utsatts av tillsynsmyndigheten. Tidsfristen regleras i 24 §.

Den föreslagna paragrafen stämmer delvis överens med den gällande lagens 14 §.

**63 §. Förbud mot resa.** I mom. 1 i paragrafen föreskrivs om förbud mot resa på grund av brister i hälsa eller säkerhet. Om det upptäcks sådana brister som innebär uppenbar fara för hälsa eller säkerhet eller medför omedelbar fara för hälsa eller liv, för ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetsfartyg, fartygets besättning eller passagerare, ska medlemsstatens behöriga myndighet säkerställa, att en sådan bestämmelse om förbud mot resa utfärdas till ro-ro-passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget. En kopia av förbudet mot resa ska överlämnas till fartygets befälhavare.

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs om upphävandet av förbudet mot resa. Genom momentet genomförs artikel 7.6 i revisionsdirektivet.

Enligt 3 mom. i paragrafen får förbudet mot resa inte hävas förrän bristen har avhjälppts och tillsynsmyndigheten har fått tillräckliga garantier eller medlemsstatens behöriga myndighet konstaterar att fartyget, med förbehåll för behövliga villkor, kan gå till sjöss eller återuppta driften utan att orsaka fara för passagerarnas eller besättningens säkerhet och hälsa, eller fara för ro-ro-passagerarfartyg, höghastighetspassagerarfartyg eller andra fartyg. Paragrafen genomför 7.3 i besiktningdirektivet och paragrafen motsvarar till vissa delar 17 § i den nuvarande lagen.

**64 §. Beslut om kvarhållande av fartyg, driftsinskränkning, driftsförbud och förbud mot resa.** I 1 mom. i den föreslagna paragrafen föreskrivs om att beslut om kvarhållande av fartyg, driftsinskränkning eller driftsförbud ska fattas av tillsynsmyndigheten. Beslutet omfattas av förvaltningslagen. Beslutet ska motiveras och i det ska uppges alla de omständigheter som har lett till att fartyget kvarhållits eller driftsinskränkningen. Saknade eller ofullständiga besiktningsskildringar och certifikat samt säkerhetsdokument kan i sig utgöra grund för kvarhållande, vilket medför och uppfyller villkoren för att kvarhålla ett fordon i enlighet med 62 §. Beslutet är i kraft tills det återkallas i enlighet med 65 § nedan. Beslut om kvarhållande av fartyg gäller vanligtvis i högst några dagar.

I 2 mom. i den föreslagna paragrafen föreskrivs att inspektionsrapporten ska fogas till beslutet. Beslutet ska lämnas till fartygets befälhavare och om det är fråga om ett utländskt fartyg, även till flaggstatens administration eller den närmaste konsul eller diplomatiska representant som företräder flaggstaten.

I 1 mom. i den föreslagna paragrafen föreskrivs att ett beslut som avses i 62 § ska vid behov lämnas till redaren, Gränsbevakningsväsendet, den som tillhandahåller fartygstrafikservice, lotsningsbolaget, hamnoperatören, en utsedd besiktningsskildring eller de erkända klassificeringssällskap som svarar för att utfärda klasscertifikat.

Den föreslagna paragrafen stämmer överens med artikel 19.2 a och 6 punkterna i direktivet om hamnstatskontroll. Den föreslagna paragrafen stämmer delvis överens med den gällande lagens 14 §.

**65 §. Beslut angående upphörande av kvarhållande av fartyg, driftsinskränkning och driftsförbud.** Den nuvarande lagen innehåller inga bestämmelser om upphörande av kvarhållande av fartyg och driftsförbud. Eftersom kvarhållande av fartyg och driftsförbud är betydande tvångsåtgärder, finns det behov av att reglera om dess upphörande. I 1 mom. i

paragrafen föreskriver om upphörandet av kvarhållande av fartyg. Tillsynsmyndigheten ska befria ett fartyg som kvarhållits, när de omständigheter eller krav som har lett till kvarhållandet eller driftsförbudet bevisligen har avlägsnats vid en inspektion. I praktiken ska exempelvis alla tidigare identifierade brister ha åtgärdats. Tillsynsmyndigheten ska anteckna ärendet i inspektionsrapporten. Tillsynsmyndigheten kan delge beslutet om att fartyget befrias till redarens representant. Finland har använt en standardmall för dokument vid hamnstatskontroller enligt Paris MOU för att delge att fartyget har befriats.

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs om de instanser till vilka beslutet om befriandet ska lämnas. De parter som avses i momentet ska vara desamma som de till vilka beslutet enligt 64 § ska skickas, vilket säkerställer att de berörda parterna informeras om beslutet om befriande.

I 3 mom. i paragrafen föreskrivs om ett förfarande som avviker från 1 mom. i situationer där ett fartyg kvarhålls eller dess verksamhet avbryts på grund av väsentliga brister som framkommit i besättningens boende- och arbetsförhållanden. I sådana situationer är det inte alltid möjligt att omedelbart åtgärda bristerna, varför bestämmelsen möjliggör ett förfarande i enlighet med riktlinjerna i Paris MOU, enligt vilket ett fartyg eller en verksamhet kan befrias om tillsynsmyndigheten har godkänt en verksamhetsplan och är övertygad om att planen genomförs snabbt och inom en korrekt tidsfrist. Bestämmelsen säkerställer ett effektivt skydd för besättningen och möjliggör samtidigt ett konsekvent och praktiskt genomförande.

**66 §. Förflyttningstillstånd i anslutning till kvarhållande av ett fartyg** I 1 mom. i paragrafen föreskrivs om fartygets förflyttningstillstånd till lämpligt reparationsvarv eller till följande hamn. Genom momentet genomförs artikel 21.1 i direktivet om hamnstatskontroll och artikel 7.4 i besiktningdirektivet. Om de brister som avses i artikel 19.2 i direktivet om hamnstatskontroll inte kan avhjälpas i inspektionshamnen, kan tillsynsmyndigheten i den aktuella medlemsstaten låta fartyget utan onödigt dröjsmål fortsätta från hamnen för kvarhållande till närmaste lämpliga reparationsvarv, som utses av befälhavaren och myndigheten ifråga, där fortsatta åtgärder kan genomföras, under förutsättning att fartyget iakttar de villkor som ställts av flaggstatens behöriga myndighet och godtagits av medlemsstaten ifråga. Dessa villkor säkerställer att fartyget kan fortsätta sin resa utan att äventyra säkerheten och hälsan för passagerare eller besättning, eller andra fartyg, eller att orsaka orimlig fara för den marina miljön. Om beslutet att skicka ett fartyg till varv grundar sig på att IMO:s resolution A.744 (18) inte har följts, antingen avseende fartygsdokumenten eller fartygs strukturella brister eller fel, kan tillsynsmyndigheten bland annat, enligt artikel 21.2 i direktivet om hamnstatskontroll, kräva att nödvändiga tjockleksmätningar utförs i kvarhållningshamnen innan fartyget får lämna hamnen.

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs om tillsynsmyndighetens skyldighet att underrätta den behöriga myndigheten i den medlemsstat där reparationsvarvet finns om sådana situationer som avses i 1 mom. och underrätta flaggstatens behöriga myndighet om de villkor som gäller fartygets resa. Genom momentet genomförs artikel 21.3.1 i direktivet om hamnstatskontroll.

Enligt 3 mom. i paragrafen kan tillsynsmyndigheten tillåta att ett kvarhållet fartyg flyttas till en annan del av hamnen förutsatt att detta kan göras på ett säkert sätt. Enligt artikel 19.9 i direktivet om hamnstatskontroll kan tillsynsmyndigheten tillåta att ett kvarhållet fartyg flyttas till en annan del av hamnen för att undvika trängsel, förutsatt att detta kan göras på ett säkert sätt. Tillsynsmyndigheten kan också tillåta att ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som har belagts med förbud mot resa, flyttas till en annan del av hamnen. Detta grundas på artikel 7.7 i besiktningdirektivet. Det kan dessutom finnas andra tvingande omständigheter som gör det nödvändigt att flytta ett fartyg till en annan del av

hamnen, till exempel situationer där heta arbeten måste utföras på fartyget och de inte kan utföras i den del av hamnen där fartyget ligger.

**67 §. Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande.** I 1 mom. i paragrafen föreskrivs om att om det finns misstankar om att de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats för att säkerställa fartygssäkerheten inte efterlevs, kan tillsynsmyndigheten förena ett beslut enligt 62 § och 63 § med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande. Det kan åläggas redaren, dennes representant eller båda. Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande föreskrivs om i viteslagen (1113/90). Enligt viteslagen kan vite föreläggas som sanktion för att säkerställa att ett förbud eller åläggande som är huvudförpliktelse verkställs. Hot om tvångsutförande föreläggs genom att parten åläggs att uppfylla huvudförpliktelsen vid äventyr att det som han har lämnat ogjort utförs på hans bekostnad. Hot om avbrytande föreläggs genom att den som försummar huvudförpliktelsen åläggs att uppfylla denna vid äventyr att ett arbete eller någon annan verksamhet avbryts eller användningen av en anordning el.dyl. förhindras. Det föreslås att beslut om föreläggande av vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande fattas av Transport- och kommunikationsverket. Transport- och kommunikationsverket ska också fatta beslut om utdömande av vite, om åläggandet inte iakttas.

I det föreslagna 2 mom. i paragrafen föreskrivs att om det finns klara skäl att misstänka att redaren försöker undvika att iaktta beslutet genom att föra fartyget ur Finland, kan Transport- och kommunikationsverket enligt paragrafens 2 mom. beordra redaren att ställa en säkerhet innan fartyget lämnar Finland. Säkerheten, som fastställs till samma belopp som vitet, ska återställas när åtgärden vidtagits.

## 10 kap.

### Påföljder

**68 §. Anmärkning eller varning.** I 1 mom. i paragrafen föreslås till reglering att Transport- och kommunikationsverket kan ge redaren, dennes representant, ägaren, fartygets befälhavare eller någon annan som ansvarar för fartygets drift en anmärkning, om denne på något annat sätt än de som avses i 62 § underlåter att iaktta bestämmelser eller föreskrifter som gäller iakttagande av bestämmelser och föreskrifter som gäller fartygssäkerhet. Myndigheten kan ge en varning om anmärkning inte kan anses tillräckligt med beaktande av omständigheterna i ärendet som helhet.

Det är nödvändigt att lagen tillåter Transport- och kommunikationsverket att utfärda en anmärkning eller varning, till exempel i mindre allvarliga situationer där överträdelsen eller försummelsen av regler eller bestämmelser inte har begåtts uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Syftet är att ge redaren, dennes representant, ägaren, befälhavaren eller annan person som ansvarar för fartygets drift möjlighet att korrigera sina egna åtgärder i enlighet med myndigheternas krav.

I 2 mom. i paragrafen föreslås att anmärkningen ges muntligt eller skriftligt. En varning ges skriftligt. En varning som ges redaren för ett finskt fartyg, dennes representant, fartygets befälhavare eller någon annan som ansvarar för fartygets drift ska registreras i trafik- och transportregistret. Även om en anmärkning eller varning kan utfärdas till ett utländskt fartyg, för inte Transport- och kommunikationsverket in den i trafikregistret, eftersom registret endast innehåller uppgifter om finska fordon och fartyg samt finska fysiska och juridiska personer.

**69 §. Påföljdsavgift.** I paragrafen sammanställs en specificerad förteckning över gärningar som kan leda till en administrativ påföljdsavgift för redaren, dennes representant, ägaren, fartygets

befälhavare eller någon annan som ansvarar för företagets drift. För att en påföljdsavgift ska kunna påföras ska personen ha agerat uppsåtligt eller av oaktsamhet. De gärningar som i paragrafen föreslås sanktioneras kan äventyra sjösäkerheten och den finska kuststatens intressen betydligt, och därför är det särskilt viktigt att aktörerna är noggranna i sin verksamhet. Det är också viktigt att effektivisera ansvaret genom att ge myndigheterna tillräckligt effektiva möjligheter att ingripa i felaktig verksamhet. Utifrån ordalydelsen i paragrafen har Transport- och kommunikationsverket möjlighet att låta bli att påföra en påföljdsavgift efter eget övervägande. Detta kan bli aktuellt till exempel när felet eller försummelsen anses ringa eller när deras uppkomst har påverkats av förmildrande omständigheter.

Enligt 1 punkten i paragrafen kan påföljdsavgift påföras den som inte iakttar ett beslut eller en bestämmelse som tillsynsmyndigheten meddelat med stöd av 64 §. Syftet med sanktionerna är att förebygga situationer där aktörerna försummar sin skyldighet att följa myndighetens beslut eller bestämmelse. Sanktionen effektiviserar också myndighetens möjligheter att ingripa mot den klandervärda verksamheten i fråga.

Enligt 2 punkten i paragrafen kan en påföljdsavgift påföras om aktören inte iakttar ett beslut om tillträdesförbud som tillsynsmyndigheten har förelagt. Sanktionen gäller utländska fartyg som inte iakttar avsett förbud mot tillträde till en finsk hamn eller ankarplats. I 2 punkten i paragrafen föreskrivs om situationer där Finlands tillsynsmyndighet har förlaget beslutet om tillträdesförbud.

I 3 punkten i paragrafen föreskrivs situationer där beslutet om tillträdesförbud har meddelats av någon annan medlemsstat i Europeiska unionen eller en behörig myndighet som deltar i Paris MOU. Liksom i 1 punkten i paragrafen är syftet med sanktioner att förebygga situationer där aktörer underlåter att följa ett beslut eller en bestämmelse som utfärdats av en myndighet. Sanktionen effektiviserar också myndighetens möjligheter att ingripa mot den klandervärda verksamheten ifråga.

Enligt 4 punkten i paragrafen kan påföljdsavgiften påföras om aktören trots en varning enligt 68 § inte inom en skälig tidsfrist avhjälper en brist i eller försummelse i efterlevnaden av bestämmelserna. Syftet med varningen är att ge redaren, dennes representant, fartygets befälhavare eller någon annan som ansvarar för fartygets drift, möjlighet att korrigera sitt agerande i enlighet med myndighetens krav. Om aktören trots en varning inte korregerar sin verksamhet är det rimligt att tillsynsmyndigheten förstärker varningen med en sanktion.

Enligt artikel 34 i direktivet om hamnstatskontroll och artikel 11 i besiktningsdirektivet ska medlemsstaterna föreskriva ett system med påföljder som ska tillämpas vid överträdelser av de nationella bestämmelser som antagits i enlighet med direktivet, och medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att dessa påföljder tillämpas. De föreskrivna påföljderna ska således vara effektiva, proportionella och avskräckande. Denna paragraf motsvarar därmed också kraven i artikel 34 i direktivet om hamnstatskontroll och artikel 11 i besiktningsdirektivet.

**70 §. Påföljdsavgiftens storlek.** Den föreslagna paragrafen föreskriver om påföljdsavgiftens storlek. I 1 mom. i paragrafen föreskrivs om storleken på påföljdsavgiften för en juridisk person. Påföljdsavgiften för en juridisk person får vara högst fyra procent av aktörens totala globala årsomsättning under det föregående räkenskapsåret, dock högst 1 000 000 euro.

Enligt 2 mom. i paragrafen får påföljdsavgiften för en fysisk person vara högst fyra procent av dennes inkomster enligt den verkställda beskattningen för året före det år då överträdelserna

upphörde, dock högst 10 000 euro. Om inkomsterna inte på tillförlitligt sätt kan utredas utifrån inkomsterna enligt beskattningen, kan de uppskattas utifrån den övriga utredningen.

Syftet med påföljdsavgift är att förebygga försummelse och på så sätt trygga att lagens syfte, dvs. sjösäkerheten, uppfylls. Vid bedömningen av de föreslagna maximibeloppen för påföljdsavgiften har man strävat efter att fastställa en nivå som till sina verkningar är tillräckligt förebyggande med hänsyn till variationen i värdet av handelssjöfartens aktörers ekonomiska verksamhet samt fysiska personers betalningsförmåga och sanktionernas möjliga storlek. I bedömningen beaktades att det i fråga om de gärningar som avses i 69 § i värsta fall handlar om betydande gärningar som äventyrar sjösäkerheten (fartyget, besättningen, lasten och passagerarna) och miljön.

Bedömningen ska dock beakta att påföljdsavgifter som grundar sig på nationell prövning i enlighet med regleringsprinciperna för administrativa påföljdsavgifter i princip ska vara skäligen<sup>3</sup>. Samtidigt bör det beaktas att de aktörer som avses i 69 § kan vara av många slag. Det kan till exempel handla om ett litet lokalt rederi eller fartyg, men också om ett stort, multinationellt rederibolag med global verksamhet och betydande internationell omsättning. Vissa gärningar kan också begås av en enskild. Även den skaderisk gärningarna medför varierar enligt hur gärningarna begåtts. Därför föreskrivs i 3 mom. i paragrafen om faktorer som ska beaktas när storleken på påföljdsavgifter fastställs. Avgiftens storlek ska grunda sig på en övergripande bedömning och alla inverkan omständigheter ska beaktas. Faktorer som ska beaktas är 1) förseelsens art, omfattning, skadlighet, varaktighet och om förseelsen upprepats, 2) den vinning som erhållits genom förseelsen, om denna uppgift finns tillgänglig, 3) åtgärder som vidtagits av aktören för att lindra eller avhjälpa skadan, och 4) gärningsmannens ekonomiska ställning. Om gärningsmannen till exempel har en starkare ekonomisk ställning än genomsnittet, kan detta förorda att den påförda påföljdsavgiften i euro är högre än för en förseelse som begås av en mindre aktör. När det gäller juridiska personer skulle ekonomisk ställning således exempelvis avse en bedömning av deras omsättning.

Straffavgiftens storlek har också bedömts i avsnitt 12.8.

**71 §. Påförande av eller avstående från påföljdsavgift.** I paragrafen föreslås det närmare bestämmelser om påförande av och avstående från påföljdsavgift. Enligt 1 mom. i paragrafen påförs påföljdsavgifter av Transport- och kommunikationsverket.

Enligt Transport- och kommunikationsverkets arbetsordning<sup>4</sup> fattas beslut om påföljdsavgifter och andra administrativa påföljder av en av verkets överdirektörer. Enligt arbetsordningen fattas verkets beslut i regel på föredragning. Ett ärende kan avgöras utan föredragning, om beslutet är rutinmässigt och avgörandet utan föredragning inte äventyrar sakägarens rättssäkerhet eller den allmänna rättssäkerheten och det inte heller annars finns någon särskild orsak att fatta beslutet på föredragning. Ett ärende kan också avgöras utan föredragning, om beslutet nödvändigt måste fattas genom en omedelbar tillsynsåtgärd utan fördröjning och förfarandet med föredragning på grund av ärendets karaktär inte kan anses ändamålsenligt. Generaldirektören fastställer vid behov närmare föreskrifter om beslutanderätten.

Den föreslagna lagen möjliggör en påföljdsavgift på mer än 100 000 euro. I 7 a § i lagen om transport- och kommunikationsverket ([935/2018](#)) föreskrivs att Transport- och

---

<sup>3</sup> Utveckling av regleringen som gäller administrativa påföljder av straffkaraktär

Arbetsgruppsbetänkande. Justitieministeriet, Betänkanden och utlåtanden 52/2018, s. 41.

<sup>4</sup> TRAFICOM/120320/00.00.01/2020, utfärdat den 20 juni 2022 och trädde i kraft den 21 juni 2022.

kommunikationsverket har ett påföljdskollegium som har till uppgift att påföra påföljdsavgifter som omfattas av verkets behörighet i sådana fall när påföljdsavgiften överstiger 100 000 euro. Påföljdskollegiet fattar beslut efter föredragning.

Av rättsskyddet för den som påförs en påföljdsavgift följer att beslut om påföljdsavgift i regel ska fattas på föredragning. Bestämmelsen i 118 § 2 mom. i grundlagen om en föredragandes ansvar kan anses ge vid handen att beslut i förvaltningsärenden, såsom påförande av påföljdsavgift, i princip ska fattas på föredragning. Enligt 7 § i lagen om Transport- och kommunikationsverket är det generaldirektören som avgör de ärenden som hör till verket, om det inte föreskrivs eller i arbetsordningen bestäms att de ska avgöras av någon annan tjänsteman. Generaldirektören får i enskilda fall också överta avgörandet av ett ärende som annars skulle avgöras av en underlydande tjänsteman. Bestämmelsen ger möjlighet att genom arbetsordningen utfärda avvikande bestämmelser eller bestämmelser om att påförandet av påföljdsavgifter hör till någon annans än generaldirektörens behörighet

Beslut om påföljdsavgifter får överklagas i enlighet med den föreslagna lagens 81 §.

