

**Regeringens proposition till Riksdagen om godkännande av ändringarna i 1979 års internationella konvention om efterspanings- och räddningstjänst till havs med förslag till lag om ikraftträdande av de bestämmelser i konventionen som hör till området för lagstiftningen samt sjöräddningslag och vissa lagar som har samband med den**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att riksdagen godkänner de ändringar som den 18 maj 1998 gjordes i den internationella konvention om efterspanings- och räddningstjänst till havs som den 27 april 1979 ingicks i Hamburg. Det föreslås också att riksdagen antar en lag om ikraftträdande av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av den ovan nämnda konventionen. I propositionen föreslås att det stiftas en sjöräddningslag som skall ersätta den gällande lagen om sjöräddningstjänst. Genom sjöräddningslagen genomförs bl.a. de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av den ovan nämnda konventionen. Samtidigt ändras också vissa andra lagar som gäller sjöräddningstjänsten.

Avsikten är att sjöräddningslagen skall bilda en så tydlig helhet som möjligt i fråga om sjöräddningsuppgifterna. Genom sjöräddningslagen bestäms uttryckligen om räddning av människor i sjönöd. Utanför lagens tillämpningsområde lämnas således fortsättningsvis räddningsinsatser som enbart avser egendom, t.ex. förlista fartyg. Om bekämpning av miljöskador till sjöss skall bestämmas någon annanstans.

Avsikten är att gränsbevakningsväsendet alltså skall svara för ordnandet av sjöräddningstjänsten.

Gränsbevakningsväsendet svarar för planeringen, utvecklingen och övervakningen av sjöräddningstjänsten samt för samordningen av sjöräddningsuppgifterna. Gränsbevakningsväsendet skall också leda efterspanings- och räddningsverksamheten samt i egenskap av sjöräddningstjänstens ledande myndighet delta i efterspanings- och

räddningsverksamheten med sin fartygs- och luftfartygsutrustning. Också vissa andra myndigheter får i uppdrag att delta i sjöräddningsuppgifter med sin utrustning och specialsakkunskap. Det föreslås samtidigt att ställningen för frivilliga föreningar och andra sammanslutningar som deltar i sjöräddningstjänsten förstärks.

Det föreslås att det inrättas en delegation för sjöräddningstjänsten. Delegationen skall samordna verksamheten vid de myndigheter samt frivilliga föreningar och andra sammanslutningar som deltar i sjöräddningstjänsten. För att effektivera samarbetet föreslås att det inrättas en ledningsgrupp för sjöräddningsdistriktet och vid behov också en ledningsgrupp på olycksplatsen. Det föreslås att en bestämmelse om ledningsgrupper också tas in i den lagstiftning som gäller bekämpning av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor.

Genom sjöräddningslagen och den förordning av statsrådet som utfärdas med stöd av den bestäms på det sätt som förutsätts i den ovan nämnda konventionen om grunderna för sjöräddningstjänsten och om de praktiska arrangemangen för ledning och utförande av efterspanings- och räddningsuppdrag. Med anledning av bestämmelserna i den ovan nämnda konventionen överförs ansvaret för sjöräddningstjänstens radiokommunikation i farosituationer på gränsbevakningsväsendet. I övrigt svarar sjöfartsverket liksom tidigare för radiokommunikationen i säkerhetssyfte inom sjöfarten.

Genom sjöräddningslagen blir det förbjudet att utan tillstånd använda internationella

nödsignaler annat än i nödlägen. Det föreslås att i sjölagen tas in en bestämmelse enligt vilken befälhavaren på ett fartyg utan dröjsmål skall underrätta sjöräddningsmyndigheterna om det finns risk för att fartyget råkar i sjönöd som kan orsaka fara för personerna ombord. Lagen om integritetsskydd vid telekommunikation och dataskydd inom televerksamhet ändras för att rättsläget skall bli tydligare när det gäller lokalisering av nödställda

mobilterminalanvändare till sjöss och också på andra platser. Samtidigt ändras på motsvarande sätt vissa andra bestämmelser gällande utlämnande av identifierings- och positionsbestämningsuppgifter i den övriga lagstiftningen.

De lagar som ingår i propositionen avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att de har antagits och blivit stadfästa samt samtidigt som ändringarna av konventionen träder i kraft för Finlands del.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING .....	3
ALLMÄN MOTIVERING .....	5
1. 1. Nuläge .....	5
1.1. Lagstiftning .....	5
1.2. Hamburgkonventionen .....	6
1.3. Andra internationella konventioner som gäller sjöräddning .....	7
1.4. Praxis .....	9
1.5. Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i utlandet .....	11
1.6. Bedömning av nuläget .....	14
2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen .....	15
2.1. Propositionens mål .....	15
2.2. De viktigaste förslagen .....	16
<i>Ändringarna av Hamburgkonventionen</i> .....	16
<i>Tillämpningsområde</i> .....	16
<i>Begrepp och definitioner</i> .....	17
<i>Myndigheter inom sjöräddningstjänsten</i> .....	17
<i>Samordning av uppgifter</i> .....	18
<i>Frivillig verksamhet</i> .....	19
<i>Krav på beredskap</i> .....	19
<i>Rätt att få uppgifter och personregister</i> .....	20
<i>Nödsignaler</i> .....	20
<i>Skyldighet att underrätta om fara som hotar fartyg</i> .....	21
3. Propositionens verkningar .....	21
3.1. Ekonomiska verkningar .....	21
3.2. Verkningar i fråga om organisation och personal .....	25
3.3. Miljökonsekvenser .....	25
4. Beredningen av propositionen .....	25
4.1. Beredningen av ändringarna av Hamburgkonventionen .....	26
4.2. Beredningsskeden och beredningsmaterial i fråga om sjöräddningslagen 26	26
4.3. Remissutlåtanden .....	27
5. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll .....	29
5.1. Samband med andra propositioner .....	29
5.2. Propositionens samband med landkapet Ålands självstyrelse .....	30
5.3. Samband med internationella fördrag och förpliktelser .....	30
DETALJMOTIVERING .....	32

1.	Ändringarna i Hamburgkonventionen.....	32
2.	Lagförslag .....	34
2.1.	Lag om ikraftträdande av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av 1979 års internationella konvention om efterspanings- och räddningstjänst till havs .....	34
2.2.	Sjöräddningslagen .....	35
2.3.	Sjölag .....	70
2.4.	Lag om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg .....	71
2.5.	Lag om integritetsskydd vid telekommunikation och dataskydd inom televerksamhet .....	71
2.6.	Lag om nödcentraler.....	73
2.7.	Lag om räddningsväsendet .....	74
2.8.	Lag om offentlighet i myndigheternas verksamhet .....	74
3.	Närmare bestämmelser.....	74
4.	Ikraftträdande .....	75
5.	Behovet av riksdagens samtycke .....	75
6.	Lagstiftningsordning .....	76
	<b>LAGFÖRSLAGEN .....</b>	<b>79</b>
	om ikraftträdande av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av 1979 års internationella konvention om efterspanings- och räddningstjänst till havs.....	79
	Sjöräddningslag .....	80
	om ändring av 6 kap. sjölagen.....	90
	om ändring av lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg ....	91
	om ändring av 7 och 18 § lagen om integritetsskydd vid telekommunikation och dataskydd inom televerksamhet .....	92
	om ändring av 8 § lagen om nödcentraler .....	93
	om ändring av 43 § lagen om räddningsväsendet .....	94
	om ändring av 24 § lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet .....	95
	<b>BILAGA .....</b>	<b>96</b>
	<b>PARALLELLTEXTER .....</b>	<b>96</b>
	om ändring av 7 och 18 § lagen om integritetsskydd vid telekommunikation och dataskydd inom televerksamhet .....	96
	om ändring av 8 § lagen om nödcentraler .....	98
	om ändring av 43 § lagen om räddningsväsendet .....	99
	om ändring av 24 § lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet .....	100
	<b>ÄNDRINGAR I 1979 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION OM EFTERSPANINGS- OCH RÄDDNINGSTJÄNST TILL HAVS.....</b>	<b>101</b>

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1. 1. Nuläge

#### 1.1. Lagstiftning

Om sjöräddningstjänsten bestäms i *lagen om sjöräddningstjänst* (628/1982). I 1 § anges lagens tillämpningsområde. Den helhet som bildas av de insatser som görs för att rädda människoliv i sjönöd eller i hotande farosituationer på havsområde kallas *sjöräddningstjänst*. I motiveringen till regeringens proposition med förslag till lag om sjöräddningstjänst (RP 41/1982 rd) konstateras uttryckligen att bärgande av egendom som utförs av kommersiella samfund faller utanför lagens tillämpningsområde.

Enligt 2 § leder gränsbevakningsväsendet sjöräddningstjänsten och deltar i de praktiska räddningsinsatserna vid sidan av de övriga statliga och kommunala myndigheter som nämns i lagen. De övriga myndigheterna, som nämns i 3 §, är sjöfartsväsendet, polisen, försvarsmakten, tullverket, väg- och vattenbyggnadsverket, post- och televerket samt luftfarts-, brand- och hälsovårdsmyndigheterna. Enligt motiveringen till regeringens propositionen deltar dessa myndigheter i räddning på havsområden, förutom post- och televerket och luftfarts- och social- och hälsovårdsmyndigheterna som deltar i sjöräddningsuppgifter på land.