I 2 mom. föreskrivs det att framställning om påföljdsavgift inte ska göras och att påföljdsavgift inte ska påföras, om det inte är fråga om en allvarlig eller återkommande förseelse och gärningsmannen har vidtagit tillräckliga korrigerande åtgärder omedelbart efter att förseelsen upptäcktes eller om påförande av påföljdsavgift måste anses uppenbart oskäligt. Med gärningsman avses den redare eller hos redaren anställda person, det lotsningsbolag eller den lots som begått gärningen och som föreslås påföras en påföljdsavgift.

Bestämmelsens hänvisning till oskälighet, liksom även ordalydelsen ”kan påföras” i 69 §, lämnar prövningsrätt för myndigheten att bedöma proportionaliteten mellan de tillgängliga metoderna. När myndigheten bedömer behovet av en påföljdsavgift ska den också beakta andra tillgängliga metoder och välja den som är mest proportionell. I princip ska en administrativ sanktion av straffnatur, såsom påföljdsavgift, tillgripas i sista hand i förhållande till de övriga administrativa påföljderna för samma förseelse, såsom utfärdande av varning. Grundlagsutskottet har i sin praxis förutsatt att myndighetens prövning vid beslut om att inte påföra påföljdsavgift ska vara bunden till prövning så att påföljdsavgift inte påförs om de villkor som anges i lag är uppfyllda (GrUU 49/2017 rd och GrUU 39/2017 rd).

Det finns ingen allmän bestämmelse om preskription av administrativa sanktioner i lagstiftningen. Därför ska enligt 2 mom. ingen påföljdsavgift påföras, om det har förflutit mer än fem år sedan gärningen begicks. Den föreslagna tidsfristen på fem år motsvarar den etablerade praxisen i regleringen av administrativa sanktioner inom sjöfarten. I 4 b § i lagen om verkställighet av böter föreskrivs om tidsfristen på fem år för påföljder.

Paragrafens 3 mom. innehåller principen *ne bis in idem*, dvs. ett förbud mot dubbelbestraffning. Enligt bestämmelsen får en framställning om påföljdsavgift inte göras för den som är misstänkt för samma gärning i en förundersökning eller åtalsprövning eller i ett brottmål som har inletts vid en domstol eller mot vilken en dom för samma gärning vunnit laga kraft. Den som påförts en påföljdsavgift får inte i domstol dömas till straff för samma gärning.

Enligt artikel 4 i protokoll 7 till den europeiska konventionen om mänskliga rättigheter får ingen rannsakas eller straffas på nytt genom brottmålsförfarande i samma stat för ett brott för vilket han eller hon redan blivit frikänd eller dömd i enlighet med lagen och rättegångsordningen i denna stat. Det här så kallade *ne bis in idem*-förbudet ingår också i artikel

14.7 i den internationella konventionen om mänskliga och politiska rättigheter och i artikel 50 i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna. Även Finlands grundlags bestämmelse i 21 § 2 mom. om garantierna för en rättvis rättegång som tryggar individens rättsskydd förutsätter att förbudet beaktas i lagstiftningen. I beslutspraxisen vid Europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna begränsar sig förbudets tillämpningsområde inte bara till egentliga domar för straffrättsliga straff utan omfattar också olika administrativa påföljder av straffnatur.

**72 §. Verkställighet av påföljdsavgift.** Det föreslås att bestämmelser om förfallodag och verkställighet av påföljdsavgifter fogas till bestämmelsen. Verkställigheten av betalningen regleras i lagen om verkställighet av böter ([672/2002](#)). Därmed är det Rättsregistercentralen som ansvarar för verkställigheten av påföljdsavgiften. Den behöriga myndighetens beslut om en administrativ påföljdsavgift är verkställbart när det har vunnit laga kraft.

## **11 kap.**

### **Särskilda bestämmelser**

**73 §. Anmälan om överträdelser.** Enligt 1 mom. i paragrafen ska brott mot fartygssäkerhetsstadgande eller -bestämmelse i regel anmälas skriftligen till tillsynsmyndigheten. Muntlig anmälan kan göras endast i det fall att skriftlig anmälan på grund av sakens brådskande karaktär eller annat dylikt skäl inte är möjlig.

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

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs om tillsynsmyndighetens skyldighet att vidarebefordra information om den upprättade anmälan. I praktiken ska den anmälningsskyldighet som avses i momentet gälla till exempel en rapport från en matros om brister på fartyget, som tillsynsmyndigheten ska informera flaggstatens förvaltning och vid behov den finländska arbetarskyddsmyndigheten om. Denna skyldighet säkerställer att flaggstaten informeras om eventuella missförhållanden och att den finska arbetsmiljömyndigheten informeras om eventuella brister i besättningens levnads- och arbetsförhållanden. Genom momentet genomförs artikel 18 och 18.a i direktivet om hamnstatskontroll. Momentet omfattar även finska fartyg, vilket innebär att alla anmälningar behandlas i enlighet med denna punkt. Momentet motsvarar 20 § 3 mom. i den gällande lagen.

I 3 mom. i paragrafen föreskrivs om tillsynsmyndighetens skyldighet att informera flaggstatens administration om alla anmälningar som rör besättningens levnads- och arbetsförhållanden om frågan inte har kunnat hanteras ombord. Tillsynsmyndigheten ska också begära en plan för kompenserande åtgärder. Enligt momentet ska tillsynsmyndigheten lämna inspektionsrapporten om anmälan samt flaggstatens svar till ILO och till de riksomfattande arbetsmarknadsorganisationerna inom sjöfarten. Bestämmelsen genomför artikel 18a.6 i direktivet om hamnstatskontroll enligt vilken hamnstaten ska skicka en kopia av inspektörens rapport till Internationella arbetsbyråns generaldirektör. Rapporten ska åtföljas av eventuella svar som inkommit från flaggstatens behöriga myndighet inom den föreskrivna tidsfristen. Internationella arbetsbyrån är ILO:s permanenta sekretariat.

**74 §. Anmälningsskyldighet för den som tillhandahåller fartygstrafikservice och hamnoperatören** I 1 mom. i paragrafen föreskrivs om skyldigheten för leverantör av fartygstrafikservice och hamnoperatör att till tillsynsmyndigheten skriftligen lämna information om sådana uppenbara överträdelser av en bestämmelse eller föreskrift om fartygssäkerheten som den har fått kännedom om i samband med skötseln av sina sedvanliga uppgifter, då överträdelserna kan äventyra ett fartygs säkerhet eller orsaka oskäligen skador för den marina miljön. Anmälningsskyldigheten är nödvändig eftersom leverantörer av sjöfartstjänsten och hamnoperatörer innehar förstahandsinformation om fartygssäkerhet som annars inte är tillgänglig för tillsynsmyndigheten.

Enligt 2 mom. i paragrafen ska informationen lämnas in elektroniskt när så är möjligt. Informationen kan lämnas muntligen om det på grund av ärendets brådskande natur eller av någon annan anledning inte är möjligt att lämna informationen skriftligen. Anmälan ska innehålla fartygets namn (punkt 1), fartygets IMO-nummer (punkt 2), anropssignal (punkt 3), flaggstat (punkt 4), föregående anlöpshamn (punkt 5), destinationshamn (punkt 6) och en beskrivning av förseelser som konstaterats på fartyget (punkt 7). Denna information kan anses nödvändig för tillsynsmyndigheten för att hantera tillsynsärendet och beskriva arten av den verksamhet som äventyrar fartygs- och sjösäkerheten. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak den nuvarande lagens 20 § 5 mom., men anmälningsskyldigheten omfattar, förutom fartygstrafiktjänstleverantören, även hamnoperatörer, som har kontinuerlig och uppdaterad insyn i gränssnittet mellan fartyg och hamn samt i eventuella åtgärder som kan äventyra säkerhet eller miljö.

**75 §. Hemlighållande av anmälarens identitet** Eftersom anmälaren som avses ovan i 74 § kan utsättas för ogynnsamma påföljder om hans identitet avslöjas, får en tjänsteman som förrättar inspektion enligt paragrafen inte yppa att han handlar utgående från en anmälan.

**76 §. Myndighetens rätt att få och lämna ut uppgifter.** I paragrafens 1 mom. föreskrivs att tillsynsmyndigheten, trots sekretessbestämmelser, har rätt att få nödvändiga uppgifter från aktörer för att sköta sina tillsynsuppgifter och även andra uppgifter som föreskrivs i denna lag. När det är fråga om personuppgifter gäller rätten att få information endast uppgifter som är nödvändiga för tillsynen. Enligt momentet ska informationen lämnas ut utan dröjsmål, i den form som myndigheten begärt och avgiftsfritt.

Enligt det föreslagna 2 mom. får myndigheterna utan hinder av sekretessbestämmelser lämna ut erhållen information, om informationen är nödvändig för utförandet av deras uppgifter eller fullgörandet av deras skyldigheter enligt lag. Momentet motsvarar 29 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999), nedan kallad *offentlighetslagen*, om utlämnande av sekretessbelagda uppgifter till annan myndighet. Enligt offentlighetslagen är en förutsättning för att en myndighet kan lämna ut uppgifter ur en sekretessbelagd handling, om i lag särskilt tagits in uttryckliga bestämmelser om rätten att lämna ut eller att få uppgifter. Uppgifter kan behövas när tillsyn enligt denna lag eller annan uppgift enligt lag utförs. Uppgifter kan lämnas till någon som utför en offentlig förvaltningsuppgift eller annan uppgift enligt lag.

Enligt momentet kan uppgifter även lämnas ut på samma grunder till en utländsk tillsynsmyndighet som sköter uppgifter i anslutning till tillsyn över fartygssäkerhet samt till internationella organ för utförandet av dessa uppgifter. Sådana uppgifter som ska lämnas ut kan omfatta de uppgifter som lämnas till behöriga utländska myndigheter och internationella organ, såsom IMO och ILO, bland annat för att uppfylla skyldigheter enligt internationella avtal som binder Finland.

All behandling av personuppgifter följer den allmänna dataskyddsförordningen (Europaparlamentets och rådets förordning (EÜ) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och upphävande av direktiv 95/46/EG), vars bestämmelser också omfattar krav på överföring av personuppgifter till tredje land eller internationella organisationer.

**77 §. Ersättning för kostnader.** Paragrafen motsvarar 21 a § i den gällande lagen. I 1 mom. i paragrafen föreskrivs enligt artikel 28.1 i direktivet om hamnstatskontroll att om det vid inspektionerna uppdagas sådana fel som berättigar till att stoppa fartyget är fartygets ägare, redare eller deras företrädare skyldig att ersätta alla kostnader som gäller inspektionen. På samma sätt gäller, om fartyget stoppas för att det inte har nödvändiga dokument, att fartygets ägare eller redare ansvarar för alla kostnader som förorsakats tillsynsmyndigheten på grund av stoppanDET.

I det föreslagna 2 mom. ska det fastställas att kvarhållandet och förbudet mot resa inte får upphävas förrän kostnaderna har betalats i sin helhet eller tillräcklig säkerhet har ställts för betalningen. Genom momentet genomförs artikel 28.4 i direktivet om hamnstatskontroll och artikel 9.2 i besiktningsdirektivet.

**78 §. Avgifter och ersättning för kostnaderna till Transport- och kommunikationsverket.** Enligt 1 mom. i paragrafen debiteras de kostnader som avses i 77 § i enlighet med lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

Det föreslagna 2 mom. är informativt och framhåller att avgifter för Transport- och kommunikationsverkets tjänster som inte omfattas av 77 § regleras i lagen om grunderna för avgifter till staten. Kommunikationsministeriets förordning om Transport- och kommunikationsverkets avgiftsbelagda prestationer som gäller transport innehåller mer detaljerade bestämmelser om betalningar. De avgifter som avses i detta moment omfattar bland annat avgifter för flaggstatsinspektioner. En informativ hänvisning är motiverad här för att tydliggöra att inte alla avgifter regleras i denna lag.

**79 §. Ersättning för kostnaderna till utsedda flaggstatsinspektörer.** Den föreslagna ersättningen för kostnader i paragrafen motsvarar 85 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten som reglerar ersättning av kostnader till en utsedd besiktningsman och fartygsmätare. I 1 mom. i paragrafen föreskrivs om beställarens skyldighet att betala arvode till den utsedda flaggstatsinspektören för en åtgärd som denne utför med stöd av den föreslagna lagen eller bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den, eller för ett dokument som utfärdas på sådan grund.

Inspektion av fartyg kräver ofta resor, så det är motiverat att föreskriva om ersättning av resekostnaderna. I 2 mom. i paragrafen föreskrivs om den utsedda flaggstatsinspektörens rätt att av beställaren få ersättning för sina resekostnader samt dagtraktamente enligt statens gällande resereglemente. Om fartyget inte ligger vid kaj, ska den utsedda inspektören eller skeppsmätaren transporteras till fartyget eller har han eller hon rätt att få ersättning för sina kostnader med anledning av ordnandet av transport.

**80 §. Indrivning av arvoden till utsedda flaggstatsinspektörer samt av deras kostnader.** Enligt paragrafen kan arvoden och kostnader för den utsedda inspektören och skeppsmätaren indrivnas från den betalningsskyldiga parten utan dom eller beslut, i enlighet med bestämmelserna i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007). Avsnittet skulle motsvara bestämmelserna i 86 § i lagen om sjösäkerhet om uppbörd av avgifter och kostnader från utsedda inspektörer och fartygsbesiktningsmän.

**81 §. Tillsynsmyndighetens ersättningsansvar.** Paragrafen motsvarar 22 § i den gällande lagen. 1 mom. i paragrafen innehåller en hänvisning till skadeståndslagen (412/74), enligt vilken skada som tillsynsmyndigheten orsakar vid utförandet av uppgifter enligt denna lag ersätts. Momentet genomför artikel 19.8 i direktivet om hamnstatskontroll, enligt vilken fartygets ägare eller den driftsansvarige har rätt till ersättning för den lidna förlusten eller skadan, om fartyget kvarhålls eller försenas utan tillräcklig anledning.

Enligt 2 mom. i paragrafen ska behörig domstol (sjörättsdomstol) i sådana fall föreslås vara Helsingfors tingsrätt, eftersom uppskattandet av skadan fordrar specialkunskaper i sjöfart och eftersom det är skäl att koncentrera målen till en enda domstol för skapande av en enhetlig praxis.

**82 §. Tjänsteansvar.** Enligt 1 mom. i paragrafen tillämpas på grund av uppgifternas offentligrättsliga karaktär, bestämmelser om straffrättsligt tjänsteansvar, på de utsedda flaggstatsinspektörerna. I dessa uppgifter är det fråga om offentliga förvaltningsuppgifter som avses i 124 § i grundlagen.

2 mom. i paragrafen föreskrivs om skadeståndsansvar vid utförandet av dessa uppgifter med hänvisning till skadeståndslagen.

**83 §. Ändringssökande och verkställighet.** Enligt 1 mom. i paragrafen föreskrivs om ändringssökande av ett beslut som meddelats med stöd av lagen. Före det egentliga ändringssökandet ska man begära omprövning hos den myndighet som fattat beslutet. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen. Beslut som fattats med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär på det sätt som anges i lagen om rättegång i förvaltningsärenden.

Det föreslagna 2 mom. ska innehålla en informativ hänvisning till lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

Enligt 3 mom. i paragrafen kan den myndighet som fattat beslutet att, med undantag för påföljdsavgifter, besluta att myndighetens beslut ska följas oavsett ändringssökande, såvida inte myndigheten för ändringssökande beslutar något annat. Detta är nödvändigt för genomförandet av beslut som rör fartygssäkerheten, eftersom väntan på beslutens laga kraft, även på grund av ändringssökande, skulle göra de flesta beslut och uppfyllandet av deras syfte meningslösa. Relevant EU-lagstiftning, till exempel om användningen av tvångsmedel, kräver också i praktiken att beslut omedelbart kan verkställas.

## **12 kap.**

### **Ikraftträdande och övergångsbestämmelser**

**84 §. Ikraftträdande.** 1 mom. i paragrafen ska innehålla en sedvanlig ikraftträdelsebestämmelse. Lagen föreslås träda i kraft den 6 juli 2027 samtidigt som den nationella tidsfristen för flaggstatsdirektivet och direktivet för hamnstatskontroll löper ut.

Enligt 2 mom. i paragrafen upphäver den föreslagna lagen den nuvarande lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Momentet föreskriver inte om statsrådets förordning om inspektion av utländska fartyg i Finland som ska upphävas. När lagen upphävs, upphävs enligt etablerad tolkning, också de förordningar som har utfärdats med stöd av dess bemyndigande.

Enligt 3 mom. i paragrafen ska den föreslagna lagen tillämpas om annan lagstiftning hänvisar till den föreslagna lagen om tillsyn över fartygssäkerheten som ska upphävas.

**85 §. Övergångsbestämmelser.** En paragraf om övergångsbestämmelse vore nödvändig eftersom det är möjligt att ett beslut av tillsynsmyndigheten kan fattas under den nuvarande lagens giltighetstid och förbli i kraft efter det att lagen har upphävts. Det skulle till exempel kunna bli fråga om ett beslut om tillträdesbeslut eller beslut mot resa, vars upphävande inte kan anses vara ändamålsenliga.

## **7.2 Lag om verkställighet av böter**

**1 §. Tillämpningsområde.** 2 mom. i paragrafen ändras så att till förteckningen i momentet och därigenom lagens tillämpningsområde fogas en påföljdsavgift som avses i 69 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (/).

## **8 Bestämmelser på lägre nivå än lag**

Den nuvarande lagen om tillsyn över fartygssäkerheten föreslås upphävas och då upphävs också den förordning som utfärdats med stöd av bemyndigandet att utfärda förordning. Med stöd av den föreslagna lagen föreslås det att det stiftas en förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet föreskrivs särskilt om urvalet av fartyg som ska inspekteras, beräkningen av uppfyllandet av hamnstatskontrollskyldigheten samt undantag vid beräkningen av hur inspektionsskyldigheten uppfylls.

Tekniska krav utfärdas framöver genom föreskrifter av Transport- och kommunikationsverket. Bemyndiganden att meddela föreskrifter ska gälla bestämmelser av teknisk natur som reglerar detaljer och till vilka inget betydande bedömningsutrymme kopplas.

## **9 Ikraftträdande**

Det föreslås att lagarna träder i kraft den 6 juli 2027.

Ändringarna av flaggstatsdirektivet och direktivet om hamnstatskontroll ska genomföras nationellt senast den 6 juli 2027, så det föreslagna datumet för ikraftträdande baseras på den tidsfrist som fastställs i EU-lagstiftningen.

Förutom att lagen om tillsyn över fartygssäkerheten upphävs, ska även statsrådets förordning om inspektion av utländska fartyg i Finland som utfärdats med stöd av den lagen upphävas. Den upphävda förordningen ska ersättas av en ny förordning av statsrådet som utfärdas med stöd av den föreslagna lagen.

## **10 Genomförande och uppföljning**

Genomförandet av den nya lagen om tillsyn över fartygssäkerheten effektiviseras genom information och utbildning för myndigheter och branschaktörer. Effekterna av den föreslagna lagen övervakas genom att bland annat följa upp antalet och resultaten av hamnstatskontroller och flaggstatsinspektioner, samt antalet fartygssäkerhetskontroller som genomförts av andra skäl, och lagens praktiska tillämpning och effekter. Dessutom har Transport- och kommunikationsverket ett certifierat kvalitetsledningssystem för flaggstatsverksamhet i enlighet med artikel 8 i flaggstatsdirektivet (t.ex. ISO 9001), som granskas av ett externt certifieringsorgan och vars existens kan verifieras av kommissionen som en del av uppföljningen av direktivets genomförande. Enligt artikel 9 b i flaggstatsdirektivet ska

medlemsstaterna en gång om året informera kommissionen om antalet flaggstatsinspektioner som utförts i enlighet med artikel 4 a och för varje flaggstatsinspektion ange fartygets IMO-nummer, datum och plats. De databaser som avses i flaggstatsinspektionsdirektivet och direktivet om hamnstatskontroll gör det möjligt för tillsynsmyndigheten att ha en överblick över fartygens skick och säkerhet. Kommissionen övervakar också genomförandet av direktiv om hamnstatskontroll, besiktning och den marina miljön.

## **11 Även tillämpningen och effekterna av de i propositionen föreslagna administrativa påföljderna granskas. Förhållande till andra propositioner**

Propositionen är en del av sjöfartspaketet, där regeringens proposition till riksdagen om ändringen av direktivet om fartygsutsläpp, som syftar till att ändra miljöskyddslagen för sjöfarten och lagen om verkställighet av böter, planeras lämnas hösten 2026 ungefär samtidigt som denna proposition.

1 § i lagen om verkställighet av böter föreslås ändras också i följande regeringspropositioner: RP 90/2024 rd, RP 16/2025 rd, RP 46/2025 rd, RP 57/2025 rd, RP 74/2025 rd, RP 77/2025 rd och RP 128/2025 rd. Dessutom finns det ett antal andra anhängiga lagstiftningsprojekt med förslag om nya påföljdsavgifter. Propositionerna ska vid behov samordnas i riksdagen.