Närmare bestämmelser om de ovan nämnda myndigheternas sjöräddningsuppgifter finns i förordningen om *sjöräddningstjänst* (661/1982). Enligt förordningen är uppgifterna följande:

- 1) gränsbevakningsväsendet svarar för sjöräddningstjänsten samt omhänderhar planeringen, ledningen och övervakningen av den ävensom koordineringen av de i sjöräddningstjänsten deltagande myndigheternas och samfundens verksamhet,
- 2) försvarsmakten övervakar havsområdet i syfte att observera och lokalisera nödsituationer samt deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten,

3) polisen, tullverket, vägverket och brandmyndigheterna deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten,

4) hälsovårdsmyndigheterna handhar den medicinska räddningsverksamheten,

5) sjöfartsverket sköter nöd- och säkerhetskommunikationen och samordningen av de däri deltagande myndigheternas, inrättningarnas och sammanslutningarnas verksamhet samt deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten,

6) luftfartsmyndigheterna deltar i sjöräddningstjänsten med anlitan av luftfartens räddningstjänstsystem.

Enligt 5 § lagen om sjöräddningstjänst är varje arbetsför person som vistas inom en sjöbevakningssektions verksamhetsområde skyldig att på anfordran av kommandören för sjöbevakningssektionen bistå vid sjöräddning, om inte giltigt skäl ställer hinder. Enligt 6 § 2 mom. skall var och en på anfordran av kommandören för sjöbevakningssektionen för användning i sjöräddningsuppdrag överlämna signalmateriel, räddningsutrustning och motsvarande utrustning samt bränsle och smörjmedel.

Till den som förordnats att delta i ett sjöräddningsuppdrag betalas enligt 8 § 1 mom. av statens medel ett skäligt arvode, som beräknas enligt den tid som insatsen har krävt. Den som i räddningsverksamhet fått sina kläder, redskap och verktyg förstörda får enligt 8 § 2 mom. ersättning av staten. Enligt 9 § betalas ersättning också till den som råkar ut för en olycka i samband med räddningsverksamhet.

I 4 § ingår en allmän förpliktelse att organisera sjöräddningstjänsten så att räddningsåtgärder kan vidtas utan dröjsmål och effektivt. Enligt 11 § kan uppgifter som ansluter sig till sjöräddningstjänsten anförtros frivilliga organisationer. Kostnaderna för fullgörandet av dessa uppgifter kan enligt den nämnda paragrafen ersättas av statens medel. En handling som i praktiken haft stor betydelse vid organiseringen av sjöräddningstjänsten är inrikesministeriets sjöräddnings-

instruktion. Ursprungligen meddelades instruktionen med stöd av ett beslut som statsrådet fattade den 15 mars 1973 om arrangemang för utveckling av räddningstjänsten. Instruktionen har ändrats flera gånger. Numera grundar sig utfärdandet av instruktionen på bestämmelserna om bemyndigande i förordningen om sjöräddningstjänst. Instruktionen har beretts i samarbete mellan myndigheterna och de frivilliga organisationer som deltar i räddningstjänsten. Den gällande sjöräddningsinstruktionen utfärdades 1985. Instruktionen innehåller uppgifter om grunderna för sjöräddningstjänsten, sjöräddningssystemet, verksamheten inom systemet och samarbetet mellan olika instanser.

Allmänna bestämmelser om skyldigheten för befälhavaren på ett fartyg att se till fartyget och säkerheten för människorna ombord ingår i sjölagen (674/1994). Sjölagen gäller endast fartyg som används i handelssjöfart. På ett sådant fartyg som inte används i handelssjöfart tillämpas sjölagens bestämmelser endast om de är tillämpliga.

Enligt 6 kap. 3 § sjölagen skall befälhavaren på ett fartyg innan en resa påbörjas se till att fartyget med hänsyn till resan och årstiden är sjövärdigt. Under resan skall befälhavaren vaka över att fartyget hålls i behörigt skick.

Enligt 6 kap. 11 § är en befälhavare som anträffar någon i sjönöd skyldig att lämna all den hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda den nödställda, om det kan ske utan allvarlig fara för eget fartyg eller besättningen eller övriga personer ombord. Om befälhavaren i något annat fall har fått kännedom om att någon är i sjönöd eller om befälhavaren har fått kännedom om någon fara som hotar sjötrafiken, är befälhavaren skyldig att vidta åtgärder för att rädda den nödställda eller avvärja faran.

I sjötrafiklagen (463/1996) finns bestämmelser om skyldigheten för var och en att iakttä den omsorg och försiktighet som omständigheterna kräver för att undvika olyckor. Sjötrafiklagen gäller i princip alla som färdas på vatten, men den innehåller inga bestämmelser som uttryckligen gäller olyckor eller nödlägen.

Bekämpningen av miljöskador på havsområden ankommer på både statliga och kommunala myndigheter. Bestämmelser om be-

kämpningen av miljöskador finns i havsskyddslagen (1415/1994) och lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg (300/1979). Miljöskador bekämpas i allmänhet med hjälp av organisationer som grundats fall för fall. Till dessa organisationer kan höra ett flertal både statliga och kommunala myndigheter.

Bestämmelserna i lagen om räddningsväsendet (561/1999) gäller som allmänna bestämmelser räddningsinsatser på ett havsområde som hör till en kommun. Enligt 1 § 3 mom. tillämpas lagen inte på verksamhet som avses i lagen om sjöräddningstjänst.

Enligt lagen om integritetsskydd vid telekommunikation och dataskydd inom televerksamhet (565/1999), nedan *lagen om dataskydd vid telekommunikation*, lagen om räddningsväsendet och lagen om nödcentraler (157/2000) kan identifieringsuppgifter och andra uppgifter om den anslutning från vilken nödmeddelandet gjorts utlämnas till de myndigheter som tar emot nödmeddelanden. De gällande bestämmelserna berättigar dock inte till utlämnande i nödlägen av uppgifter för positionsbestämning av mobilterminaler.

## 1.2. Hamburgkonventionen

I Hamburg ingicks den 27 april 1979 inom ramen för den Internationella sjöfartsorganisationen (*International Maritime Organization, IMO*) en internationell konvention om efterspanings- och räddningstjänst till havs (*International Convention on Maritime Search and Rescue*), nedan *Hamburgkonventionen*. Finland anslöt sig till konventionen den 6 december 1986, och konventionen sattes i kraft genom en förordning.

Viktiga bestämmelser om organiseringen av efterspanings- och räddningsinsatserna ingår i Hamburgkonventionens bilaga, som är en del av konventionen. Genom konventionen och dess bilaga skapas en internationell grund och anges prestationskrav för kuststaternas sjöräddningssystem, även om den nationella lagstiftningen och genomföringssättet i de olika länderna avviker från varandra. Inom t.ex. Östersjöområdet finns inte två länder med exakt likadana sjöräddningssy-

stem.

I Hamburgkonventionen uppmanas de avtalslutande parterna att ingå avtal med sina grannstater för att fastställa gränserna för ansvaret för sjöräddningstjänsten samt för att organisera samarbetet vid räddningsverksamhet vid sjöolyckor. I konventionen förpliktas de avtalslutande parterna att vidta alla lagstiftningsåtgärder eller andra ändamålsenliga åtgärder för att verkställa konventionen och dess bilaga som är en väsentlig del av konventionen. Det innebär bl.a. att de avtalslutande parterna skall garantera att de i sina kustvatten har en nödvändig och ändamålsenlig efterspanings- och räddningstjänst som räddar människor i nöd.

I Hamburgkonventionen ingår också bestämmelser om bl.a. ledning av sjöräddningsuppdrag, klassificering av kritiska lägen enligt allvarlighetsgrad, åtgärder som krävs i kritiska lägen samt om planer och system. Bilagan till Hamburgkonventionen ändrades den 18 maj 1998. Internationellt trädde ändringarna i kraft den 1 januari 2000. Genom ändringen av bilagan ändrades konventionens tillämpningsområde. I kapitel I i bilagan togs som nya definitioner i bruk bl.a. begreppen "efterspaning", "räddning" samt "efterspanings- och räddningstjänst". I begreppet efterspanings- och räddningstjänst togs till skillnad från tidigare in organisering av kommunikationen vid kritiska lägen till sjöss. Det nämnda begreppet och därmed också konventionens tillämpningsområde började också omfatta medicinsk rådgivning, den medicinska första hjälpen samt transport av de räddade till en säker plats.

På flera punkter i ändringarna understryks att den avtalslutande parten skall ordna sjöräddningstjänsten antingen ensam enligt de tidigare kraven eller alternativt i samarbete med andra stater. Till skillnad från tidigare togs i bilagan in en förpliktelse enligt vilken den avtalslutande statens räddningscentral skall stå i beredskap dygnet runt. Vidare skall vid räddningscentralen hela tiden finnas utbildad personal som kan använda engelska som arbetsspråk. I konventionen och dess bilagor har inte tidigare förutsatts kunskaper i engelska.