## **12 Förhållandet till grundlagen och lagstiftningsordningen**

### **12.1 Mål som fastställts för lagpropositionen i förhållande till grundlagen**

I propositionens 1 lagförslag föreslås reglering av en ny lag om tillsyn över fartygssäkerheten. Propositionen innehåller flera förslag vars förhållande till grundlagen bör bedömas. Denna bedömning ska beakta att vissa av de bestämmelser som nu föreslås redan ingår i sak i den gällande lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

Den här propositionen innehåller flera förslag som ändrar rättsläget enligt den gällande lagen. Nedan bedöms deras förhållande till grundlagen. Därtill bedöms också bestämmelser i den gällande lagen i förhållande till hur uppfattningen om de grundläggande fri- och rättigheterna samt anvisningarna för utarbetande av regeringspropositioner har utvecklats i linje med utvecklingen av presentationsriktlinjerna. Förslaget måste bedömas särskilt med hänsyn till följande bestämmelser i konstitutionen: rättsstatsprincipen (2.3 §), rätten till arbete och friheten att bedriva näringsverksamhet (18 §), rättsligt skydd (21 §), antagande av dekret och överföring av lagstiftningsbefogenheter (avsnitt 80) samt överlåtelse av offentliga administrativa uppgifter till andra organ än offentliga myndigheter (124 §).

De allmänna förutsättningarna för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna är att den baserar sig på lag, lagen är exakt och noggrant avgränsad, begränsningen är godtagbar och proportionell samt iakttagande av integriteten hos de primära grundläggande fri- och rättigheterna, rättsskyddets tillräcklighet och de mänskliga rättigheterna.

Dessutom har grundlagsutskottet särskilt understrukit att beredningen av propositioner bör utvecklas

för att lagstiftningsordningen ska motiveras också med avseende på skyldigheten enligt 22 § i grundlagen att se till att de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna

tillgodoses och inte enbart med avseende på eventuella motsatsförhållanden i fråga om rättigheterna (GrUU 52/2014 rd, s. 3/I).

Syftet med den föreslagna lagstiftningen är att upprätthålla sjösäkerheten och förebygga miljöföroreningar orsakade av sjötrafik. Med hänsyn till dessa mål tryggar den föreslagna lagstiftningen allas rätt till liv, personlig frihet och integritet enligt 7 § i grundlagen samt allas rätt till en sund miljö enligt 20 § i grundlagen. Den föreslagna lagstiftningen är särskilt viktig för förverkligandet av dessa grundläggande fri- och rättigheterna.

### **12.2 Rättsstatsprincipen och förvaltningens lagbundenhet (grundlagen 2.3 §)**

Enligt 2 § 3 mom. i grundlagen ska all utövning av offentlig makt bygga på lag. I all offentlig verksamhet ska lag noggrant iakttas. Efterföljandet av rättsstatsprincipen förutsätter att den som utövar offentlig makt alltid ska ha en behörighetsgrund som i sista hand återgår på en av riksdagen stiftad lag (RP 1/1998 rd, s. 74, GrUU 29/2013 rd, s. 2/I).

Grundlagsutskottet har när det bedömt bestämmelserna om myndigheternas befogenheter utgått från att regleringen av myndigheters befogenheter är betydelsefull med tanke på rättsstatsprincipen i grundlagens 2 § 3 mom. (GrUU 51/2006 rd, s. 2/I). För lagar gäller däremot det allmänna kravet på att en lag ska vara exakt och noga avgränsad. (GrUU 19/2021 rd, punkt 15 med hänvisningar.) Myndigheten kan alltså inte ha sådan behörighet som avser utövande av offentlig makt utan en uttrycklig grund i lag. Den behöriga beslutsfattaren ska entydigt framgå av lagen (GrUU 18/2021 rd, punkt 2). Enligt grundlagsutskottet är regleringen av myndigheters befogenheter betydelsefull också med tanke på rättsstatsprincipen i grundlagen (se GrUU 10/2016 rd, s. 3). När nya uppgifter tilldelas en myndighet ska dessa vara lämpliga för den myndigheten (se GrUU 67/2010 rd, s. 5 GrUU 32/2020 rd, s. 5). (GrUU 67/2010 rd, s. 5). Denna synpunkt har beaktats i propositionen, till exempel genom att de uppgifter som omfattas av den föreslagna lagen i sak är lämpliga för Transport- och kommunikationsverket enligt förslaget. Transport- och kommunikationsverkets ansvar ska också klargöras och förtydligas i förhållande till bestämmelserna i den nuvarande lagen. Dessutom ska de flaggstatsbyråder som anges i förslag 1 omfattas av reglerna om tjänsteansvar (82 §) när de utför uppgifter som rör tillsyn av fartygssäkerhet.

### **12.3 Hemfrid (grundlagen 10 §)**

Enligt 10 § i grundlagen är allas hemfrid tryggad. Genom lag kan det dock bestämmas om åtgärder som ingriper i hemfriden och som är nödvändiga för att de grundläggande fri- och rättigheterna ska kunna tryggas eller för att brott ska kunna utredas.

Den i grundlagen tryggade hemfriden omfattar i princip även utrymmen i transportmedel som används för varaktigt boende. Fartygen ska vara bemannade i enlighet med ett bemanningscertifikat och ha lokaler som är lämpliga för fartygets användning, såsom besättningshytter samt matsal, paus- och personalutrymmen. I propositionens 1 lagförslag 22 § föreskrivs om tillsynsmyndighetens rätt att genomföra inspektioner. För att kunna utöva tillsyn ska tillsynsmyndigheten ha tillgång till platser som är relevanta för fartygssäkerheten samt ta emot nödvändiga prover och genomföra tester, mätningar och undersökningar. Vid en

inspektion ska tillsynsmyndigheten även inspektera vissa delar av utrymmen avsedda för besättningens boende och som i regel hör till hemfriden. Inspektionen bör dock inte utföras på en plats som hör till hemfriden, om det inte är nödvändigt för utredningen av de aspekter som inspekteras. Som ett nödvändigt skäl kan anses vara inspektion av bland annat släckningsutrustning i besättningens bostäder.

Den föreslagna regleringen uppfyller därmed de villkor som fastställts av grundlagsutskottet i praktiken, eftersom inspektionen är nödvändig för att garantera fartygssäkerheten och det finns ett konkret och specifikt skäl för den, till exempel att garantera säkerheten i boendetrymmena.

#### **12.4 Egendomsskydd (15 § i grundlagen)**

Enligt 15 § 1 mom. i grundlagen är vars och ens egendom tryggad. Egendomsskyddet omfattar förutom rätt att disponera och använda sin egendom även rätt att bestämma över den. Om man minskar eller begränsar rättigheter som tidigare hörde till äganderätten, ingriper man därmed i egendomen, även om föremålet som utgör objektet för äganderätten i och för sig förblir orört hos innehavaren. Liksom när det gäller rätten till arbete och näringsfrihet, som garanteras i 18 § i grundlagen, har grundlagsutskottet dock konsekvent konstaterat att ägarnas rättigheter kan begränsas genom en lag, som förutsätter de allmänna kraven för lagstiftning som begränsar grundläggande rättigheter.

Enligt propositionens första lagförslag utgör förbud mot tillträde för ett fartyg (54–59 §), kvarhållande, begränsning av användning, driftförbud (62 §) och avgångsförbud (63 §) innebär en begränsning av ägarens användningsrätt, vilket är en åtgärd som inkräktar på egendomsskyddet. En sådan begränsning kan dock anses tillåten om den grundar sig på lag, är tillräckligt preciserad och uppfyller förutsättningarna för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna: ett godtagbart syfte, proportionalitet och nödvändighet. Syftet med tillsynsmyndighetens ovannämnda beslut är att säkerställa sjöfartens säkerhet och förebygga allvarliga risker för människor, miljö och egendom. Inom ramen för grundläggande rättighet är detta ett tungt vägande allmänintresse som berättigar en inskränkning av skyddet för egendom. Beslutet om tillträdesförbud görs endast om fartygets tekniska skick eller säkerhetsbrister utgör en betydande risk. Beslutet är tillfälligt och kommer att återkallas så snart bristerna har åtgärdats. Detta säkerställer att begränsningen inte varar längre än nödvändigt. Det föreslås att beslut om avslag på förbudet mot tillträde, driftförbud samt förbud mot resa (64 §) tydligt regleras i lag och att dessa beslut åtföljs av rätten till ändringssökande. Detta säkerställer de berörda parternas rätt att få beslutet prövat av en oberoende domstol. Eftersom sjöfarten är internationell beaktas vid regleringen av besluten även de skyldigheter som följer av internationell rätt och EU-lagstiftning, varför begränsningarna måste anses vara godtagbara.

Enligt 69 § i propositionen kan egendomsskyddet anses påverkas genom att en administrativ sanktionsavgift i pengar åläggs. Det föreslagna sanktionssystemet gör det möjligt att ingripa mot både uppsåtliga och oaktsamma handlingar, eftersom tillåtande av oaktsamhet försvagar den förebyggande effekten. Sanktionerna syftar till att stärka en aktsam verksamhet och att upprätthålla säkerhetskulturen inom sjöfarten. Om påföljderna enbart baseras på avsiktliga överträdelser förblir många andra överträdelser som äventyrar sjöfarten utan påföljd, vilket undergräver efterlevnaden av reglerna. Det bör beaktas att EU-lagstiftningen kräver att ett effektivt nationellt sanktionssystem införs. Det föreslagna kapitlet om påföljder omfattar alternativ såsom anmärkning, varning och åläggande av påföljdsavgift. Myndigheten är skyldig att utöva skälighetsprövning, vilket beaktas i lagstiftningen på ett sådant sätt att det endast är möjligt att ålägga en påföljdsavgift om en mindre sträng åtgärd inte är tillräcklig. Påföljdsavgiften är en sista utväg i förhållande till andra administrativa påföljder. Myndigheten har prövningsrätt att avstå från att fastställa påföljd. Dessutom skulle de straffrättsliga

sanktionerna enligt den nuvarande lagen om tillsyn över fartygssäkerheten ersätts med den föreslagna påföljdsavgiften, vilket är i linje med principen om straffrätt som en sista utväg. Regleringen är mer precis och bestämmelserna om ändringssökande förtydligas, vilket förbättrar rättssäkerheten. De föreslagna bestämmelserna anses inte stå i strid med egendomsskyddet enligt 15 § i grundlagen. Påföljdsavgiftens förenlighet med grundlagen bedöms mer ingående i avsnitt 12.11.

### **12.5 Näringsfrihet (grundlagen 18 §)**

Enligt 18 § 1 mom. i Finlands grundlag har var och en i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring. Grundlagsutskottet har betraktat näringsfriheten som huvudregel, men ansett att den i undantagsfall kan villkoras. Utskottet har bedömt förutsättningarna för att kräva tillstånd för näringsverksamhet och de andra begränsningar av näringsutövning som föreslagits med hänsyn till de allmänna förutsättningarna för att begränsa de grundläggande fri- och rättigheterna, framför allt kravet på bestämmelser i lag, ett godtagbart syfte och proportionaliteten i begränsningarna.<sup>5</sup>

De medel som föreslås i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, såsom inspektioner, förbud mot tillträde, kvarhållande, driftförbud och avgångsförbud, utgör ett ingrepp i den näringsfrihet som garanteras i 18 § i grundlagen, eftersom de kan förhindra driften av ett fartyg och därmed begränsa utövandet av näringsverksamhet. Begränsningarna kan dock anses vara godtagbara eftersom de syftar till att säkerställa sjösäkerhet, människoliv och miljöskydd, vilket är viktiga allmänintressen. Åtgärderna regleras i den föreslagna lagen om tillsyn över fartygssäkerheten och gäller endast situationer där bristerna utgör en betydande risk, och de är tillfälliga och upphävs så snart bristerna har åtgärdats. Dessutom föreslås rättsskyddsmekanismer och rätt till ändringssökande för regleringen, vilket säkerställer proportionaliteten och förutsägbarheten i den föreslagna regleringen. Den riskbaserade tillsyn som föreslås i lagen minskar onödiga restriktioner och stödjer förverkligandet av näringsfriheten. Eftersom sjöfarten är internationell beaktas vid regleringen av tillsynen och besluten även de skyldigheter som följer av internationell rätt och EU-lagstiftning, varför begränsningarna måste anses vara godtagbara.

### **12.6 Rättsskydd (21 § i grundlagen)**

I 21.1 § i grundlagen tryggas vars och ens rätt att på behörigt sätt och utan ogrundat dröjsmål få sin sak behandlad av en domstol eller någon annan myndighet som är behörig enligt lag. Samtidigt säkerställer detta moment vars och ens rätt att få beslut som rör deras rättigheter och skyldigheter prövade av en domstol eller annan oberoende rättslig instans. Enligt 2 mom. i paragrafen garanteras offentlighet i förfarandet och rätten att höras, att få ett motiverat beslut och rätten till ändringssökande liksom andra garantier för en rättvis rättegång och god förvaltning, genom lag.

På beslut som fattas med anledning av anförande av besvär enligt den föreslagna lagen om tillsyn över fartygssäkerhet tillämpas sedvanliga förfaranden för ändringssökande. I den föreslagna lagen om tillsyn över fartygssäkerheten regleras rätten till ändringssökande för administrativa åtgärder i 81 §. Enligt 1 mom. i paragrafen kan omprövning begäras för ett beslut av Transport- och kommunikationsverket, som inte avser förbud mot tillträde till en hamn eller förbud mot avgång för ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg. Bestämmelser om omprövningsbegäran finns i förvaltningslagen (434/2003). I enlighet med vad som nämnts ovan, är beslut om kvarhållande, nekat tillträde och förbud mot avgång av

---

<sup>5</sup> Se till exempel GrUU 12/2014 rd, s. 2 och GrUU 65/2014 rd, s. 2.

sådan karaktär att rättssäkerheten bäst tillgodoses genom en direkt möjlighet till ändringssökande till en förvaltningsdomstol, som vore en instans helt oberoende från tillsynsmyndigheten.

I 2 mom. i paragrafen föreskrivs informativt att överklaganden till förvaltningsdomstolen regleras i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019). Vid sidan av den lagstiftning som föreslås tillämpas för att rättsskyddet och god förvaltning ska realiseras även förvaltningslagen och den övriga förvaltningsrättsliga och straffprocessuella lagstiftningen.

Enligt 3 mom. i paragrafen får ett beslut som meddelats med stöd av denna lag, med undantag för beslut om sådan påföljdsavgift som avses i 69 §, verkställas trots ändringssökande eller anförande av besvär. Detta uppfyller kraven i EU-lagstiftningen samt genomför syftena med den föreslagna lagen och åtgärderna, eftersom tillsynen över fartygssäkerheten eller dess syfte kan äventyras utan beslutets omedelbara verkställbarhet. En sådan situation kan uppstå till exempel om ett sjöodugligt fartyg inte följer ett beslut om kvarhållande eftersom beslutet inte är rättsligt bindande, och därmed äventyrar sjösäkerheten, människors liv, andras egendom och den marina miljön.

Grundlagskottet har enligt vedertagen praxis konstaterat att även om kravet på exakthet enligt den straffrättsliga legalitetsprincipen i grundlagens 8 § inte direkt gäller administrativa påföljder, kan det allmänna kravet på lagstiftningens exakthet ändå inte förbigås i ett sammanhang som här. I 69 § i den föreslagna lagen om tillsyn över fartygssäkerheten regleras med exakta hänvisningar till paragrafer de gärningar som kan leda till påföljdsavgift. De gärningsformer som ska sanktioneras har i sig skrivits i exakt form så att de tydligt anger vilken aktör skyldigheten att agera (eller inte agera) på ett visst sätt gäller. Det högsta beloppet för påföljdsavgiften och de faktorer som ska beaktas vid bedömningen föreskrivs också i 70 §. Det är möjligt att söka ändring i påföljdsavgiften enligt bestämmelserna om ändringssökande i den föreslagna lagen, vilket uppfyller grundlagens krav på rättsskydd.

## **12.7 Utfärdande av förordningar och delegering av lagstiftningsbehörighet (grundlagen 80)**

Den föreslagna lagstiftningen ska också granskas i förhållande till bemyndiganden att utfärda förordning och bemyndiganden att meddela föreskrifter som föreskrivs i 80 § i grundlagen. Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen kan republikens president, statsrådet och ministerierna utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i denna grundlag eller i någon annan lag. 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. I samband med grundlagsreformen nämndes som exempel på myndighetens normgivningsmakt tekniska bestämmelser som gäller mindre viktiga detaljer som inte är förknippade med betydande prövning (RP 1/1998 rd, även GrUU 16/2002 rd och GrUU 19/2002 rd). Från grundlagens synvinkel ska det att myndigheter utfärdar rättsnormer vara ett undantag. Med särskilda skäl kan t.ex. avses att regleringen gäller tekniska eller mindre detaljer och att den innebär endast obetydlig utövning av prövningsrätt. Också reglering som ändras exceptionellt ofta kan utgöra en sådan särskild orsak som avses i 2 mom.<sup>6</sup> I vilket fall som helst ska ett sådant bemyndigande enligt lag vara noggrant avgränsat till sitt tillämpningsområde.

I lagförslaget föreslås att bestämmelser på författningsnivå som utfärdats med stöd av den gällande lagen ska överföras till lagen på det sätt som grundlagen kräver. Med stöd av

---

<sup>6</sup> Se RP 1/1998 rd, s. 133/II.

bemyndigandet att utfärda förordningar i lagförslaget kan närmare bestämmelser ges om innehållet i frågor för vilka grundläggande bestämmelser föreskrivs i lagen. Bemyndigandet att utfärda förordningar omfattar inte bestämmelser med stöd av vilka allmänna rättsregler kan utfärdas, till exempel om grunderna för en enskild persons rättigheter eller skyldigheter eller om frågor som enligt grundlagen faller inom lagens tillämpningsområde.

Det första lagförslaget som läggs fram innehåller ett bemyndigande att meddela föreskrifter som avser Transport- och kommunikationsverket. Bemyndigandena att meddela föreskrifter gäller tekniska och detaljerade bestämmelser som inte är förknippade med någon betydande prövningsrätt. Transport- och kommunikationsverket har specifik och etablerad expertis inom dessa områden. Jämfört med bemyndiganden att utfärda förordning ställs det på myndigheternas bemyndiganden att utfärda föreskrifter mer omfattande krav på att bestämmelserna inte bara allmänt taget ska vara noga avgränsade, utan att det exakt ska definieras i lagen vilka frågor bemyndigandet gäller, <sup>7</sup>vilket har beaktats i propositionen.

De föreslagna bemyndigandena att utfärda förordningar och särskilt att meddela föreskrift är exakta och noggrant avgränsade. Bemyndigandena att utfärda förordning och meddela föreskrifter är förenade med tillräckligt specificerade grunder för den rättsliga ställningen på lagnivå. De föreslagna bemyndigandena att utfärda förordning och meddela föreskrifter omfattar inte någon betydande prövningsrätt och omfattar inte heller bemyndiganden att reglera frågor som bör regleras genom lag. I alla de föreslagna bestämmelserna om bemyndigande är det fråga om specificerande bestämmelser och föreskrifter. Enligt 22 § i det första lagförslaget får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om de delområden som ska inspekteras och om inspektionernas innehåll, om de förfaranden som ska iakttas vid genomförandet av inspektionerna samt om de blanketter och handlingar som ska användas vid inspektionerna.

Det finns specifika skäl som anges i grundlagen för riksdagens förslag till den första lagen om reglering av bemyndigandena att utfärda förordning och meddela föreskrifter vilket är anledningen till att de föreslagna befogenheterna att utfärda förordning och meddela föreskrifter är förenliga med 80 § 2 mom. i grundlagen.

## **12.8 Ålands särställning (grundlagen 120 §)**

I enlighet med 120 § i grundlagen har landskapet Åland självstyrelse enligt vad som särskilt föreskrivs i självstyrelselagen för Åland.

I enlighet med självstyrelselagen för Åland ska fartygssäkerheten på Åland regleras genom rikslagar som ett led i handelssjöfarten, med undantag för andra än fartygstyper som används för handelssjöfart. Frågan om till vilken del ärendet hör till landskapets eller rikets lagstiftningsbehörighet bestäms enligt 18 och 27 § i självstyrelselagen för Åland (1144/1991). Enligt 27 § har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten (13 punkten) samt straffrätt till den del det inte handlar om beläggande med straff och storleken av straff inom rättsområden som hör till landskapets lagstiftningsbehörighet (22 punkten). Enligt 18 § har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om t.ex. natur- och miljövård, friluftsliv och vattenrätt (10 punkten), vägar och kanaler, spårbunden trafik, båttrafik och farleder för den lokala sjötrafiken (21 punkten).