Genom ändringen togs i konventionens bilaga in en bestämmelse enligt vilket den av-

talsslutande parten skall säkerställa att dess räddningscentraler på begäran lämnar andra räddningscentraler bistånd. I den tidigare bestämmelsen sades att de avtalslutande parterna skall eftersträva en sådan situation. Som ändring jämfört med tidigare krävs att räddningscentralerna och räddningsundercentralerna skall ha detaljerade planer för efterspanings- och räddningsverksamheten. Som ytterligare en ändring jämfört med tidigare krävs att räddningscentralerna och räddningsundercentralerna skall ha ändamålsenlig och snabb tillgång till register över kommunikationsanordningar.

### 1.3. Andra internationella konventioner som gäller sjöräddning

Den finländska sjöräddningslagstiftningen stöder sig förutom på Hamburgkonventionen också delvis på andra internationella konventioner, som har satts i kraft på nationell nivå antingen genom lag eller genom förordning. Nedan nämns de i detta sammanhang viktigaste av de andra för Finland bindande internationella konventioner som gäller sjösäkerhet, sjöräddning och skydd av den marina miljön. Det är motiverat att nämna också de sistnämnda fastän de inte gäller sjöräddningstjänsten, eftersom propositionen innehåller ett förslag till att ta in en bestämmelse om ledningsgrupper i lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg.

I London ingicks den 1 november 1974 en internationell konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (*International Convention for the Safety of Life at Sea*), nedan *SOLAS-konventionen*, som Finland anslöt sig till 1981 (FördrS 11/1981). Bestämmelserna i *SOLAS-konventionen* har redan beaktats i våra nationella författningar. En beaktansvärd bestämmelse i detta sammanhang är dock regel 9 i kapitel V enligt vilken det för varje fartyg och luftfartyg är förbjudet att använda en internationell nödsignal i annan avsikt än att ange att ett fartyg eller luftfartyg är i nöd ävensom att använda någon signal som kan förväxlas med en internationell nödsignal. Bl.a. i anslutning till den ovan nämnda bestämmelsen bestäms i 34 kap. 10 § strafflagen (39/1889) att grundlösa anmäl-

ningar är straffbara. Enligt paragrafen kan en grundlös anmälan avse förutom annan nöd också sjönöd.

SOLAS-konventionen innehåller också en allmän förpliktelse att ordna sjöräddningstjänst. Enligt regel 15 i kapitel V förbinder sig den fördragslutande staten att vidta alla erforderliga åtgärder för kustbevakning och för räddning av nödställda personer till sjöss runt landets kuster. Dessa åtgärder skall inbegripa upprättande, drivande och vidmakthållande av sådana inrättningar för livräddning till sjöss som med hänsyn till sjötrafikens intensitet och farvattnets farliga beskaffenhet befunnits vara möjliga och nödvändiga. Enligt konventionen skall åtgärderna inbegripa tillräckliga medel för upptäckande och räddning av nödställda personer.

I samband med de ändringar som 1995 gjordes i SOLAS-konventionen togs i regel 15 i kap. V in en ny c-punkt. Enligt denna bestämmelse skall passagerarfartyg som kör regeljärtrafik ha en plan för samarbete med de sjöräddningstjänster som ansvarar för de områden genom vilka ruten går. Planen skall utarbetas i samarbete mellan sjöräddningstjänsten och företrädare för fartyget och godkännas av sjöfartsförvaltningen. Planen skall innehålla grunderna för övningar som regelbundet ordnas för att testa om samarbetsplanen fungerar.

I London ingicks den 20 oktober 1972 en konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (*sjövägsreglerna*). I Finland trädde sjövägsreglerna i kraft den 15 juli 1977 (FördrS 30/1977). Konventionen innehåller bl.a. bestämmelser om internationella nödsignaler och användningen av dem.

År 1983 anslöt sig Finland till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*), nedan *MARPOL-konventionen*. Den sattes i kraft på nationell nivå genom förordningen om bringande i kraft av protokollet av år 1978 till 1973 års internationella konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983). Finland har anslutit sig till konventionen om skydd av Östersjöområdets marina miljö (FördrS 12/1980), som senare ersattes av den nya

konvention som trädde i kraft den 17 januari 2000 (FördrS 2/2000).

Finland har också ingått bilaterala avtal och andra avtal som inte är lika omfattande som konventioner om allmän räddningsverksamhet och sjöräddningsverksamhet. Nedan nämns de viktigaste.

Den 5 mars 1993 ingick Finland i Moskva en överenskommelse med Ryssland om samarbete inom efterspanings- och räddningstjänsten till havs och i luften (FördrS 28/1994). Enligt överenskommelsen förbinder sig Finland och Ryssland att betrakta gränsen mellan sina till varandra gränsande flyginformationsregioner (*Flight Information Region, FIR*), nedan *FIR-gräns*, som gräns mellan sina efterspanings- och räddningsregioner till havs och i luften. Parterna förbinder sig också att utveckla samarbetet mellan sina efterspanings- och räddningstjänster. Detta samarbete skall bland annat omfatta gemensamma efterspanings- och räddningstjänstövningar, regelbundna kontroller av de mellanstatliga kommunikationskanalerna, kontaktbesök av experter från efterspanings- och räddningstjänsterna samt utbyte av information om och erfarenheter av efterspanings- och räddningstjänsterna. Vardera parten säkerställer också att det, med avseende på den egna efterspanings- och räddningsregionen, finns fullgoda efterspanings- och räddningstjänster till havs och i luften.

Den 17 november 1993 ingick Finland och Sverige i Stockholm en överenskommelse om samarbete vid sjö- och flygräddning (FördrS 27/1994). Också i denna överenskommelse kom man överens om att använda FIR-gränsen som gräns mellan ländernas sjö- och flygräddningsregioner. Innehållet i överenskommelsen motsvarar innehållet i den ovan nämnda överenskommelsen med Ryssland.

Finland och Estland ingick den 9 september 1998 i Tallinn en överenskommelse om samarbete inom efterspanings- och räddningstjänsten till havs och i luften (FördrS 53/1999). Parterna betraktar gränsen mellan Tammerfors och Tallinns flyginformationsregioner som gräns mellan sina efterspanings- och räddningsregioner till havs och i luften. Också denna överenskommelse är till sitt innehåll mycket lika Finlands överens-



kommelse med Ryssland.

När det gäller allmän räddningstjänst kan nämnas det avtal som den 20 januari 1989 i Stockholm ingicks mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige om samarbete över territorialgränserna i syfte att vid olyckshändelser hindra eller begränsa skador på människor eller egendom eller i miljön (FördrS 21/1992). Det nämnda avtalet utgör ett ramavtal för andra nordiska multilaterala eller bilaterala överenskommelser på området.

#### 1.4. Praxis

Vårt sjöräddningssystem bygger på gränsbevakningsväsendets organisation och områdesindelning. Som det har konstaterats ovan har ändringarna av Hamburgkonventionen ännu inte satts i kraft nationellt på lagnivå. I praktiken har man dock med administrativa medel så långt som möjligt försökt genomföra en stor del av bestämmelserna i Hamburgkonventionen och andra av nationella skäl nödvändiga ändringar i sjöräddningssystemet, och särskilt i ledningssystemet. Sjøräddningsinstruktionen jämte ändringar har haft en central ställning.

Genom ett beslut som inrikesministeriet fattade den 30 november 1995 (2751/42/30) ändrades sjöräddningsinstruktionen och beslöts om vissa frågor i anslutning till organisationen av sjöräddningstjänsten. Enligt beslutet leder, samordnar och övervakar staben för gränsbevakningsväsendet sjöräddningstjänstens samarbete med bistånd av den riksomfattande ledningsgruppen för sjöräddningstjänsten. Ledningsgruppen skall samordna sjöräddningsverksamheten vid de myndigheter och frivilliga organisationer som deltar i sjöräddningstjänsten samt delta i planeringen och utvecklingen av sjöräddningstjänsten på riksnivå. Denna ledningsgrupp som tillsatts av staben för gränsbevakningsväsendet består av företrädare för gränsbevakningsväsendet, sjöfartsverket, inrikesministeriets räddningsavdelning och polisavdelning, försvarsmakten, Luftfartsverket, tullverket, social- och hälsovårdsministeriet samt Finlands Sjøräddningssällskap rf. Finlands ansvarsregion för sjöräddningstjänsten har delats in i Finska vikens sjöräddningsdistrikt, Skärgårdshavets sjöräddnings-