---

<sup>7</sup> GrUU 19/2002 rd, GrUU 32/2012 rd.

Den framförda lagstiftningen avser tillsyn av fartyg som används i handelssjöfart och faller därför inom landskapets lagstiftningsbefogenhet enligt 27 § 13 mom. i självstyrelselagen.

## 12.9 Skydd för privatlivet (10 § i Finlands grundlag)

*Rätt att få och lämna ut information.* Enligt 10 § 1 mom. i grundlagen är vars och ens privatliv, heder och hemfrid tryggade. Skyddet av personuppgifter regleras mer detaljerat i lag. Inskränkningar i skyddet för privatlivet måste bedömas utifrån de allmänna villkoren för inskränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna (se t.ex. GrUU 42/2016 rd, s. 2–3).

Grundlagsutskottet har konsekvent bedömt omfattning, exakthet och innehåll i bestämmelser om rätten att få och lämna ut uppgifter trots sekretess (se t.ex. GrUU 89/2022 rd, stycke 12). Utskottet anser det godtagbart med en reglering där en myndighets rätt att få uppgifter eller möjlighet att lämna ut uppgifter knyts till sådana uppgifter som är nödvändiga med avseende på ett visst syfte, när informationsinnehållet inte uttömmande anges i lag (se t.ex. GrUU 8/2021 rd, stycke 24 och de utlåtanden som det hänvisas till där).

I 76 § i den föreslagna lagen föreskrivs om tillsynsmyndighetens rätt att, utan att hindras av sekretessbestämmelser, inhämta den information som är nödvändig för att kunna fullgöra sina uppgifter enligt denna lag från de parter som anges i lagen (redare, representant, ägare, fartygets befälhavare, lotsbolag, leverantör av sjötrafiktjänster, leverantör av lasthanteringstjänster i hamnen och andra som omfattas av skyldigheterna enligt lagen). I 2 mom. i paragrafen föreskrivs dessutom om tillsynsmyndighetens rätt att lämna ut uppgifter som hänför sig till tillsynen över fartygssäkerheten till en annan myndighet eller till någon annan som sköter en lagstadgad uppgift, om uppgifterna är nödvändiga för att mottagaren ska kunna fullgöra sina lagstadgade uppgifter eller skyldigheter. Av samma skäl kan uppgifter även lämnas ut till utländska tillsynsmyndigheter och internationella organ om utlämnandet grundar sig på lag, EU-lagstiftning eller en skyldighet enligt en internationell konvention som är bindande för Finland.

Dessutom innehåller 18 och 19 § i det första lagförslaget skyldigheter att lämna information till Europeiska kommissionen och att lagra information i EU:s inspektionsdatabas i enlighet med bestämmelserna i flaggstats- och hamnstatsdirektiven. Den föreslagna 23 § kräver att en inspektionsrapport upprättas som minst innehåller datum och plats för inspektionen, eventuella avvikelser och brister som observerats, föreskrivna åtgärder och tidsfrister för dessa samt namn och befattning för den tjänsteman eller inspektör som utförde inspektionen; rapporten överlämnas till fartygets befälhavare och i vissa fall registreras i inspektionsdatabasen. 73–75 § innehåller förfaranden för rapportering av överträdelser och, som en viktig skyddsåtgärd, skyldigheten att hålla identiteten på den person som gör anmälan konfidentiell (75 §), utöver vilket konfidentiella intervjuer föreskrivs.

Den föreslagna regleringen kopplar inhämtande och utlämnande av information till nödvändighetskriteriet, specificerar vilken myndighet som har rätt att ta emot information, vilka informationskällor och mottagargrupper som gäller, och begränsar informationsutbytet tydligt till de tillsynsuppgifter som anges i lagen samt till EU- eller folkrättsliga skyldigheter. Sådana precisa och tydligt definierade bestämmelser motsvarar de krav som grundlagsutskottet ställer i praktiken: ju mer allmän bestämmelsen är, desto större är risken att sekretessintressen åsidosätts, ju starkare rätten är kopplad till objektiva förutsättningar (nödvändighet, ändamålsenlighet), desto bättre kan enskilda begäranden motiveras och bedömas (se t.ex. GrUU 7/2019 rd, s. 7; GrUU 48/2018 rd, s. 5). Den föreslagna nödvändighetströskeln och begränsningen av mottagarkretsen gör det också möjligt för den enhet som hanterar uppgifterna att göra en faktisk bedömning och vid behov hänskjuta ärendet till en extern myndighet för utredning.

Följaktligen kan den föreslagna regleringen anses uppfylla de regleringskrav som fastställts av grundlagsutskottet avseende rätten till tillgång till och offentliggörande av information enligt 10 § i grundlagsutskottet.

*Skydd av personuppgifter.* Enligt grundlagsutskottet bör skyddet för personuppgifter i första hand tillgodoses med stöd av allmänna dataskyddsförordningen (EU) 2016/679 och den nationella allmänna lag som stiftas med stöd av den; den nationella speciallagstiftningen bör vara avgränsad till nödvändiga bestämmelser inom ramen för det nationella handlingsutrymmet (se GrUU14/2018 rd, s. 5). I förslaget baseras rättsgrunden för behandling av personuppgifter på tillsynsmyndighetens lagstadgade uppgifter: artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen (den personuppgiftsansvarige lagstadgade skyldighet) samt nationell precisering av behandlingsgrunder och -syften enligt artikel 6.2 och 6.3. Behandlingen av personuppgifter omfattas också av dataskyddslagen.

Den föreslagna regleringen avgränsar behandlingen av personuppgifter ändamålsbundet till uppgifter inom tillsynen över fartygssäkerheten (18, 19, 23 och 76 § i det föreslagna första lagförslaget) och genom ett nödvändighetskriterium samt innehåller skyddsåtgärder såsom sekretess för anmälarens identitet (75 §) och en skyldighet att genomföra intervjuer med besättningen konfidentiellt. Detta innebär att förordningen uppfyller kravet i artikel 6.3 i den allmänna dataskyddsförordningen att medlemsstatens lagstiftning ska tjäna ett mål av allmänt intresse (fartygssäkerhet och skydd av den marina miljön) och vara proportionerlig i förhållande till detta mål.

Grundlagsutskottet har betonat riskerna med behandling av känsliga uppgifter och behovet av exakt reglering (se GrUU 13/2016 rd, s. 4; GrUU 14/2009 rd, s. 3/I; GrUU 3/2017 rd, s. 5; GrUU 29/2016 rd, s. 4–5). Den föreslagna lagen syftar inte i sig till att sammanställa register med känsliga uppgifter, men inspektionsrapporter (23 §) och anmälningsförfaranden (73–75 §) kan i praktiken innehålla personuppgifter, inklusive potentiellt särskilda kategorier av personuppgifter eller konstitutionellt känslig information (t.ex. observationer som rör sociala förhållanden). I detta avseende iaktas tillämplig EU-rättslig och nationell dataskyddslagstiftning vid behandlingen, inklusive kraven på skyddsåtgärder enligt dataskyddslagen, samt dataskyddsprinciperna (uppgiftsminimering, lagringsbegränsning, integritet och konfidentialitet).

Förslaget reglerar lämnande av uppgifter till EU:s organ och EU:s informationssystem (18–19 §) samt utlämnande av uppgifter till utländska tillsynsmyndigheter och internationella organ när utlämnandet grundar sig på lag, EU-lagstiftning eller en internationell konvention som är bindande för Finland (76 §). Dataöverföringar inom EU sker i enlighet med den allmänna dataskyddsförordningen, i den mån de avser personuppgifter. I enlighet med artikel 6.2 i flaggstatsdirektivet får dock den gemensamma åtkomstpunkten som utvecklats av kommissionen, gällande fartyg som för medlemsstaternas flagg inte innehålla personuppgifter eller konfidentiella uppgifter. Om personuppgifter i enskilda fall överförs utanför EU/EES ska även de överföringskriterier och skyddsåtgärder som anges i kapitel V i den allmänna dataskyddsförordningen tillämpas. Detta följer direkt av EU-rätten och behöver inte nämnas separat i lagen.

Den föreslagna rätten till att få och lämna ut information (särskilt 18, 19, 23, 73–75 ja 76 §) är exakta och godtagbara, de är kopplade till nödvändighetströskel och tillsynsuppgifter fastställda i lag och omfattar relevanta skyddsåtgärder. Regleringen säkerställer i första hand skyddet av personuppgifter genom den allmänna dataskyddsförordningen och dataskyddslagen, och kompletterar dessa endast till den del fartygssäkerhetens tillsynsuppgifter kräver det. Mot bakgrund av ovanstående kan propositionen anses vara förenligt med 10 § i grundlagen samt

rätten att få och lämna ut information enligt (bl.a. GrUU 42/2016 rd; GrUU 89/2022 rd; GrUU 8/2021 rd; GrUU 7/2019 rd; GrUU 48/2018 rd; GrUU 14/2018 rd; GrUU 13/2016 rd; GrUU 3/2017 rd; GrUU 29/2016 rd) grundlagsutskottets etablerade praxis.

## 12.10 Överföring av offentliga förvaltningsuppgifter till andra än myndigheter (124 §)

Den föreslagna lagstiftningen ska också bedömas ur perspektivet av överföring av administrativa uppgifter till ett annat organ än en myndighet, i enlighet med 124 § i grundlagen. Enligt grundlagens 124 § kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock endast anförtros myndigheter. Grundlagsutskottet har i sin avgörandep Praxis ansett att kravet på ändamålsenlighet är ett juridiskt villkor, och det måste bedömas från fall till fall huruvida kravet uppfylls.<sup>8</sup> I sådana fall måste uppgiftens karaktär beaktas.<sup>9</sup> I grundlagsutskottets praxis har det ansetts att tryggande av kraven på rättssäkerhet och god förvaltning i den bemärkelse som avses i 124 § i grundlagen innebär att de allmänna förvaltningslagarna (såsom förvaltningslagen, språklagen och lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet) iaktas när ärenden behandlas och att de personer som handlägger ärenden handlar under tjänsteansvar (GrUU 33/2004 rd, s. 7, med hänvisning till GrUU 46/2002 rd, s. 10).

Enligt konstitutionella lagkommitténs tolkningspraxis krävs det för att en offentlig förvaltningsuppgift ska kunna tilldelas en annan part än en offentlig myndighet att lagen, åtminstone i allmänna termer, definierar de kvalifikationer eller den kompetens som krävs av den person som utför uppgiften (se bland annat GrUU 28/2001 rd och GrUU 48/2001 rd). I grundlagsutskottets praxis har det ansetts att tryggande av kraven på rättssäkerhet och god förvaltning i den bemärkelse som avses i 124 § i grundlagen innebär att de allmänna förvaltningslagarna iaktas när ärenden behandlas och att de personer som handlägger ärenden handlar under tjänsteansvar (se till exempel GrUU 33/2004 rd, s. 7/II, GrUU 46/2002 rd, s. 10). De allmänna förvaltningslagarna tillämpas, med stöd av sina bestämmelser om tillämpningsområde, myndighetsdefinition eller skyldigheten för en enskild att betjäna på ett visst språk, även på enskilda när de fullgör offentliga förvaltningsuppgifter (GrUU 42/2005 rd, s. 3/II). Personer som är anställda av bolaget omfattas också av bestämmelserna om straffrättsligt ansvar vid utövandet av offentliga administrativa uppgifter som tillhör företaget (GrUU 26/2017 rd, s. 49–50, GrUU 16/2016 rd, s. 2–3, GrUU 8/2014 rd, s. 5/I).

I 9 § i propositionen föreskrivs om den utsedda flaggstatsbyrådsinspektören som ska vara en privatperson och inte en person med tjänsteförhållande till tillsynsmyndigheten. Att tilldela en privatperson uppgifterna som utsedd flaggstatsbyrådsinspektör gör det bland annat möjligt för myndigheterna att fördela sina tillsynsresurser på ett mer riskbaserat sätt. Å ena sidan kan den behöriga myndigheten rikta sina tillsynsresurser till sådana fartyg under finsk flagg som huvudsakligen trafikerar finska hamnar och därmed är lättillgängliga. Detta gör det möjligt för utsedda flaggstatsbyrådsinspektörer att särskilt utföra flaggstatsbyrådsinspektioner längre bort, i trafiken mellan hamnar i tredjeländer. Dessutom gör möjligheten att använda en utsedd flaggstatsbyrådsinspektör det möjligt att använda specialiserad fartygsteknisk kompetens i inspektionsverksamheten. Om tillsynsmyndigheten beslutar att bemyndiga en privatperson som utför inspektionsuppgifter att fungera som flaggstatsbyrådsinspektör rör det sig om att överlåta en offentlig förvaltningsuppgift till någon annan än en myndighet enligt 124 § i grundlagen och

---

<sup>8</sup> GrUU 44/2016 rd, s. 5.

<sup>9</sup> GrUU 48/2010 rd, s. 4.

även om utövande av offentlig makt. Flaggstatsens tillsynsmyndighet kan dock inte anses utöva betydande offentlig makt i den mening som avses i artikel 124 § i grundlagen.

I 9 § i den föreslagna lagen om tillsyn över fartygssäkerheten fastställs villkoren för utnämning till flaggstatsinspektör, och mer detaljerade bestämmelser om erforderliga kvalifikationer kan fastställas genom statsrådets förordning. Den utsedda flaggstatsinspektören bör omfattas av allmänna förvaltningslagar och skadeståndslagen, och enligt 80 § i lagförslaget tillämpas här också straffrättsligt tjänsteansvar. Lagpropositionen tar hänsyn till kraven i 124 § i grundlagen och grundlagsutskottets tolkningspraxis, så förslaget vore inte problematiskt med avseende på 124 § i grundlagen.

### 12.11 Reglering av påföljdsavgifter

Propositionens förslag om administrativa sanktioner syftar till att säkerställa sjösäkerheten och därmed förverkliga de grundläggande rättigheterna genom att komplettera de åtgärder som myndigheterna har till sitt förfogande för att åtgärda konstaterade brister. Tillräckligt effektiva sanktioner syftar också till att förhindra avsiktlig bristande efterlevnad. Genom att förebygga uppsåtliga försummelser kan man förebygga olyckor med skadliga konsekvenser för människors liv och hälsa, egendom och miljö. Det bör noteras att EU-lagstiftningen kräver att ett effektivt nationellt sanktionssystem införs.

Samtidigt inskränker påförandet av påföljdsavgift på de grundläggande fri- och rättigheterna. Även om den påföljdsavgift som påförs för försummelser bidrar till att stärka sjösäkerheten och därigenom indirekt de ovan beskrivna grundläggande fri- och rättigheterna påverkar den samtidigt den avgiftsskyldiges egendom. Därför behöver de allmänna förutsättningarna för inskränkning av grundläggande fri- och rättigheter beaktas även i regleringen av påföljdsavgift.

Kravet på godtagbarhet förutsätter att det finns ett vägande samhälleligt behov av påföljdsavgiften och att grunden för avgiften är godtagbar i förhållande till systemet för de grundläggande fri- och rättigheterna<sup>10</sup>. Utifrån utlåtandep Praxis hos riksdagens grundlagsutskott står det också klart att fiskala intressen inte är en godtagbar orsak till påföljdsreglering<sup>11</sup>. Den föreslagna bestämmelsen om påföljdsavgifter motsvarar det behov som konstaterats i praktiken. Den gällande regleringen som sanktionerar vissa försummelser genom straffrättsligt förfarande har befunnits ineffektiv i praktiken. Det övergripande syftet med bestämmelser om administrativ påföljdsavgift är att säkerställa sjösäkerheten. Genom att minska risken för olyckor kan man indirekt skydda andra viktiga värden och grundläggande fri- och rättigheter, såsom människors liv och hälsa, egendom och miljö.

Vid föreskrivandet om sanktioner ska särskild vikt läggas vid att bestämmelserna är godtagbara, proportionella och noga avgränsade och vid rättsskyddet för dem som är föremål för sanktionerna<sup>12</sup>. Dessa faktorer har beaktats genom att påföljdsbestämmelserna har formulerats exakt och också genom att de försummade skyldigheter som påföljdsavgiften gäller har preciserats. Bestämmelser om sökande av ändring finns i den föreslagna lagens 81 §.

Kravet på proportionalitet kräver å andra sidan en bedömning av om påföljdsavgiften är nödvändig för att skydda det underliggande rättsliga intresset. Till denna del ska det bedömas om målet kan nås med hjälp av andra metoder som ingriper mindre i de grundläggande fri- och

---

<sup>10</sup> Se GrUU 23/1997 rd, s. 2/II

<sup>11</sup> Se GrUU 61/2014 rd, s. 3/I och GrUU 9/2016 rd, s. 4

<sup>12</sup> Se GrUU 49/2017 rd.

rättigheterna än gärningens straffbarhet enligt lag<sup>13</sup>. När det gäller den föreslagna 69 § 1 och 4 punkterna är sådana gärningar för närvarande straffbara med vite. Till denna del beaktar förslaget principen om ultima ratio, enligt vilken straffrättsliga påföljder ska vidtas i sista hand. Punkterna 2, 3 och 5 i ovannämnda paragraf skulle vara nya gärningsformer. Som helhet kan försummelse av dessa skyldigheter orsaka sådan fara för sjösäkerheten som kräver att myndigheten har effektiva metoder för att reagera. Vid utarbetandet av propositionen bedömdes att det inte är möjligt att säkerställa att lagen iakttas och att sjösäkerheten tryggas genom lindrigare metoder. Å andra sidan har straffregleringen i den nuvarande lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, som bygger på straffrättsliga förfaranden, visat sig vara alltför tungrodda och därmed i praktiken ineffektiva för att åtgärda försummelser.

Av proportionalitetskraven kan också härledas ett krav som förutsätter en bedömning av påföljdsavgiftens stränghet. När stränghetsgraden bestäms ska det beaktas hur klandervärd den gärning eller försummelse som ska sanktioneras är. Också skyddsintresset har betydelse vid bedömningen: ju viktigare skyddsintressen det är fråga om, desto strängare och till sitt eurobelopp större påföljdsavgifter kan motiveras. Det kan anses att proportionaliteten i hög grad påverkas av storleken på den påföljdsavgift som påförs och avgiftens förhållande till gärningen och gärningsmannen.

Syftet med lagen om tillsyn över fartygssäkerheten är att sanktionera olika typer av handlingar som alla dock är nära kopplade till att garantera sjöfartens säkerhet. En del gärningar kan begås av aktörer i olika ställning.

När det gäller administrativa påföljdsavgifter förutsätter proportionalitetskravet dessutom att lagstiftningen om påföljdsavgifter innehåller bestämmelser om påföljdernas storlek i eurobelopp. Med hänsyn till kravet på att påföljdsbestämmelserna ska vara noggrant avgränsade och exakta kan detta anses innebära att åtminstone påföljdsavgifternas maximibelopp uttryckligen ska framgå av bestämmelserna om påföljdsavgifter. Påföljdsavgifternas minimibelopp anges ofta inte uttryckligen i lagstiftningen och i Finland gäller inga sådana allmänna bestämmelser om administrativa påföljdsavgifter som anger ett allmänt minimibelopp.

Det finns inga klara anvisningar om påföljdsavgiftens storlek i euro och bedömningen av dess proportionalitet. Påföljdsavgifternas maximibelopp varierar avsevärt från fall till fall. I regel bygger lagstiftningen om påföljdsavgifter på den utgångspunkten att beloppet av den påföljdsavgift som påförs en fysisk person ska vara lägre än beloppet av den påföljdsavgift som påförs en juridisk person.

Riksdagens grundlagsutskott har i samband med riksdagsbehandlingen av förslaget till ändring av lotterilagen (1047/2001)<sup>14</sup> bedömt storleken på den föreslagna påföljdsavgiften. I propositionen föreslogs det att en påföljdsavgift införs för brott mot bestämmelserna om marknadsföring av penningspel. Storleken på den föreslagna påföljdsavgiften för anordnare av penningspel eller näringsidkare var minst 10 000 euro och högst 5 miljoner euro. För en fysisk person föreslogs en påföljdsavgift på minst 500 euro och högst 40 000 euro. Riksdagens grundlagsutskott ansåg att påföljdsavgifterna var relativt höga, i synnerhet för fysiska personer<sup>15</sup>. Riksdagens förvaltningsutskott ansåg å sin sida att de föreslagna påföljdsavgifterna var proportionella till sina belopp i euro. På förvaltningsutskottets bedömning invercade bland annat tryggheten av regleringens särskilda och allmänna förebyggande effekt genom tillräckligt

---

<sup>13</sup> Se GrUU 23/1997 rd.

<sup>14</sup> RP 135/2021 rd.