distrikt och Bottniska vikens sjöräddningsdistrikt som står under de tre sjöbevakningssektionernas ansvar. Verksamheten vid de myndigheter och frivilliga organisationer som deltar i sjöräddningstjänsten avpassas till sjöräddningssystemet utan att deras organisation och områdesindelning ändras. Således deltar de i sjöräddningstjänsten i första hand på sitt eget verksamhetsområde. Samarbete med den allmänna räddningstjänsten sker på länsnivå, samarbetsområdesnivå och kommunnivå. I praktiken sker samarbetet direkt med räddningstjänstens nödcentraler. Samarbetet med flygräddningstjänsten sköts via de flygräddningscentraler som Luftfartsverkets varaktiga ministeriets ovan nämnda beslut som trädde i kraft vid ingången av 1996 bildades ett ledningssystem som omfattar en sjöräddningscentral och två undercentraler. Sjøräddningscentralen i anslutning till staben för Skärgårdshavets sjöbevakningssektion i Åbo (*Maritime Rescue Co-ordination Centre, MRCC*) samt sjöräddningsundercentralerna i anslutning till staberna för Finska vikens och Bottniska vikens sjöbevakningssektioner i Helsingfors och Vasa (*Maritime Rescue Sub-centre, MRSC*) svarar självständigt för den praktiska ledningen av sjöräddningstjänsten inom deras sjöräddningsdistrikt. Genom ändringen av systemet förbättrades verksamhetsbetingelserna för dessa ledningsplatser särskilt när det gäller att ta emot nödmeddelanden och slå larm samt upprätthålla lägesbilden och leda verksamheten. Revideringen av ledningssystemet eliminerade också de regionala överlappningar i ledningsfunktionerna som tagit resurser i anspråk. Sjöbevakningsområdenas ledningsplatser verkar inte längre som sjöräddningsundercentraler, men den enligt situationen anpassade operativa beredskapen samt det operativa samarbetet på lokal nivå finns kvar. Vid de ovan nämnda ledningscentralerna, med undantag av Vasa sjöräddningsundercentral, har det redan en tid dygnet runt funnits två tjänstemän som är insatta i ledningsverksamhet och kommunikationsarrangemang i stället för en såsom tidigare. Sedan början av oktober 2000 har också Vasa sjöräddningsundercentral haft en ordinarie sammansättning på två personer. Ändringen

grundar sig delvis på gränsbevakningsväsendets andra funktionella behov, som beror på avskaffandet av de kontroller vid de inre gränserna som avses i den konvention som den 19 juni 1990 ingicks i Schengen och som gäller tillämpningen av Schengenavtalet av den 14 juni 1985 mellan regeringarna i de stater som ingår i den ekonomiska unionen Benelux, Förbundsrepubliken Tyskland och Franska republiken om gradvis avskaffande av kontroller vid de gemensamma gränserna. Ändringen grundar sig även delvis på de uppgifter som ingår i det fartygstrafikservice-system (*Vessel Traffic Service, VTS*) som inbegriper styrnings- och stödfunktioner för fartygstrafiken. Trots de ovan nämnda uppgifterna som inte hör till den egentliga sjöräddningstjänsten är den nya jourhavande en institutts officer som är insatt i ledningsverksamhet och kommunikationsarrangemang och som också har utbildning som sjöräddningsledare. När det inträffar något som kräver sjöräddningsinsatser, frigörs jourhavande från sina andra uppgifter för sjöräddningsuppgifter för den tid som de inledande åtgärderna kräver.

Största delen av sjöräddningsinsatserna leds med hjälp av den ovan beskrivna ordinarie personalen vid sjöräddningscentralen och sjöräddningsundercentralerna på det sätt som närmare anges i den sjöräddningsplan som godkänns av kommandören för sjöbevakningssektionen. När svårare olyckor inträffar kan centralernas ledningsorganisationer förstärkas med nödvändig extrapersonal. Ledningsgruppen för sjöräddningsdistriktet eller delar av den kan också tillkallas. I den av kommandören för sjöbevakningssektionen tillsatta ledningsgruppen för sjöräddningsdistriktet finns representanter från de myndigheter och frivilliga organisationer som deltar i sjöräddningstjänsten. Vid behov kan kommandören för sjöbevakningssektionen kalla experter från också andra områden till ledningsgruppen.

Sjöräddningscentralen i Åbo är internationell förbindelselänk för sjöräddningstjänsten i Finland. Sjöräddningscentralen upprätthåller de för sjöräddningssamarbetet nödvändiga operativa kontakterna till andra staters sjöräddningssystem samt svarar för de praktiska arrangemangen när hjälp ges till något annat

land eller när något annat land ber om hjälp. Inom Finska vikens sjöräddningsdistrikt har Helsingfors sjöräddningsundercentral hand om motsvarande kontakt till sjöräddningscentralerna i S:t Petersburg och Tallin. Inom den del av den sjöräddningscentralen som tillhör den del av Hamburgkonventionen delas kritiska lägen in i ovisshetslägen, beredskapslägen och nödlägen. Även i Finland har sjöräddningstjänsten funktionellt övergått till denna indelning. Den har också iakttagits vid statistikföringen av sjöräddningsuppdragen.