<sup>15</sup> GrUU 46/2021 rd, punkt 16.

kännbara påföljdsavgifter, skillnaderna i euro mellan påföljdsavgifterna för juridiska och fysiska personer, inriktandet av påföljdsbestämmelserna på andra än lindriga brott mot lagen samt syftet med sanktionsregleringen som ansågs godtagbart.<sup>16</sup>

I 70 § i den föreslagna lagen om tillsynen över fartygssäkerheten föreslås att den påföljdsavgift som påförs en fysisk person får vara högst fyra procent av dennes inkomster enligt den verkställda beskattningen för året före det då överträdelsen upphörde, dock högst 1 000 000 euro. Omsättningen hos rederier inom sjöfartssektorn varierar betydligt beroende på deras verksamhetsområde, antalet och typen av fartyg samt marknadens omfattning. Omsättningen hos de minsta, lokalt verksamma skärgårds- och specialrederierna är ofta relativt låg, från några hundratusen euro och uppåt, medan stora nationella aktörer uppnår en omsättning på hundratals miljoner euro. På global nivå uppgår omsättningen hos de stora containerrederier som dominerar oceantrafiken till tiotals miljarder euro. Mot bakgrund av detta, och med hänsyn till både den maximala nivån för påföljdsavgiften och den övriga behovsprövningen i samband med avgiften, anses detta återspegla denna variation.

Påföljdsavgiften för en fysisk person får vara högst fyra procent av dennes inkomster enligt den verkställda beskattningen för året före det år då överträdelsen upphörde, dock högst 10 000 euro. Dessa summor bedöms med beaktande av aktörernas olika ekonomiska ställning vara proportionerliga, men dock tillräckligt förebyggande för att skydda det bakomliggande skyddsintresset.

Påföljdsavgiftens belopp ska grunda sig på en helhetsbedömning och bestämmelser om de omständigheter som ska beaktas vid bedömningen föreslås i 70 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Detta motsvarar grundlagsutskottets ståndpunkt enligt vilken det med tanke på påföljdsavgiftens proportionalitet är värt att notera att när avgiften påförs beaktas bland annat överträdelsens art, omfattning, allvarlighet och varaktighet, den vinning som erhållits genom brottet samt åtgärderna för lindring eller avhjälpande av skadan. Grundlagsutskottet har i sin tidigare praxis också ansett det vara viktigt att regleringen innehåller en möjlighet att avstå från att påföra påföljdsavgift, om förseelsen är ringa eller om det ska anses uppenbart oskäligt att påföra den eller om den berörda aktören har vidtagit tillräckliga korrigerande åtgärder omedelbart efter det att förseelsen upptäcktes och förseelsen inte är allvarlig eller återkommande.<sup>17</sup> I 71 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten föreslås bestämmelser om att påföljdsavgift inte behöver påföras på motsvarande grunder.

Legalitetsprincipen förutsätter att de allmänna grunderna för påföljdsavgift ska fastställas i lag i enlighet med 2 § 3 mom. i grundlagen, eftersom påförande av påföljdsavgift innebär utövning av offentlig makt. Grundlagskottet har dessutom ansett att det allmänna kravet på exakthet inte kan förbigås i samband med en reglering av detta slag, trots att den straffrättsliga legalitetsprincipen som framgår av grundlagens 8 § och exakthetskravet inte i sig gäller reglering av administrativa sanktioner<sup>18</sup>.

I den föreslagna lagen om tillsyn över fartygssäkerheten föreskrivs entydigt de gärningsformer för vilka en påföljdsavgift kan utfärdas. Även de förpliktande bestämmelser till vilkas försummelse påföljdsavgiften anknyter har skrivits in mer exakt och tydligt än för närvarande, så att det av dem entydigt framgår vilken slags verksamhet skyldigheten gäller och av vilka aktörer denna verksamhet förutsätts. Vidare anges i 69 § i lagförslaget vilka instanser som kan

---

<sup>16</sup> FvUB 18/2021 rd, s. 12

<sup>17</sup> Se GrUU 46/2021, 18 punkten.

<sup>18</sup> Se till exempel GrUU 9/2012 rd, GrUU 74/2002 rd, GrUU 57/2010 rd.

åläggas påföljdsavgift. Även i fråga om påföljdsavgiftens maximibelopp och bedömningen av avgiftens storlek framförs de faktorer som ska beaktas vid bedömningen tydligt i lagen på ovan beskrivna sätt. Som helhet innebär bestämmelserna att påförandet av påföljdsavgifter är tillräckligt förutsebart för dem som är föremål för påförandet. Dessutom anger lagen på det sätt som grundlagsutskottet förutsätter exakt och tydligt den avgiftsskyldiges rättsskydd och grunderna för verkställigheten av lagen<sup>19</sup>.

Principen om oskuldspresumtion, som tillämpas vid straffrättsligt förfarande, ska också beaktas vid förberedningen av administrativa sanktioner. Enligt den principen ska bestämmelser om administrativa sanktioner i regel formuleras med grund i annat än strikt objektivt ansvar. Ordalydelsen i den föreslagna 69 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten förutsätter att gärningen uttrycker uppsåtlighet eller oaktsamhet. Påföljdsavgift påförs uttryckligen den som gjort sig skyldig till lagstridig verksamhet och myndigheten ska presentera tillräckliga bevis för att påföljden ska kunna påföras.

Vidare förutsätter det till straffrättsligt förfarande knutna förbudet mot dubbelbestraffning att ingen får undersökas och bestraffas en andra gång för en gärning som man redan blivit slutligt friad från eller dömd för. Förbudet mot dubbelbestraffning omfattar också administrativa påföljder av straffnatur för samma gärning. Förbudet mot dubbelbestraffning har beaktats så att man undvikit överlappande ansvarsbestämmelser med strafflagen. I 71 § föreskrivs det dessutom i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten om förhållandet mellan straffrättsliga och administrativapåföljder. Enligt den paragrafen får framställning om påföljdsavgift inte göras och påföljdsavgift inte påföras den som misstänks för samma gärning i en förundersökning, en åtalsprövning eller ett brottmål som har inletts vid en domstol eller den som för samma gärning har meddelats en lagakraftvunnen dom. Den som påförts en påföljdsavgift får inte i domstol dömas till straff för samma gärning. I Europeiska människorättsdomstolens och EU-domstolens beslutspraxis är förbudets tillämpningsområde inte begränsat endast till egentliga straffrättsliga domar, utan sträcker sig även till olika administrativa påföljder av straffkaraktär (till exempel Jussila mot Finland 2006 och unionens domstols dom i ärendet C-617/10 Åkerberg Fransson, den 26 februari 2013). Även grundlagsutskottet har i sak jämställt en ekonomisk påföljd av straffkaraktär med en straffrättslig påföljd.<sup>20</sup> Följaktligen kan det anses uppenbart att *principen om ne bis in idem*-förbudet även gäller för utdömande av påföljdsavgift, såsom föreslås i förslaget.

Vid beredningen har också vissa förfarandenaspekter i samband med påförande av påföljdsavgift beaktats.

Grundlagsutskottet har i sin bedömning av allmänna dataskyddsförordningen ansett att rättsskyddsintresset i fråga om de administrativa påföljdsavgifterna är starkt accentuerat med hänsyn till att påföljdsavgiften är sträng och har karaktär av sanktion. I den bedömningen var det fråga om mycket stora administrativa påföljdsavgifter som den allmänna dataskyddsförordningen föreslogs tillåta. Grundlagsutskottet har förutsatt att förfarandet för att påföra påföljdsavgifter är behörigt, oavhängigt och rättvist på det sätt som krävs i 21 § i grundlagen och att detta säkerställs genom lagstiftning om att ett kollegialt organ är behörigt att fatta beslut om att påföra påföljdsavgift.<sup>21</sup> Enligt propositionen ska påföljdsavgifter på mer än 100 000 euro påföras av Transport- och kommunikationsverkets påföljdskollegium. På detta

---

<sup>19</sup> GrUU 9/2012 rd, GrUU 57/2010 rd, GrUU 55/2005 rd, GrUU 32/2005 rd

<sup>20</sup> GrUU 9/2018 rd, s. 2, GrUU 2/2017 rd, s. 4—5, GrUU 14/2013 rd, GrUU 17/2012 rd och GrUU 19/2025 rd

<sup>21</sup> GrUU 14/2018 rd

sätt säkerställs det att ett kollegialt organ av rättssäkerhetsskäl svarar för påförandet av betydande påföljdsavgifter. Detta främjar också rättssäkerheten och likabehandlingen av de aktörer som påförs påföljdsavgifter. Praxisen i fråga om påföljdsavgifter blir enhetlig och främjar den administrativa riskhanteringen ur Transport- och kommunikationsverkets perspektiv.

Rättsregistercentralen ansvarar för verkställigheten av påföljdsavgiften. Genomförandet av påföljdsavgiften föreskrivs ske enligt förfarandet i lagen om verkställighet av böter, även vad gäller påföljdsavgiften enligt den föreslagna lagen om tillsyn över fartygssäkerheten. Rättsskyddet för den som är föremål för påföljdsavgift tryggas genom en tydlig bestämmelse om att det är tillåtet att söka ändring i Transport- och kommunikationsverkets beslut om påförande av påföljdsavgift.

På de grunder som nämns ovan kan lagförslaget behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

*Kläm*

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

1.

## Lag

### om tillsyn över fartygssäkerheten

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

#### 1 kap.

#### Allmänna bestämmelser

##### 1 §

#### *Lagens tillämpningsområde*

I denna lag föreskrivs det om tillsynen över efterlevnaden av bestämmelser och föreskrifter som gäller fartygssäkerhet.

Denna lag tillämpas på fartyg som används i handelssjöfart på finskt vattenområde och på finska fartyg också utanför finskt vattenområde och på sådana fartygs besättning, redare och ägare. Med finskt vattenområde avses Finlands territorialvatten och insjöområden.

##### 2 §

#### *Begränsningar av tillämpningsområdet*

Lagen tillämpas dock inte på försvarsmaktens eller gränsbevakningsväsendets fartyg, om dessa inte används i allmän trafik för transport av passagerare eller last.

##### 3 §

#### *Definitioner*

I denna lag avses med

1) *fartygssäkerhet* fartygs sjövärdighet, säker drift av fartyg och sjöfartsskydd samt ledningsarrangemang i anknytning till en säker drift, redarens säkerhetsledningssystem, fartygets boendetrymmen och arbetsförhållanden, besättningens anställningsvillkor samt förhindrande av miljöförorening från fartyg,

2) *flaggstat* den stat vars flagg ett fartyg har rätt att föra,

3) *flaggstatens administration* de behöriga myndigheterna i den stat vars flagg ett fartyg har rätt att föra,

4) *flaggstatsdirektivet* Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG om fullgörande av flaggstatsförpliktelser,

5) *direktivet om hamnstatskontroll* Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll,

6) *besiktningssystem* Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i

reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG,

7) *Paris MOU* det samförståndsavtal om hamnstatskontroll som undertecknades i Paris den 26 januari 1982, i sin vid tidpunkten gällande lydelse,

8) *Paris MOU-regionen* det geografiska område där de som har undertecknat Paris MOU förrättar inspektioner inom ramen för Paris MOU,

9) *förteckning över stater med låga prestationer* den förteckning som antas i enlighet med Paris MOU på grundval av information registrerad i inspektionsdatabasen och som offentliggörs av Europeiska kommissionen varje år,

10) *förteckning över stater med höga eller medelhöga prestationer* den förteckning som antas i enlighet med Paris MOU på grundval av information registrerad i inspektionsdatabasen och som offentliggörs av Europeiska kommissionen varje år,

11) *flaggstatsbynspektion* en inspektion enligt flaggstatsbynspektivet,

12) *hamnstatskontroll* en inspektion enligt direktivet om hamnstatskontroll,

13) *annan fartygssäkerhetsinspektion* en inspektion av ett fartyg som inte är en inspektion enligt flaggstatsbynspektivet, direktivet om hamnstatskontroll eller besiktningsdirektivet,

14) *flaggstatsbynspektör* en person som är anställd hos Transport- och kommunikationsverket och som har lämplig utbildning, kompetens och erfarenhet för uppgiften och som är bemyndigad att förrätta flaggstatsbynspektioner, inspektioner enligt besiktningsdirektivet och andra fartygssäkerhetsinspektioner,

15) *hamnstatsinspektör* en person som är anställd hos Transport- och kommunikationsverket och som har lämplig utbildning, behörighet och erfarenhet för uppgiften och som är bemyndigad att förrätta hamnstatskontroller och andra fartygssäkerhetsinspektioner,

16) *inspektör* en person som är anställd hos Transport- och kommunikationsverket och som kan förrätta flaggstatsbynspektioner, hamnstatskontroller eller andra fartygssäkerhetsinspektioner,

17) *utsedd flaggstatsbynspektör* en person som inte är anställd endast hos Transport- och kommunikationsverket och som Transport- och kommunikationsverket har bemyndigat på behörigt sätt,

18) *klassificeringssällskapsförordningen* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg,

19) *erkänt klassificeringssällskap* ett klassificeringssällskap som erkänts enligt klassificeringssällskapsförordningen och med vilket Transport- och kommunikationsverket har slutit avtal om besiktningsbemyndigande,

20) *certifikat* för fartyg i internationell trafik de certifikat som utfärdats enligt internationella konventioner av flaggstaten eller för flaggstatens räkning samt vid behov dispenscertifikat och trafiktillstånd och för ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i inrikes trafik de säkerhetscertifikat som utfärdats enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg, tillsammans med relevanta förteckningar över utrustning samt vid behov dispenscertifikat och trafiktillstånd eller andra besiktningshandlingar samt certifikat och säkerhetscertifikat som beviljats enligt lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009),

21) *redare* 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,

22) *ro-ro-passagerarfartyg* fartyg som medför fler än tolv passagerare och som är konstruerat så att väg- och järnvägsfordon kan lastas eller lossas genom att de körs eller dras på eller av fartyget,

23) *höghastighetspassagerarfartyg* ett höghastighetsfartyg enligt definitionen i regel 1 i kapitel X i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss, vilket medför fler än tolv passagerare,

24) *reguljär trafik* trafik enligt på förhand fastställda tidtabeller eller rutter, *inspektionsdatabasen* det elektroniska informationssystem i vilket det registreras uppgifter om de inspektioner som förrättats enligt direktivet om hamnstatskontroll och besiktningsdirektivet inom Europeiska unionen och Paris MOU-regionen samt enligt Paris MOU,

25) *ankarplats* ett område som reserverats och särskilt avgränsats för ankring av fartyg och som är markerat på sjökort,

26) *kvarhållande* ett formellt förbud för ett fartyg att avgå på grund av påvisade brister som var och en för sig eller tillsammans medför att fartyget inte är sjövärdigt,

27) *driftsförbud* ett formellt förbud för ett fartyg att fortsätta driften på grund av påvisade brister som var och en för sig eller tillsammans skulle göra den fortsatta driften riskfylld,

28) *tillträdesförbud* ett beslut av tillsynsmyndigheten utfärdat till ett fartygs befälhavare, redare och flaggstat genom vilket fartyget vägras tillträde till alla finska hamnar och ankarplatser,

29) *förbud mot resa* ett beslut enligt besiktningsdirektivet av en inspektör genom vilket ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg meddelas förbud mot resa,

30) *HSSC-riktlinjer* riktlinjer för besiktning inom ramen för Internationella sjöfartsorganisationens harmoniserade system för besiktning och certifiering, Harmonized System of Survey and Certification.

#### 4 §

##### *Tillämpliga internationella konventioner och protokoll*

Vid flaggstatsinspektioner, hamnstatskontroller, inspektioner enligt besiktningsdirektivet och andra fartygssäkerhetsinspektioner inspekteras de omständigheter som förutsätts i följande konventioner och protokoll till den del som internationella bestämmelser ska tillämpas på fartyget:

- 1) 1966 års internationella lastlinjekonvention (FördrS 52/1968),
- 2) 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981),
- 3) 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg och protokollet av år 1978 till konventionen (FördrS 51/1983),
- 4) 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (FördrS 22/1984),
- 5) 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977),
- 6) 1969 års internationella skeppsmättningskonvention (FördrS 31/1982),
- 7) 1992 års ändringsprotokoll till 1969 års internationella konvention om civilrättslig ansvarighet för skada orsakad av förorening genom olja (FördrS 43/1996, CLC-konventionen),
- 8) 2006 års konvention om arbete till sjöss (FördrS 52/2013, sjöarbetskonventionen),
- 9) 2001 års internationella konvention om kontroll av skadliga påväxthindrande system på fartyg (FördrS 93/2010),
- 10) 2001 års internationella konvention om ansvarighet för skada orsakad av förorening genom bunkerolja (FördrS 4/2009) (2001 års bunkerkonvention),
- 11) den internationella konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment (FördrS 38/2017),
- 12) 2007 års internationella konvention om avlägsnande av vrak (FördrS 14/2017, Nairobi-konventionen),
- 13) internationella Hongkongkonventionen om säker och miljöriktig fartygsåtervinning (FördrS 48/2025),

14) 2010 års protokoll till 1996 års internationella konvention om ansvar och ersättning för skada i samband med sjötransport av farliga och skadliga ämnen.

2 kap.

### **Myndigheter och myndighetsuppgifter**

5 §

#### *Tillsynsmyndighet*

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

6 §

#### *Tillsynsmyndighetens uppgifter*

Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över efterlevnaden av bestämmelser och föreskrifter om fartygssäkerheten och sörjer för inspektioner och meddelanden enligt flaggstatsdirektivet, direktivet om hamnstatskontroll och besiktningsdirektivet samt tillhandahåller och utbyter information enligt direktiven. Dessutom sörjer tillsynsmyndigheten för andra fartygssäkerhetsinspektioner enligt denna lag.

Tillsynsmyndigheten ska årligen inspektera det antal fartyg som motsvarar skyldigheten enligt Europeiska unionens lagstiftning.

Om en behörig myndighet i en medlemsstat i Europeiska unionen eller som deltar i Paris MOU har vägrat ett utländskt fartyg tillträde till en hamn eller ankarplats, ska tillsynsmyndigheten säkerställa att fartyget inte ges tillträde till en finsk hamn eller ankarplats.

Trots att kriterierna för tillträdesförbud är uppfyllda kan tillsynsmyndigheten i enskilda fall tillåta att ett fartyg anlöper en hamn i fall av force majeure, på grund av säkerhetsaspekter som är klart viktigare, för att avhjälpa brister eller för att avlägsna förorenings- eller smittorisk, om fartygets befälhavare, redaren eller ägaren har vidtagit lämpliga åtgärder för att säkerställa ett säkert anlop till hamnen och de har godkänts av tillsynsmyndigheten.

7 §

#### *Inspektörer*

Tjänstemännen vid tillsynsmyndigheten är i denna lag avsedda flaggstatsinspektörer, hamnstatsinspektörer och inspektörer som utför andra fartygssäkerhetsinspektioner.

Flaggstatsinspektioner får förrättas av inspektörer som har den utbildning som uppgiften förutsätter.

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

Andra fartygssäkerhetsinspektioner får förrättas av inspektörer som har fått utbildning för uppgiften.

En utökad inspektion ska i första hand förrättas av minst två hamnstatsinspektörer. Om detta inte är möjligt, ska tillsynsmyndigheten registrera orsakerna i inspektionsdatabasen.

## 8 §

### *Inspektörens rättigheter*

Inspektören har rätt att

- 1) när som helst få tillträde till fartyg som är underkastade tillsyn enligt denna lag,
- 2) få till påseende de dokument som redaren eller befälhavaren är skyldig att föra eller förvara enligt bestämmelserna och föreskrifterna om fartygssäkerhet eller för Finland bindande internationella överenskommelser som gäller fartyg eller deras drift samt få kopior av dokumenten,
- 3) vid inspektionen av fartygssäkerheten få upplysningar och bistånd av redaren, fartygets ägare, fartygets befälhavare och övriga personer som tjänstgör ombord,
- 4) anlita sakkunniga, om det behövs för att inspektion ska kunna förrättas,
- 5) anlita ett erkänt klassificeringssällskap vid kontrollen av ledningsarrangemangen med anknytning till fartygets säkra drift och redarens säkerhetsledningssystem,
- 6) förrätta inspektion av fartyget i den omfattning som behövs, om fartyget saknar de dokument som avses i 2 punkten eller om det finns anledning att anta att fartyget inte är sjövärdigt eller att det i övrigt inte uppfyller kraven i 4 § avsedda internationella konventioner som är bindande för Finland, rättsakter från Europeiska unionen eller nationella bestämmelser och föreskrifter,
- 7) kontrollera att fartygets besättning kan sköta de uppgifter som är nödvändiga för fartygets säkerhet, och
- 8) kontrollera redarens säkerhetsledningssystem i den utsträckning som fartygssäkerheten kräver.

## 9 §

### *Utsedda flaggstatsbynspektörer*

Transport- och kommunikationsverket kan utse en oberoende och opartisk flaggstatsbynspektör att förrätta flaggstatsbynspektioner.

En utsedd flaggstatsbynspektör ska ha sådan behörighet att han eller hon kan utföra inspektioner på behörigt sätt.

När utsedda flaggstatsbynspektörer utför offentliga förvaltningsuppgifter som avses i denna lag ska de iaktta förvaltningslagen (434/2003), lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003) och lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999).

Närmare bestämmelser om behörighetsvillkoren för utsedda flaggstatsbynspektörer får utfärdas genom förordning av statsrådet.

## 10 §

### *Utnämning av utsedda flaggstatsbynspektörer och utnämningssbrev*

Utnämningssbrev för utsedda flaggstatsbynspektörer utfärdas för viss tid, högst fem år. Utnämningssbrevet kan förnyas på ansökan om sökanden visar att han eller hon har bibehållit sin behörighet.

Transport- och kommunikationsverket kan på sin webbplats offentliggöra namnet på och kontaktuppgifterna till en utsedd flaggstatsbynspektör samt dennes verksamhetsområde. Av webbplatsen ska framgå vilken uppgift den utsedda flaggstatsbynspektören har rätt att sköta.

## 11 §

### *Återkallande av utnämningensbrev för en utsedd flaggstatsbynspektör*

Transport- och kommunikationsverket ska återkalla utnämningensbrevet för en utsedd flaggstatsbynspektör, om

- 1) den utsedda flaggstatsbynspektören inte längre i fråga om kunskaper och färdigheter uppfyller villkoren för erhållande av utnämningensbrev, eller
- 2) den utsedda flaggstatsbynspektören allvarligt eller upprepade gånger bryter mot denna lag eller de bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

Den utsedda flaggstatsbynspektören ska höras innan utnämningensbrevet återkallas.

I de fall som avses i 1 mom. kan Transport- och kommunikationsverket ålägga den utsedda flaggstatsbynspektören att genast återlämna sitt utnämningensbrev till Transport- och kommunikationsverket.

Utnämningensbrevet återkallas helt eller för viss tid. Tiden räknas från det att den utsedda flaggstatsbynspektören har delgetts beslutet eller senast från det att utnämningensbrevet upphör att gälla.

### 12 §

#### *Utsedda flaggstatsbynspektörers rättigheter*

För att en inspektion ska kunna förrättas på behörigt sätt har en utsedd flaggstatsbynspektör rätt att få till påseende de handlingar som behövs, få upplysningar av fartygets befälhavare och övriga personer som tjänstgör ombord och få utredning om att fartygets personal kan sköta de uppgifter som är nödvändiga för fartygets säkerhet samt kontrollera redarens säkerhetsledningssystem i den utsträckning som fartygssäkerheten kräver.

### 13 §

#### *Tillsyn över utsedda flaggstatsbynspektörer*

Tillsynsmyndigheten ska utöva tillsyn över att en utsedd flaggstatsbynspektör utför sina uppgifter enligt det utnämningensbrev som avses i 10 §.

### 14 §

#### *System*

Tillsynsmyndigheten ska ha system för att säkerställa inspektörernas utbildning och behörighet samt utveckla och upprätthålla inspektörernas kunnande.

Tillsynsmyndigheten ska ha ett system för att kontrollera och följa kvarhållanden av finska fartyg och att fartygen bringas i överensstämmelse med konventionerna.

Tillsynsmyndighet ska ha ett certifierat kvalitetsledningssystem för flaggstatsbynspektörernas verksamhet.

### 15 §

#### *Handräckningsmyndigheter*

Gränsbevakningsväsendet, polisen, Tullen, Tillstånds- och tillsynsverket, Trafikledsverket, Försvarsmakten och kommunernas hälsoskyddsmyndigheter ska ge Transport- och kommunikationsverket sådan behövlig handräckning för skötseln av uppgifter enligt denna lag som myndigheten har behörighet att ge.

Om det förekommer försök att hindra eller störa en inspektion eller en annan åtgärd enligt denna lag eller om tillsynsmyndighetens beslut inte iakttas, ska polisen eller Gränsbevakningsväsendet ge sådan handräckning som myndigheten är behörig att ge.

#### 16 §

##### *Skyldighet för den som tillhandahåller fartygstrafikservice och för lotsningsbolaget att bistå tillsynsmyndigheten*

Den som tillhandahåller fartygstrafikservice enligt lagen om fartygstrafikservice (623/2005) och det lotsningsbolag som avses i lotsningslagen (561/2023) har en skyldighet att lämna upplysningar och ge annat bistånd till tillsynsmyndigheten vid skötseln av inspektionsuppgifter.

#### 17 §

##### *Lotsens skyldighet att bistå tillsynsmyndigheten*

En i lotsningslagen avsedd lots har en skyldighet att underrätta Transport- och kommunikationsverket, om lotsen upptäcker uppenbara avvikelser som kan äventyra fartygets eller dess besättnings säkerhet eller utgöra en risk för den marina miljön.

#### 18 §

##### *Lämnande av uppgifter som gäller inspektioner*

Tillsynsmyndigheten ska en gång om året lämna uppgifter till Europeiska kommissionen om antalet flaggstatsbynspektioner som förrättats i enlighet med artikel 4a i flaggstatsbynspektivet och i fråga om varje flaggstatsbynspektion nämna fartygets IMO-nummer, datum och plats. Tillsynsmyndigheten kan föra in uppgifter om flaggstatsbynspektioner i den inspektionsdatabas som avses i artikel 6a i flaggstatsbynspektivet.

Tillsynsmyndigheten ska föra in uppgifter om inspektioner enligt besiktningsdirektivet i inspektionsdatabasen genast när inspektionsrapporten har slutförts eller förbudet mot resa har meddelats, återkallats eller ändrats. De uppgifter som överförs till inspektionsdatabasen ska bekräftas för offentliggörande inom 72 timmar.

Tillsynsmyndigheten ska föra in uppgifter om hamnstatskontroller i inspektionsdatabasen genast när inspektionsrapporten har slutförts eller beslutet om tillträdesförbud eller kvarhållande har meddelats, upphävts eller ändrats. De uppgifter som överförs till inspektionsdatabasen ska bekräftas för offentliggörande inom 72 timmar. Tillsynsmyndigheten ska årligen senast den 1 april till Europeiska kommissionen lämna de uppgifter som räknas upp i bilaga XIV till direktivet om hamnstatskontroll om föregående år.

Närmare bestämmelser om innehållet i uppgifter som gäller tillsynsmyndighetens inspektioner och om hur inspektioner förrättas får utfärdas genom förordning av statsrådet.

#### 19 §

##### *Lämnande av uppgifter om flaggstatsbynsksamhet*

Tillsynsmyndigheten ska lämna Europeiska kommissionen en utredning om sin flaggstatsbynsksamhet, om Finland finns i den förteckning över låga prestationer som offentliggörs i den senaste årsrapporten från Paris MOU eller om Finland under två på varandra följande år finns i förteckningen över medelhöga prestationer. Utredningen ska lämnas till Europeiska kommissionen senast fyra månader efter att årsrapporten har offentliggjorts.

Tillsynsmyndigheten ska i den portal som avses i artikel 6.2 i flaggstatsdirektivet föra in certifikat för fartyg som för finsk flagg och datum för deras besiktningar och revisioner samt uppgifter om fartyg som upphört att föra finsk flagg under de senaste 12 månaderna.

#### 20 §

##### *Övervakning av överensstämmelse*

Tillsynsmyndigheten svarar för att IMO:s revision bereds i enlighet med den tidsplan som IMO godkänt. Tillsynsmyndigheten ska offentliggöra resultaten av revisionen.

#### 21 §

##### *Underrättelse om överträdelser av internationella konventioner och Europeiska unionens rättsakter*

Tillsynsmyndigheten ska underrätta den myndighet som är behörig i ärendet om en överträdelse som hänför sig till ett fartyg och som gäller en i 4 § avsedd internationell konvention eller en rättsakt från Europeiska unionen. Tillsynsmyndigheten ska dessutom underrätta den part som rapporterat överträdelsen om de åtgärder som vidtagits med anledning av överträdelsen, om det förutsätts enligt en internationell konvention eller en rättsakt från Europeiska unionen.

#### 3 kap.

### **Allmänna bestämmelser om inspektion**

#### 22 §

##### *Säkerställande av fartygssäkerhet*

Tillsynsmyndigheten ska för att säkerställa fartygssäkerheten förrätta inspektioner av fartygssäkerheten så ofta och så effektivt som behövs för tillsynen och som förutsätts enligt de i 4 § avsedda internationella konventioner som är bindande för Finland, rättsakter från Europeiska unionen eller nationella bestämmelser och föreskrifter.

Tillsynsmyndigheten ska säkerställa att fartyget uppfyller kraven enligt de tillämpliga i 4 § avsedda internationella konventioner som är bindande för Finland, rättsakter från Europeiska unionen eller nationella bestämmelser och föreskrifter. Tillsynsmyndigheten ska dessutom kontrollera kommunikationsförmågan hos fartygets besättning. Fartyget ska ha giltiga certifikat och fartygets faktiska skick ska motsvara uppgifterna i certifikaten.

Tillsynsmyndigheten ska utföra inspektionen av fartygssäkerheten eller kvarhållandet av fartyget så att syftet med tillsynen uppfylls utan att orsaka onödig störning för fartygets drift. Fartygets redare eller befälhavare ska sörja för att det i fartygets tidtabeller för trafik reserveras tillräckligt med tid för inspektioner. Vid planeringen av de fartygsinspektioner som ska utföras på fartyg ska tillsynsmyndigheten beakta fartygets tidtabeller för trafik och service på behörigt sätt. Redaren eller befälhavaren ska underrättas om inspektionen av fartygssäkerheten. Deras frånvaro utgör inget hinder för att inspektion förrättas.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de delområden som ska inspekteras och innehållet i inspektionerna samt de blanketter och handlingar som ska användas vid inspektioner.

Närmare bestämmelser om den kommunikationsförmåga som förutsätts av besättningen får utfärdas genom förordning av statsrådet.

## 23 §

### *Inspektionsrapport*

Inspektören och den utsedda flaggstatsbynspektören ska utarbeta en inspektionsrapport om inspektionen av fartygssäkerheten. Inspektionsrapporten ska åtminstone innehålla

- 1) tid och plats för inspektionen,
- 2) observerade avvikelser och brister,
- 3) de åtgärder som ålagts och tidsfristerna för dem, och
- 4) namnet på den tjänsteman eller inspektör som förrättat inspektionen och dennes ställning.

Inspektionsrapporten ska lämnas till fartygets befälhavare.

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

Inspektören och den utsedda flaggstatsbynspektören ska utarbeta en inspektionsrapport över flaggstatsbynspektioner och andra fartygssäkerhetsinspektioner utan dröjsmål efter att inspektionen avslutats. Inspektionsrapporten för en flaggstatsbynspektion ska föras in i inspektionsdatabasen.

## 24 §

### *Brister eller missförhållanden som upptäcks vid inspektion*

Om det vid en inspektion upptäcks en brist eller ett missförhållande i fartyget, ska inspektören eller den utsedda flaggstatsbynspektören underrätta fartygets befälhavare eller redaren om det. Inspektören eller den utsedda flaggstatsbynspektören ska efter att ha hört befälhavaren eller redaren ge instruktioner för avhjälpande av bristerna eller undanröjande av missförhållandena samt sätta ut en tidsfrist inom vilken bristen eller missförhållandet ska avhjälpas eller undanröjas. Inspektören eller den utsedda flaggstatsbynspektören ska göra en lämplig anteckning om bristen eller missförhållandet i inspektionsrapporten.

Redaren eller dennes representant ska inom tidsfristen meddela till tillsynsmyndigheten att en brist eller ett missförhållande som upptäckts vid en flaggstatsbynspektion eller en annan fartygssäkerhetsinspektion har avhjälpats eller undanröjts.

## 25 §

### *Avhjälpande av brister*

Tillsynsmyndigheten ska följa och säkerställa att alla brister som bekräftats eller upptäckts under inspektioner avhjälpas.

Om en brist som hänför sig till färdskrivaren inte snabbt kan avhjälpas i den hamn där fartyget kvarhålls, kan tillsynsmyndigheten kräva att bristen avhjälpas inom 30 dagar.

## 26 §

### *Förfaranden som gäller sjöarbetskonventionen*

Tillsynsmyndigheten ska i den mån det är möjligt kalla en representant för flaggstatsadministration till platsen om beslutet om kvarhållande av fartyget grundar sig på väsentliga

brister som upptäckts i besättningens boende- och arbetsförhållanden. Tillsynsmyndigheten ska dessutom anmäla bristerna till de riksomfattande arbetsmarknadsorganisationerna inom sjöfarten.

#### 27 §

##### *Avstående från inspektion av ett fartyg*

En inspektion av ett fartyg behöver inte förrättas, om tillsynsmyndigheten anser att inspektionen skulle äventyra inspektörernas, fartygets eller besättningens säkerhet eller utgöra en risk för hamnen eller den marina miljön.

Tillsynsmyndigheten ska registrera orsaken till att inspektionen inte förrättas i inspektionsdatabasen.

#### 28 §

##### *Avbrytande av inspektion av ett fartyg*

Tillsynsmyndigheten kan avbryta inspektionen av ett fartyg, om fartygets allmänna skick inte uppfyller kraven, tills de ansvariga parterna vidtar de åtgärder som behövs för att säkerställa att fartyget uppfyller relevanta krav enligt de i 4 § avsedda internationella konventioner.

#### 4 kap.

### **Flaggstatsinspektioner**

#### 29 §

##### *Inriktning av flaggstatsinspektioner*

Tillsynsmyndigheten ska inspektera fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för flaggstatsdirektivet minst vart femte år.

Tillsynsmyndigheten kan avvika från kravet enligt 1 mom., om flaggstatsinspektionen förrättas genom att en riskbaserad tillsynsplan följs.

Om tillsynsmyndigheten av en annan part i en i 4 § avsedd internationell konvention får uppgift om en överträdelse som gäller ett fartyg och som hänför sig till en skyldighet enligt den konventionen, ska tillsynsmyndigheten undersöka saken och vid behov förrätta flaggstatsinspektion.

Närmare bestämmelser om inriktning av flaggstatsinspektioner får utfärdas genom förordning av statsrådet.

#### 30 §

##### *Riskbaserad tillsynsplan*

Tillsynsmyndigheten ska i en riskbaserad tillsynsplan beakta följande omständigheter:

- 1) uppgifter om brister och bristande överensstämmelse från lagstadgade besiktningar och revisioner som utförts av flaggstaten och erkända klassificeringssällskap,
- 2) relevanta utredningsrapporter om olyckor,
- 3) uppgifter om kvarhållanden eller driftsförbud från hamnstatskontrollen,
- 4) överskridande av den av tillsynsmyndigheten fastställda bristkvoten för hamnstatskontroll,

- 5) uppgifter om brister som tillsynsmyndigheten har fått uppgift om från flaggstatsbynspektioner, och
- 6) andra relevanta uppgifter som bedöms vara behövliga.

Närmare bestämmelser om de omständigheter som ska beaktas i en riskbaserad tillsynsplan får utfärdas genom förordning av statsrådet.

### 31 §

#### *Innehållet i en flaggstatsbynspektion*

I en flaggstatsbynspektion ingår inspektion av fartygets skick och utrustning, besättningens kompetens, verksamheten och handlingarna för att säkerställa att fartyget uppfyller tillämpliga krav enligt i 4 § avsedda internationella konventioner, Europeiska unionens lagstiftning samt nationella bestämmelser och föreskrifter och att fartyget är säkert att använda.

När ett utländskt fartyg övergår till finsk flagg ska de brister som den behöriga myndigheten i fartygets tidigare flaggstatsbynspektioner och andra betydelsefulla omständigheter som hänför sig till fartygets säkerhet inspekteras vid den första flaggstatsbynspektionen. I detta syfte kan tillsynsmyndigheten vid behov begära dessa uppgifter av den behöriga myndigheten i fartygets tidigare flaggstatsbynspektioner.

### 32 §

#### *Åtgärder efter kvarhållande av ett finskt fartyg*

Om ett finskt fartyg har kvarhållits vid en hamnstatskontroll som förrättats utomlands, ska tillsynsmyndigheten övervaka att fartyget bringas i överensstämmelse med tillämpliga internationella konventioner som avses i 4 §.

### 5 kap.

## **Flaggstatsbynspektioner av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg**

### 33 §

#### *Kapitlets tillämpningsområde*

Detta kapitel tillämpas på ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som för finsk flagg och som går i reguljär trafik mellan hamnar i Finland och hamnar i en stat som inte är medlemsstat i Europeiska unionen och på de passagerarfartyg i klass A som avses i 2 § 38 a-punkten i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg och som går i reguljär inrikes trafik.

Detta kapitel tillämpas inte på de passagerarfartyg i klass B, C eller D som avses i 2 § 38 a-punkten i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg eller på fartyg som går i trafik på Finlands insjöområden.

### 34 §

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

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

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

### 35 §

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

Tillsynsmyndigheten får besluta att inte tillämpa vissa krav i bilaga I eller II till besiktningdirektivet, om de redan har inspekterats under en årlig besiktning eller flaggstatsinspektion under de senaste sex månaderna och HSSC-riktlinjerna har följts. Tillsynsmyndigheten ska överföra behövliga uppgifter till inspektionsdatabasen. Tillsynsmyndigheten kan på begäran av redaren bekräfta i förväg att den godkänner att tidigare inspektioner och besiktningar är relevanta för de nya driftsförhållandena.

Tillsynsmyndigheten behöver inte förrätta en inspektion enligt 34 §, om ett ro-ro-passagerarfartyg eller ett höghastighetspassagerarfartyg har genomgått besiktning eller flaggstatsinspektion och fartyget överförs till reguljär trafik på en ny rutt med liknande förhållanden. Tillsynsmyndigheten kan på begäran av redaren bekräfta i förväg att den godkänner att tidigare inspektioner och besiktningar är relevanta för de nya driftsförhållandena.

Tillsynsmyndigheten får ge tillstånd till att ett fartyg på grund av oförutsedda omständigheter ersätts med ett annat fartyg för att säkerställa kontinuitet i trafiken. Tillsynsmyndigheten får ge tillstånd till att ett fartyg sätts i trafik, även om 2 mom. inte kan tillämpas, om dokumenten och en okulär inspektion inte inger några farhågor om säkerheten. I så fall ska inspektionen som avses i 34 § genomföras inom en månad från ersättandet av fartyget.

### 36 §

#### *Årlig inspektion*

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

Tillsynsmyndigheten får förrätta den i 1 mom. avsedda inspektionen samtidigt eller i samband med den årliga besiktningen under förutsättning att HSSC-riktlinjerna följs vid en sådan besiktning.

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

### 37 §

#### *Inspektion under reguljär trafik*

Tillsynsmyndigheten ska under reguljär trafik förrätta en inspektion tidigast fyra månader men senast åtta månader efter den årliga inspektionen enligt 36 §. Tillsynsmyndigheten ska under en inspektion under reguljär trafik inspektera de punkter som förtecknas i bilaga III till besiktningdirektivet samt tillräckligt många av de punkter som förtecknas i bilagorna I och II för att det, enligt tillsynsmyndighetens yrkesmässiga bedömning, ska vara säkerställt att ro-ro-

passagerarfartyget eller höghastighetspassagerarfartyget fortfarande uppfyller alla krav för säker drift.

6 kap.

### **Hamnstatskontroller**

38 §

#### *Kapitlets tillämpningsområde*

Detta kapitel tillämpas på varje utländskt fartyg som anlöper en finsk hamn eller ankarplats för att upprätta samverkan med hamnen samt på fartygets besättning. Kapitlet tillämpas också på inspektioner av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg som förrättas utanför en hamn eller ankarplats under reguljär trafik.

Kapitlet tillämpas inte på fiskefartyg eller primitivt konstruerade träfartyg.

39 §

#### *Förrättande av hamnstatskontroller i vissa fall*

Tillsynsmyndigheten ska vid inspektion av ett fartyg vars flaggstat inte är part i en i 4 § avsedd internationell konvention säkerställa att fartyget och dess besättning inte behandlas fördelaktigare än ett fartyg vars flaggstat är part i den internationella konventionen.

Tillsynsmyndigheten ska inspektera ett fartyg med bruttodräktighet under 500 så att det uppfyller bestämmelserna i tillämpliga i 4 § avsedda internationella konventioner. Om ingen konvention är tillämplig, ska tillsynsmyndigheten säkerställa att fartyget inte utgör en fara för säkerhet, hälsa eller miljö. Tillsynsmyndigheten ska i ovannämnda situationer iaktta bilaga I till Paris MOU.

Ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik inspekteras i enlighet med den tidsram och de krav som anges i bilaga XVII till direktivet om hamnstatskontroll.

40 §

#### *Inriktning av hamnstatskontroller och uppfyllande av inspektionsplikten*

Tillsynsmyndigheten ska årligen inspektera ett sådant antal fartyg av prioritet I och prioritet II enligt artikel 12 i direktivet om hamnstatskontroll som motsvarar Finlands årliga inspektionsplikt.

Tillsynsmyndigheten ska förrätta obligatorisk hamnstatskontroll av fartyg av prioritet I. Tillsynsmyndigheten ska prioritera inspektion av de fartyg av prioritet I med hög riskprofil som enligt information från inspektionsdatabasen sällan anlöper hamnar i Europeiska unionen. Tillsynsmyndigheten får förrätta hamnstatskontroll av fartyg av prioritet II.

Oberoende av fartygets prioritet ska tillsynsmyndigheten förrätta hamnstatskontroll av fartyget om det framgår någon sådan faktor av högsta prioritet som avses i del II punkt 2A i bilaga I till direktivet om hamnstatskontroll. Tillsynsmyndigheten får inspektera fartyget om det framgår någon sådan oförutsedd faktor som avses i del II punkt 2B i bilaga I till direktivet om hamnstatskontroll.

Närmare bestämmelser om de fartyg som väljs ut för inspektion och om uppfyllande av Finlands inspektionsplikt får utfärdas genom förordning av statsrådet.

#### 41 §

##### *Förfaranden vid hamnstatskontroller*

Tillsynsmyndigheten ska vid hamnstatskontroll av ett fartyg följa de förfaranden och instruktioner som nämns i bilaga VI till direktivet om hamnstatskontroll. Vid kontroll av fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar ska de särskilda instruktioner för kontroll av sjöfartsskydd som anges i bilaga VI till direktivet om hamnstatskontroll tillämpas.

Tillsynsmyndigheten kan komma överens med en medlemsstat i Europeiska unionen eller en deltagare i Paris MOU om att obligatorisk hamnstatskontroll av ett fartyg som omfattas av inspektionsplikten ska förrättas i en finsk hamn eller på en finsk ankarplats. Överenskommelsen om hamnstatskontroll ska gälla den första finska hamnen eller ankarplatsen som fartyget anlöper. Hamnstatskontrollen kan dock förrättas i någon annan finsk hamn, om fartyget under mellantiden inte anlöper en utländsk hamn. En hamnstatskontroll kan inte skjutas upp till någon annan hamn i en medlemsstat i Europeiska unionen eller en deltagare i Paris MOU.

Tillsynsmyndigheten får inte godkänna en begäran av en medlemsstat i Europeiska unionen eller en deltagare i Paris MOU som gäller uppskjutning av hamnstatskontroll till en finsk hamn, om inte det är säkert att hamnstatskontrollen kan förrättas inom 15 dygn från det att fartyget blev ett fartyg av prioritet I.

#### 42 §

##### *Tidpunkt för och omfattning av hamnstatskontroll*

Tillsynsmyndigheten ska förrätta hamnstatskontroller med de i förväg bestämda intervaller som anges i del II punkt 1 i bilaga I till direktivet om hamnstatskontroll.

Tillsynsmyndigheten ska på grundval av del II punkt 3 i bilaga I till direktivet om hamnstatskontroll välja om fartyget ska genomgå inledande inspektion, mer ingående inspektion eller utökad inspektion.

#### 43 §

##### *Inledande inspektion*

Vid en inledande inspektion ska tillsynsmyndigheten åtminstone kontrollera att

- 1) fartyget har de certifikat och dokument som nämns i bilaga IV till direktivet om hamnstatskontroll,
- 2) de brister som konstaterats vid en tidigare hamnstatskontroll som förrättats av en medlemsstat i Europeiska unionen eller en deltagare i Paris MOU har avhjälpits, och
- 3) fartygets allmänna skick och hygien uppfyller kraven.

#### 44 §

##### *Mer ingående inspektion*

Tillsynsmyndigheten ska förrätta en mer ingående inspektion, om det efter en inledande inspektion finns uppenbara skäl att anta att fartygets skick eller utrustning eller besättningens tillstånd inte uppfyller de tillämpliga villkoren i de i 4 § avsedda internationella konventioner som är bindande för Finland.

En mer ingående inspektion av fartyget ska förrättas, om fartygets flaggstat inte är part i en i 4 § avsedd internationell konvention som är tillämplig på fartyget. Tillsynsmyndigheten behöver inte förrätta en mer ingående inspektion av ett fartyg vars flaggstat inte är part i CLC-konventionen, 2001 års bunkerkonvention eller Nairobikonventionen, om fartyget har ett relevant certifikat som utfärdats av en part i den internationella konventionen.

Vid en mer ingående inspektion inspekterar tillsynsmyndigheten fartyget mer ingående för att säkerställa att fartyget uppfyller de krav som ställs på driften.

#### 45 §

##### *Utökad inspektion*

Vid en utökad inspektion inspekterar tillsynsmyndigheten de punkter som förtecknas i bilaga VII till direktivet om hamnstatskontroll.

En utökad inspektion kan förrättas

- 1) på fartyg med hög riskprofil,
- 2) på passagerarfartyg, bulkfartyg, oljefartyg, gasfartyg, tankfartyg för farliga flytande ämnen eller kemikalietankfartyg som är äldre än tolv år, och
- 3) på fartyg som meddelats tillträdesförbud enligt artikel 16 och artikel 21.4 i direktivet om hamnstatskontroll.

Fartygets redare eller befälhavare ska sörja för att det i fartygets tidtabeller för trafik reserveras tillräckligt med tid för utökad inspektion. Om inte något annat följer av tillsynsåtgärder som vidtas av säkerhetsskäl, ska fartyget stanna i hamnen tills hamnstatskontrollen är genomförd.

#### 46 §

##### *Undantag från hamnstatskontroll på grund av fartygets senare anlop*

Tillsynsmyndigheten får skjuta upp inspektionen av ett fartyg av prioritet I eller II, om

- 1) hamnstatskontrollen kan förrättas i en finsk hamn inom 15 dagar från den faktiska avgångstiden och fartyget inte under mellantiden anlöper någon annan hamn i Europeiska unionen eller Paris MOU-regionen,
- 2) tillsynsmyndigheten i förväg har kommit överens om att hamnstatskontrollen utförs inom 15 dagar från den faktiska avgångstiden i någon annan hamn i Europeiska unionen eller Paris MOU-regionen, eller
- 3) hamnstatskontrollen kan förrättas i samma anlöpshamn inom 15 dagar från den faktiska avgångstiden.

#### 47 §

##### *Undantag från hamnstatskontroll av operativa skäl*

Tillsynsmyndigheten får låta bli att inspektera ett fartyg av prioritet I eller II av operativa skäl, om

- 1) hamnstatskontrollen kan äventyra inspektörernas, fartygets eller besättningens säkerhet eller utgöra en risk för hamnen eller den marina miljön,
- 2) fartyget anlöper hamnen nattetid annars än i reguljär trafik, eller
- 3) fartygets anlop i hamnen är för kort för att inspektionen ska kunna utföras på ett tillfredsställande sätt.

Om det är fråga om en omständighet som avses i 1 mom. 2 punkten, ska tillsynsmyndigheten vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att fartyg som regelbundet anlöper nattetid inspekteras på behörigt sätt.

## 48 §

### *Undantag från hamnstatskontroll vid ankarplatser*

Tillsynsmyndigheten får låta bli att inspektera ett fartyg vid ankarplats, om

- 1) fartyget inspekteras i någon annan hamn eller vid någon annan ankarplats i Europeiska unionen eller Paris MOU-regionen i enlighet med bilaga I till direktivet om hamnstatskontroll inom 15 dagar från den faktiska avgångstiden,
- 2) fartyget endast anlöper hamnen nattetid eller fartygets anlop är för kort för att hamnstatskontrollen ska kunna utföras på ett tillfredsställande sätt, förutsatt att skälet till att inspektionen inte förrättas registreras i inspektionsdatabasen, eller
- 3) hamnstatskontrollen kan äventyra inspektörernas, fartygets eller besättningens säkerhet eller utgöra en risk för hamnen eller den marina miljön, förutsatt att skälet till att inspektionen inte förrättas registreras i inspektionsdatabasen.

## 49 §

### *Samarbete*

Tillsynsmyndigheten kan godkänna att en hamnstatsinspektör från en annan medlemsstat följer med inspektionen av ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som observatör. Tillsynsmyndigheten ska på begäran bjuda in en representant för den medlemsstat som är flaggstat att följa med inspektionen av ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som observatör.

## 7 kap.

### **Andra fartygssäkerhetsinspektioner**

## 50 §

### *Fartygssäkerhetsinspektion av fartyg i inrikes trafik*

Tillsynsmyndigheten kan förrätta en riskbaserad fartygssäkerhetsinspektion av ett fartyg i inrikes trafik. När ett fartyg väljs ut för riskbaserad fartygssäkerhetsinspektion kan följande omständigheter tas i beaktande:

- 1) en anmälan till tillsynsmyndigheten om överträdelse av en bestämmelse eller föreskrift som gäller fartygssäkerhet,
- 2) en olycka eller ett tillbud som inträffat på fartyget,
- 3) en sjöolycka eller ett tillbud som gäller en sjöolycka,
- 4) fartygets besiktnings- och inspektionshistoria, och
- 5) andra uppgifter som bedöms vara behövliga.

I en fartygssäkerhetsinspektion av ett inhemskt fartyg ingår inspektion av fartygets säkerhet, skick och utrustning, besättningens kompetens, verksamheten, överensstämmelsen med miljökrav och dokumenten för att säkerställa att fartyget uppfyller krav enligt tillämpliga internationella konventioner som avses i 4 §, rättsakter från Europeiska unionen samt nationella bestämmelser och föreskrifter.

Närmare bestämmelser om de omständigheter som ska beaktas vid fartygssäkerhetsinspektion av fartygssäkerheten på fartyg i inrikes trafik får utfärdas genom förordning av statsrådet.

## 51 §

### *Fartygssäkerhetsinspektion som hänför sig till den marina miljön*

Tillsynsmyndigheten kan förrätta fartygssäkerhetsinspektioner som hänför sig till den marina miljön i enlighet med vad som förutsätts för Transport- och kommunikationsverkets tillsynsuppgifter enligt 12 kap. 2 § i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009). Dessa tillsynsuppgifter kan gälla inspektioner av fartygets tekniska och operativa säkerhet, konstruktion, utrustning, användning, bränsle samt fartygets utsläpp till luft och vatten. Dessutom kan tillsynen omfatta inspektioner av dokument och besättningens skyldigheter samt krav som gäller miljöskydd.

Närmare bestämmelser om de omständigheter som ska beaktas vid inspektioner som hänför sig till den marina miljön får utfärdas genom förordning av statsrådet.

#### 52 §

### *Fartygssäkerhetsinspektion av annat skäl*

Tillsynsmyndigheten kan förrätta fartygssäkerhetsinspektion av annat skäl av ett utländskt fartyg som inte är ett fartyg av prioritet I eller II enligt direktivet om hamnstatskontroll, om det förutsätts på grund av ett fel som upptäckts, en motiverad anmälan till tillsynsmyndigheten eller någon annan grundad anledning.

Tillsynsmyndigheten kan förrätta fartygssäkerhetsinspektion av annat skäl av ett finskt fartyg, om det förutsätts på grund av ett fel som upptäckts, en motiverad anmälan till tillsynsmyndigheten eller någon annan grundad anledning.

I en fartygssäkerhetsinspektion av annat skäl ingår inspektion av fartygets säkerhet, skick och utrustning, besättningens kompetens, verksamheten, överensstämmelsen med miljökrav och dokumenten för att säkerställa att fartyget uppfyller krav enligt tillämpliga internationella konventioner som avses i 4 §, rättsakter från Europeiska unionen samt nationella bestämmelser och föreskrifter.

Närmare bestämmelser om de omständigheter som ska beaktas vid fartygssäkerhetsinspektioner av annat skäl får utfärdas genom förordning av statsrådet.

#### 8 kap.

### **Förbud mot tillträde till hamn**

#### 53 §

### *Kapitlets tillämpningsområde*

Detta kapitel tillämpas på fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för direktivet om hamnstatskontroll.

#### 54 §

### *Förbud mot tillträde till hamn och ankarplats för ett fartyg*

Tillsynsmyndighetens beslut om tillträdesförbud gäller omedelbart efter det att ett utländskt fartyg har getts tillstånd att lämna den hamn eller ankarplats där det har kvarhållits och där det har meddelats tillträdesförbud.

Tillsynsmyndigheten ska vägra ett utländskt fartyg som den kvarhåller tillträde till en hamn eller ankarplats i de situationer som anges i artikel 16 i direktivet om hamnstatskontroll. När

tillsynsmyndigheten meddelar beslut om tillträdesförbud ska tillsynsmyndigheten iaktta de förfaranden som föreskrivs i bilaga VIII till direktivet om hamnstatskontroll.

Tillsynsmyndigheten ska också skriftligen underrätta flaggstatens administration, det relevanta klassificeringssällskapet, andra medlemsstater i Europeiska unionen, andra deltagare i Paris MOU, Europeiska kommissionen och Paris MOU:s sekretariat om sitt beslut.

## 55 §

### *Första förbudet mot tillträde till hamn*

Tillsynsmyndigheten ska vägra ett utländskt fartyg som den kvarhåller tillträde till en hamn eller ankarplats, om

- 1) fartygets flaggstat finns i förteckningen över stater med låga prestationer och fartyget har kvarhållits fler än två gånger under de senaste 36 månaderna i en hamn eller vid en ankarplats i en medlemsstat eller i en stat som deltar i Paris MOU, eller
- 2) fartygets flaggstat finns i förteckningen över stater med höga eller medelhöga prestationer och fartyget har kvarhållits fler än två gånger under de senaste 24 månaderna i en hamn eller vid en ankarplats i en medlemsstat eller i en stat som deltar i Paris MOU.

Med avvikelse från vad som föreskrivs i 1 mom. 1 punkten kan tillsynsmyndigheten tillåta att ett fartyg som avses i den punkten anlöper en hamn eller ankarplats i fall av force majeure, på grund av säkerhetsaspekter som är klart viktigare, för att avlägsna förorenings- eller smittorisk eller för att avhjälpa brister i enlighet med 25 §. En förutsättning är emellertid att fartygets ägare, redare eller befälhavare har vidtagit lämpliga åtgärder för att säkerställa ett säkert anlöp till hamnen eller ankarplatsen och de har godkänts av den behöriga myndigheten i medlemsstaten.

Tillsynsmyndigheten ska på ansökan av fartygets ägare eller redaren upphäva det beslut om tillträdesförbud som avses i 1 mom. tidigast tre månader från det att beslutet meddelats, om fartygets ägare eller redare lägger fram bevis på att fartyget då uppfyller de krav som anges i punkt 3–6 i bilaga VIII till direktivet om hamnstatskontroll.

Tillträdesförbudet tillämpas omedelbart när fartyget lämnar den hamn eller ankarplats där det har kvarhållits för tredje gången och där det har meddelats tillträdesförbud.

## 56 §

### *Andra förbudet mot tillträde till hamn*

Om tillsynsmyndigheten kvarhåller ett utländskt fartyg i en hamn eller vid en ankarplats och fartyget tidigare har meddelats ett (1) tillträdesförbud och de villkor som anges i 55 § 1 mom. uppfylls, ska tillsynsmyndigheten vägra fartyget tillträde till hamnen eller ankarplatsen.

Tillsynsmyndigheten ska på ansökan av fartygets ägare eller redaren upphäva det beslut om tillträdesförbud som avses i 1 mom. tidigast tolv månader från det att förbudet meddelats, om fartygets ägare eller redaren lägger fram bevis på att fartyget då uppfyller de krav som anges i punkt 3–6 i bilaga VIII till direktivet om hamnstatskontroll.

## 57 §

### *Tredje förbudet mot tillträde till hamn*

Om tillsynsmyndigheten kvarhåller ett utländskt fartyg i en hamn eller vid en ankarplats och fartyget har meddelats två tidigare tillträdesförbud, ska tillsynsmyndigheten vägra fartyget tillträde till en hamn eller ankarplats inom Europeiska unionen.

Tillsynsmyndigheten ska på ansökan av fartygets ägare eller redaren upphäva det beslut om tillträdesförbud som avses i 1 mom. tidigast 24 månader från det att förbudet meddelades, om fartygets ägare eller redaren lägger fram bevis på att

- 1) fartygets flaggstat inte finns i förteckningen över stater med låga eller medelhöga prestationer,
- 2) fartygets lagstadgade certifikat och klasscertifikat har utfärdats av ett eller flera klassificeringssällskap som erkänts enligt klassificeringssällskapsförordningen,
- 3) det bolag som förvaltar fartyget uppvisar en hög prestationsnivå i enlighet med del I punkt 1 i bilaga I till direktivet om hamnstatskontroll, och
- 4) fartyget uppfyller de krav som anges i punkt 3–6 i bilaga VIII till direktivet om hamnstatskontroll.

#### 58 §

##### *Permanent förbud mot tillträde till hamn*

Fartyg som inte uppfyller villkoren enligt 57 § 2 mom. 1–4 punkten inom 24 månader ska av tillsynsmyndigheten permanent vägras tillträde till hamnar och ankarplatser inom Europeiska unionen.

Om ett fartyg som för flagg från en stat som finns i förteckningen över stater med medelhöga eller låga prestationer har meddelats ett tredje beslut om tillträdesförbud och fartyget efter det kvarhålls inom Europeiska unionen, ska fartyget permanent vägras tillträde till alla hamnar och ankarplatser inom unionen.

Om ett fartyg som för flagg från en stat som finns i förteckningen över stater med höga prestationer har meddelats ett tredje beslut om tillträdesförbud och fartyget efter det tredje tillträdesförbudet eller ett därpå följande tillträdesförbud kvarhålls inom Europeiska unionen, ska tillsynsmyndigheten

- 1) vägra fartyget tillträde till alla hamnar och ankarplatser inom Europeiska unionen i 24 månader, om fartygets lagstadgade certifikat och klasscertifikat har utfärdats av ett klassificeringssällskap som erkänts enligt klassificeringssällskapsförordningen, eller
- 2) permanent vägra fartyget tillträde till alla hamnar och ankarplatser inom Europeiska unionen, om fartygets lagstadgade certifikat och klasscertifikat inte har utfärdats av ett klassificeringssällskap som erkänts enligt klassificeringssällskapsförordningen.

Om tillträdesförbudet beror på flera kvarhållanden och någon åtgärd enligt artikel 21.4 i direktivet om hamnstatskontroll tillämpas på fartyget, ska tillsynsmyndigheten förlänga tillträdesförbudets varaktighet med tolv månader.

#### 59 §

##### *Utvisning av fartyg eller förbud mot tillträde till hamn i vissa andra fall*

Om ett utländskt fartyg inte medför ett försäkringsbevis enligt 7 kap. 3 § i sjölagen (674/1994) kan tillsynsmyndigheten fatta ett beslut om utvisning av fartyget. Beslutet om utvisning ska riktas till redaren och det ska iakttas omedelbart. Dessutom ska Europeiska kommissionen och de övriga medlemsstaterna underrättas om beslutet om utvisning. Även om förutsättningarna för utvisning uppfylls, kan tillsynsmyndigheten i enskilda fall låta bli att fatta beslut om utvisning, om fartygets befälhavare lägger fram motiverade skäl till att beviset saknas och om fartygets ägare, redaren eller fartygets befälhavare har vidtagit lämpliga åtgärder som har godkänts av tillsynsmyndigheten för att avhjälpa situationen. I enskilda fall kan tillsynsmyndigheten låta bli att fatta beslut om utvisning även i fall av force majeure, på grund av säkerhetsaspekter som är klart viktigare, för att avhjälpa brister eller för att avlägsna förorenings- eller smittorisk, om fartygets ägare, redaren eller fartygets befälhavare har vidtagit

lämpliga åtgärder för att säkerställa ett säkert anlöp till hamnen och de har godkänts av tillsynsmyndigheten.

Tillsynsmyndigheten ska vägra ett utländskt fartyg som går till sjöss tillträde till en hamn eller ankarplats, om fartyget i de fall som avses i 25 § och i artikel 21.4 i direktivet om hamnstatskontroll inte uppfyller de villkor som tillsynsmyndigheten eller de behöriga myndigheterna i en annan inspektionshamn i en medlemsstat har ställt eller vägrar iakttä tillämpliga krav i de internationella konventioner som avses i 4 § genom att inte anlöpa reparationsvarvet, eller om någon annan medlemsstat har utvisat fartyget på grund av att det inte har visat upp ett bevis enligt 7 kap. 3 § i sjölagen utfärdat av försäkringsgivaren eller den som ställt säkerhet.

Fartyget ska vägras tillträde till hamn tills fartygets ägare eller redaren har lagt fram bevis på att fartyget uppfyller alla tillämpliga krav i de internationella konventioner som avses i 4 § och den tillsynsmyndighet som konstaterat fartygets brister eller de behöriga myndigheterna i den medlemsstat som konstaterat bristerna har godkänt bevisningen.

## 60 §

### *Förfaranden vid förbud mot tillträde till hamn*

Beslutet om tillträdesförbud gäller omedelbart efter det att det utländska fartyget har getts tillstånd att lämna den hamn eller ankarplats där det har kvarhållits och där det har meddelats tillträdesförbud.

Om en behörig myndighet i en medlemsstat i Europeiska unionen eller i en stat som deltar i Paris MOU har vägrat ett utländskt fartyg tillträde till en hamn eller ankarplats i staten, ska tillsynsmyndigheten kontrollera att fartyget inte ges tillträde till en finsk hamn eller ankarplats.

Trots att kriterierna för tillträdesförbud uppfylls kan tillsynsmyndigheten i enskilda fall tillåta att ett fartyg anlöper en hamn i fall av force majeure, på grund av säkerhetsaspekter som är klart viktigare, för att avhjälpa brister eller för att avlägsna förorenings- eller smittorisk, om fartygets ägare, redaren eller fartygets befälhavare har vidtagit lämpliga åtgärder för att säkerställa ett säkert anlöp till hamnen och de har godkänts av tillsynsmyndigheten.

## 61 §

### *Upphävande av tillträdesförbud*

För att ett beslut om tillträdesförbud ska upphävas ska fartygets ägare eller redaren framföra en formell begäran till den tillsynsmyndighet som meddelat beslutet om tillträdesförbud.

Till begäran ska det fogas en handling som utfärdats av flaggstatens administration efter det att en av administrationen bemyndigad besiktningsman har besökt fartyget och som visar att fartyget uppfyller alla tillämpliga bestämmelser i de i 4 § avsedda internationella konventionerna.

Vid upphävandet av ett tillträdesförbud ska de förfaranden som föreskrivs i bilaga VIII till direktivet om hamnstatskontroll iakttas.

## 9 kap.

### **Administrativa säkringsåtgärder och tvångsmedel**

## 62 §

### *Kvarhållande av fartyg, driftsinskränkning och driftsförbud*

Tillsynsmyndigheten ska kvarhålla ett fartyg om det inte är försett med en fungerande färdskrivare som överensstämmer med kraven. Tillsynsmyndigheten ska också kvarhålla ett fartyg, inskränka dess drift eller förbjuda någon verksamhet ombord, om ett fel eller en brist i fartygssäkerheten är av sådan art att felet eller bristen

- 1) orsakar omedelbar fara för fartyget eller fartygets besättning,
- 2) orsakar fara för människoliv eller väsentlig fara för hälsan, eller
- 3) orsakar fara för den övriga trafiken eller den marina miljön.

När tillsynsmyndigheten bedömer om de fel eller brister som nämns i 1 mom. berättigar till kvarhållande av ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för direktivet om hamnstatskontroll, ska tillsynsmyndigheten tillämpa de grunder som anges i bilaga X till direktivet om hamnstatskontroll.

Tillsynsmyndigheten kan kvarhålla ett fartyg eller förbjuda en verksamhet, om redaren eller fartygets befälhavare motsätter sig inspektionen eller om tillsynsmyndigheten inte får de dokument, förteckningar eller uppgifter som den är berättigad till enligt 8 §.

Tillsynsmyndigheten kan kvarhålla ett fartyg eller förbjuda en verksamhet, om redaren eller fartygets befälhavare inte avhjälpes en brist eller ett missförhållande i fartygssäkerheten inom den tid som utsatts av tillsynsmyndigheten.

## 63 §

### *Förbud mot resa*

Tillsynsmyndigheten ska till befälhavaren för ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg meddela förbud mot resa, om det upptäcks sådana brister som innebär uppenbar fara för hälsa eller säkerhet eller medför omedelbar fara för hälsa eller liv. Tillsynsmyndigheten ska meddela förbud mot resa för ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg, om tillsynsmyndigheten har skjutit upp inspektionen med stöd av 28 §.

Tillsynsmyndigheten ska häva förbudet mot resa när inspektionen har återupptagits och avslutats på behörigt sätt samt kraven i 65 § uppfylls.

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

## 64 §

### *Beslut om kvarhållande av fartyg, driftsinskränkning, driftsförbud och förbud mot resa*

Beslut om kvarhållande av ett fartyg, driftsinskränkning, driftsförbud eller förbud mot resa ska fattas av tillsynsmyndigheten. Beslutet ska motiveras och i det ska uppges alla de omständigheter som har lett till att fartyget kvarhållits, driftsförbudet eller förbudet mot resa.

Inspektionsrapporten ska fogas till beslutet. Beslutet ska lämnas till fartygets befälhavare och, om det är fråga om ett utländskt fartyg, även till flaggstatens administration eller den närmaste konsul eller diplomatiska representant som företräder flaggstaten.

Dessutom beslutet vid behov lämnas till redaren, Gränsbevakningsväsendet, den som tillhandahåller fartygstrafikservice, lotsningsbolaget, hamnoperatören, en utsedd besiktningsman eller de erkända klassificeringsällskap som svarar för att utfärda klasscertifikat.

## 65 §

### *Beslut angående upphörande av kvarhållande av fartyg, driftsinskränkning och driftsförbud*

Tillsynsmyndigheten ska göra ett beslut om att befria ett fartyg som kvarhållits, när de omständigheter eller krav som har lett till kvarhållandet eller driftsförbudet bevisligen har avlägsnats vid en inspektion. Tillsynsmyndigheten kan delge beslutet om att fartyget befrias till redarens representant.

Beslutet ska lämnas till fartygets befälhavare och, om det är fråga om ett utländskt fartyg, även till flaggstatens administration eller den närmaste konsul eller diplomatiska representant som företräder flaggstaten.

Dessutom ska beslutet vid behov lämnas till redaren, Gränsbevakningsväsendet, den som tillhandahåller fartygstrafikservice, lotsningsbolaget, hamnoperatören, en utsedd besiktningsman eller de erkända klassificeringssällskap som svarar för att utfärda klasscertifikat.

Om ett i 64 § avsett beslut om kvarhållande av ett fartyg grundar sig på väsentliga brister som framkommit i besättningens boende- och arbetsförhållanden, får beslutet om kvarhållande eller driftsförbud inte återkallas förrän de aktuella bristerna avhjälpas eller tillsynsmyndigheten har godkänt en verksamhetsplan för att snabbt avhjälpa bristerna.

### 66 §

#### *Förflyttningsstillstånd i anslutning till kvarhållande av ett fartyg*

Om de brister som avses i 62 § inte kan avhjälpas i inspektionshamnen kan tillsynsmyndigheten låta fartyget fortsätta till närmaste lämpliga reparationsvarv, som utses av befälhavaren och myndigheten, eller till följande hamn, under förutsättning att på fartyget iaktas de villkor som har ställts av flaggstatens behöriga myndighet och godtagits av tillsynsmyndigheten.

Tillsynsmyndigheten ska underrätta den behöriga myndigheten i den medlemsstat där reparationsvarvet finns om sådana situationer som avses i 1 mom. och underrätta flaggstatens behöriga myndighet om de villkor som gäller fartygets resa.

Tillsynsmyndigheten kan tillåta att ett kvarhållet fartyg eller ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg som är föremål för förbud mot resa flyttas inom hamnområdet, förutsatt att flyttandet kan ske tryggt.

### 67 §

#### *Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande*

Tillsynsmyndigheten kan förena ett beslut enligt 62 och 63 § med vite, hot om tvångsutförande eller hot om avbrytande. Vite, hot om tvångsutförande och hot om avbrytande kan föreläggas redaren eller dennes representant eller båda.

Om tillsynsmyndigheten har grundad anledning att misstänka att redaren försöker kringgå beslutet genom att ta fartyget ur trafik i Finland, kan tillsynsmyndigheten förordna att redaren innan fartyget lämnar finsk hamn ska ställa en säkerhet som motsvarar vitet. När den åtgärd som tillsynsmyndigheten beslutat om blivit vidtagen ska säkerheten återställas till redaren.

### 10 kap.

#### **Påföljder**

### 68 §

### *Anmärkning eller varning*

Transport- och kommunikationsverket kan ge redaren, dennes representant, ägaren, fartygets befälhavare eller någon annan som ansvarar för fartygets drift en anmärkning, om denne på något annat sätt än de som avses i 62 § 1 mom. eller 63 § 1 mom. underlåter att iakttä bestämmler eller föreskrifter som gäller iakttagande av bestämmler och föreskrifter som gäller fartygssäkerhet. Transport- och kommunikationsverket kan ge en varning, om en anmärkning inte kan anses tillräcklig med beaktande av omständigheterna i ärendet som helhet.

En anmärkning ges muntligt eller skriftligt. En varning ges skriftligt. En varning som ges redaren för ett finskt fartyg, dennes representant, fartygets befälhavare eller någon annan som ansvarar för fartygets drift ska registreras i trafik- och transportregistret.

### 69 §

#### *Påföljdsavgift*

Påföljdsavgift kan påföras redaren, dennes representant, ägaren, fartygets befälhavare eller någon annan som ansvarar för fartygets drift, om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet

- 1) inte iakttar ett beslut som tillsynsmyndigheten meddelat med stöd av 64 §,
- 2) inte iakttar ett beslut om tillträdesförbud som tillsynsmyndigheten meddelat med stöd av 54–59 §,
- 3) inte iakttar ett i 6 § 3 mom. avsett förbud mot tillträde till en finsk hamn eller ankarplats som meddelats av någon annan medlemsstat i Europeiska unionen eller en behörig myndighet som deltar i Paris MOU, eller
- 4) trots en varning enligt 68 § inte inom en skälig tidsfrist avhjälpes en allvarlig brist i fartygssäkerheten eller försummelse i efterlevnaden av bestämmelserna.

### 70 §

#### *Påföljdsavgiftens storlek*

Påföljdsavgiften för en juridisk person får vara högst fyra procent av aktörens totala globala årsomsättning under det föregående räkenskapsåret, dock högst 1 000 000 euro.

Påföljdsavgiften för en fysisk person får vara högst fyra procent av dennes inkomster enligt den verkställda beskattningen för året före det år då överträdelsen upphörde, dock högst 10 000 euro.

Vid bedömningen av påföljdsavgiftens storlek ska hänsyn tas till

- 1) överträdelsens art, omfattning, skadlighet, varaktighet och om överträdelsen upprepats,
- 2) den vinning som erhållits genom överträdelsen, om denna uppgift finns tillgänglig,
- 3) åtgärder som vidtagits för att lindra eller avhjälpas skadan, och
- 4) gärningsmannens ekonomiska ställning.

### 71 §

#### *Påförande av eller avstående från påföljdsavgift*

Påföljdsavgift påförs av Transport- och kommunikationsverket. Påföljdsavgift påförs efter föredragning.

Framställning om påföljdsavgift får inte göras och påföljdsavgift får inte påföras, om det inte är fråga om en allvarlig eller återkommande överträdelse och gärningsmannen har vidtagit tillräckliga korrigerande åtgärder omedelbart efter att överträdelsen upptäcktes eller om

påförande av påföljdsavgift ska anses vara uppenbart oskäligt. Påföljdsavgift får inte heller framställas eller påföras, om det har förflutit mer än fem år sedan gärningen begicks.

Framställning om påföljdsavgift får inte göras och påföljdsavgift får inte påföras den som misstänks för samma gärning i en förundersökning, en åtalsprövning eller ett brottmål som har inletts vid en domstol eller den som för samma gärning har meddelats en lagakraftvunnen dom. Den som påförts en påföljdsavgift får inte i domstol dömas till straff för samma gärning.

## 72 §

### *Verkställighet av påföljdsavgift*

Bestämmelser om avskrivning och verkställighet av påföljdsavgifter finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

## 11 kap.

### **Särskilda bestämmelser**

## 73 §

### *Anmälan om överträdelser*

Anmälan om brott mot en bestämmelse eller föreskrift som gäller fartygssäkerheten ska om möjligt göras skriftligen till tillsynsmyndigheten. Muntlig anmälan får endast göras om en skriftlig anmälan inte är möjlig på grund av att saken är brådskande eller av någon annan orsak.

Tillsynsmyndigheten ska informera fartygets flaggstats administration och vid behov den finska arbetarskyddsmyndigheten om sådana anmälningar som inte är uppenbart ogrundade och om de åtgärder som vidtagits till följd av en anmälan. Arbetarskyddsmyndigheten meddelar vid behov sådana anmälningar till Internationella arbetsorganisationen. Om tillsynsmyndigheten anser att anmälan är uppenbart ogrundad ska den informera anmälaren om sitt beslut och skälen för detta.

Tillsynsmyndigheten ska utan dröjsmål informera flaggstatens administration om en sådan anmälan om brott mot bestämmelser eller föreskrifter om besättningens boende- och arbetsförhållanden, som enligt internationella bestämmelser som binder Finland inte har kunnat behandlas på fartyget, och begära en plan för ersättande åtgärder. Tillsynsmyndigheten lämnar inspektionsrapporten om en sådan anmälan samt flaggstatens svar till Internationella arbetsorganisationen och till de riksomfattande arbetsmarknadsorganisationerna inom sjöfarten.

## 74 §

### *Anmälningsskyldighet för den som tillhandahåller fartygstrafikservice och hamnoperatören*

En myndighet som nämns i 15 §, den som tillhandahåller fartygstrafikservice eller en hamnoperatör ska till tillsynsmyndigheten skriftligen lämna information om sådana uppenbara överträdelser av bestämmelser eller föreskrifter om fartygssäkerheten som den har fått kännedom om i samband med skötseln av sina sedvanliga uppgifter, om överträdelserna kan äventyra ett fartygs säkerhet eller orsaka oskäliga skador för den marina miljön.

Uppgiften ska om möjligt lämnas elektroniskt. Uppgiften kan lämnas muntligen, om den på grund av att saken är brådskande eller av någon annan orsak inte kan lämnas skriftligen. Anmälan ska innehålla följande uppgifter:

- 1) fartygets namn,
- 2) fartygets IMO-nummer,

- 3) anropssignal,
- 4) flaggstat,
- 5) föregående anlöpshamn,
- 6) destinationshamn,
- 7) en beskrivning av överträdelser som konstaterats på fartyget.

#### 75 §

##### *Hemlighållande av anmälarens identitet*

Identiteten hos den som gör en anmälan som avses i 74 § får inte röjas för fartygets befälhavare, redare eller ägare. Om en inspektion förrättas på basis av anmälan får tillsynsmyndigheten inte yppa att inspektionen sker på basis av anmälan. Tillsynsmyndigheten ska se till att alla samtal med besättningen är konfidentiella.

#### 76 §

##### *Myndigheters rätt att få och lämna ut uppgifter*

Tillsynsmyndigheten har trots sekretessbestämmelserna rätt att för att utföra sina uppgifter enligt denna lag få nödvändig information av redaren, dennes representant, fartygets ägare, fartygets befälhavare, lotsningsbolaget, den som tillhandahåller fartygstrafikservice, den som utför lasthanteringstjänster i hamnar och andra vilkas rättigheter och skyldigheter regleras i denna lag. Uppgifterna ska lämnas utan dröjsmål, i den form tillsynsmyndigheten begär och kostnadsfritt.

Tillsynsmyndigheten har trots sekretessbestämmelserna rätt att lämna ut uppgifter om tillsyn över fartygssäkerheten till andra myndigheter eller andra som utför lagstadgade uppgifter, om informationen är nödvändig för utförandet av deras uppgifter eller fullgörandet av deras skyldigheter enligt lag. På samma grunder får uppgifter också lämnas ut till utländska tillsynsmyndigheter som utövar tillsyn över fartygssäkerheten samt till internationella organ för utförandet av deras uppgifter, om utlämnandet grundar sig på lag, Europeiska unionens lagstiftning eller en förpliktelse enligt en i 4 § avsedd internationell konvention som är bindande för Finland.

#### 77 §

##### *Ersättning för kostnader*

Om ett fartyg kvarhålls genom ett beslut som avses i 64 §, ska fartygets ägare, redaren eller dennes representant ersätta alla kostnader som efter att beslutet meddelas orsakas av kvarhållandet eller förbudet mot resa.

Kvarhållandet och förbudet mot resa får inte återkallas förrän kostnaderna helt har betalats eller tillräcklig säkerhet har ställts för betalningen av dem.

#### 78 §

##### *Avgifter och ersättning för kostnaderna till Transport- och kommunikationsverket*

De kostnader som avses i 77 § tas ut enligt lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

Bestämmelser om övriga avgifter som enligt denna lag ska tas ut för Transport- och kommunikationsverkets prestationer finns i lagen om grunderna för avgifter till staten. Närmare bestämmelser om avgifterna utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

#### 79 §

##### *Ersättning för kostnaderna till utsedda flaggstatsbynspektörer*

Den som beställer en flaggstatsbynspektion ska betala en utsedd flaggstatsbynspektör arvode för åtgärder som grundar sig på denna lag eller de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den eller för dokument som utfärdas på basis av åtgärderna.

Utsedda flaggstatsbynspektörer har rätt att av beställaren få ersättning för sina resekostnader samt dagtraktamente enligt statens resereglemente. Om fartyget inte ligger vid kaj, ska den utsedda flaggstatsbynspektören transporteras till fartyget eller har han eller hon rätt att få ersättning för sina kostnader med anledning av ordnandet av transport.

#### 80 §

##### *Indrivning av arvoden till utsedda flaggstatsbynspektörer samt av deras kostnader*

Arvoden till utsedda flaggstatsbynspektörer samt deras kostnader får drivas in hos den betalningsskyldige utan dom eller beslut, med iakttagande av vad som föreskrivs i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007).

#### 81 §

##### *Tillsynsmyndighetens ersättningsansvar*

Skada som uppkommit till följd av fel eller försummelse som tillsynsmyndigheten orsakat då denna utfört en i denna lag avsedd uppgift ersätts enligt skadeståndslagen (412/1974).

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

#### 82 §

##### *Tjänsteansvar*

På utsedda flaggstatsbynspektörer som utför uppgifter som avses i denna lag tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar.

Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

#### 83 §

##### *Ändringssökande och verkställighet*

I Transport- och kommunikationsverkets andra beslut än beslut om kvarhållande av fartyg, förbud mot tillträde till hamn för ett fartyg eller förbud mot resa för ett ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg får omprövning begäras. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003).

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

Med undantag för beslut om påföljdsavgift enligt 69 § får beslut som fattats med stöd av denna lag verkställas oberoende av begäran om omprövning eller besvär, om inte den myndighet där ändring söks bestämmer något annat.

12 kap.

### **Ikraftträdande och övergångsbestämmelser**

84 §

#### *Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft den xx xxxxxx 2027.

Genom denna lag upphävs lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995).

Om det någon annanstans i lagstiftningen hänvisas till den upphävda lagen, ska hänvisningen anses avse denna lag.

85 §

#### *Övergångsbestämmelser*

Sådana beslut som gäller när denna lag träder i kraft och som har beviljats med stöd av den upphävda lagen och författningar som har utfärdats med stöd av den förblir i kraft med de villkor som anges i besluten.

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

2.

## Lag

### om verkställighet av böter

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om verkställighet av böter (672/2002) 1 § 2 mom. 63 punkten, sådan den lyder  
i lag 1379/2025, och  
*fogas* till 1 § 2 mom. en ny 64 punkt som följer:

1 §

Denna lag innehåller bestämmelser om verkställighet av följande administrativa påföljder av  
straffkaraktär:

-----  
63) påföljdsavgifter enligt 4 kap. i lagen om tillsyn över vissa system för artificiell intelligens  
(1377/2025),

64) påföljdsavgift enligt 69 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (XX/2026).

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

Helsingfors den 20xx

**Statsminister**

**Förnamn Efternamn**

..minister Förnamn Efternamn

## **Lag**

### **om verkställighet av böter**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om verkställighet av böter (672/2002) 1 § 2 mom. 63 punkten, sådan den lyder  
i lag 1379/2025, och  
*fogas* till 1 § 2 mom. en ny 64 punkt som följer:

*Gällande lydelse*

[Text] # §

*Föreslagen lydelse*

1 §  
Denna lag innehåller bestämmelser om  
verkställighet av följande administrativa  
påföljder av straffkaraktär:

63) påföljdsavgifter enligt 4 kap. i lagen om  
tillsyn över vissa system för artificiell  
intelligens (1377/2025),

64) påföljdsavgift enligt 69 § i lagen om  
tillsyn över fartygssäkerheten (XX/2026).

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