Enligt gränsbevakningsväsendets statistik utfördes under 1997-1999 inom Finlands ansvarsregion för sjöräddningstjänsten årligen i genomsnitt ca 1 235 sjöräddningsuppdrag som hör till kategorierna enligt den ovan nämnda klassificeringen. Antalet var 1 277 år 1997, 1 195 år 1998 och 1 234 år 1999.

Under 1997-1999 fördelade sig alarmeringssättet så att det absolut vanligaste sättet var att slå larm per telefon. Med telefon avses i detta sammanhang både telefoner som är anslutna till ett fast nät och mobilterminaler av olika slag. Andelen larm som gavs med sådana apparater var under uppföljningsperioden ca 78 % av alla larm. Cirka tre procent av alla larm gavs med nödraket. Andelen larm som gavs med radiotelefon, t.ex. sjö-VHF-telefon, var i genomsnitt något över nio procent av alla larm.

Andelen larm som gavs via satellitbaserade signalsystem var mindre än fem procent av alla fall. Förutom några undantag har dessa fall visat sig vara falsklarm. Antalet medvetna falsklarm som ledde till efterspanings- och räddningsverksamhet var i genomsnitt tio per år. Medvetna falsklarm gavs i allmänhet med nödraket.

Verksamhetstiden för de efterspanings- och räddningsenheter som deltog i sjöräddningsuppdrag 1997-1999 var i genomsnitt ca 4 203 timmar på årsnivå. Gränsbevakningsväsendets enheters andel av denna verksamhetstid var 2 636 timmar, dvs. över 62 %. Den genomsnittliga verksamhetstiden för enheterna vid Finlands Sjöräddningssällskap rf under den nämnda tidsperioden var enligt gränsbevakningsväsendets uppgifter i genomsnitt 940 timmar per år, dvs. över 22 % av den sammanlagda verksamhetstiden. Räddningsverkens andel av verksamhetstiden var 264

timmar (6,3 %), polisens andel 137 timmar (3,2 %), sjöfartsverkets andel 55 timmar (1,3 %), försvarsmaktens andel 23 timmar (0,55 %), tullens andel 7 timmar (0,15 %) och de övriga medverkandes andel sammanlagt 141 timmar (3,4 %). Vidare har sjöräddningscentralen och sjöräddningsundercentralerna, som drivs av gränsbevakningsväsendet, på årsnivå använt i genomsnitt ca 2 327 timmar till ledning av efterspanings- och räddningsuppdrag.

Som det framgår av de ovan nämnda uppgifterna har Finlands Sjärräddningssällskap rf en betydande roll vid sjöräddningsuppdrag. Föreningen deltar i sjöräddningsuppgifterna enligt sina egna regler och karaktären hos sin verksamhet. Efter gränsbevakningsväsendet är den frivilliga sjöräddningstjänsten den instans som utför de flesta sjöräddningsuppdragen.

Största delen av sjöräddningsuppdragen består av efterspaning och räddning av fritidsfartyg. Under 1997-1999 avsåg i genomsnitt 76 % av sjöräddningsuppdragen fritidsfartyg.

Enligt gränsbevakningsväsendets statistik för 1995-2000 har man i nödlägen, dvs. i lägen där människoliv med säkerhet varit i fara, nästan alltid kunnat inleda efterspanings- och räddningsinsatserna inom en timme efter larmet. Under uppföljningsperioden omfattade sjöräddningstjänstens insatser i genomsnitt 3 372 människor på årsnivå. Antalet omkomna räddningsobjekt var i genomsnitt 25 och antalet räddningsobjekt som troligen omkommit, d.v.s. försvunna personer, i genomsnitt 11 per år. Antalet fall där det trots larmet inte förekom något verkligt behov av hjälp var ca 390 på årsnivå. Enligt förordningen om sjöräddningstjänst sköter sjöfartsverket nöd- och säkerhetskommunikationen. I praktiken har uppgifterna redan nu fördelats så att det i första hand är sjöräddningscentralen och sjöräddningsundercentralerna som följer radiokommunikationen och vidtar de åtgärder som nödläget kräver. Turku Radio, som drivs av sjöfartsverket, har hand om den övriga radiokommunikationen i säkerhetssyfte inom sjöfarten och bekräftar åtgärderna när det gäller nödkommunikation. I både radiokommunikationen i farosituationer och den övriga radio-

kommunikationen i säkerhetssyfte inom sjöfarten utnyttjas Suomen Erillisverket Oy:s kustradionät. Samma nät används också för att tillgodose behoven inom det globala nöd- och säkerhetssystemet för sjöfarten (*Global Maritime Distress and Safety System, GMDSS*). Användningen av nätet grundar sig på ett handelsavtal mellan sjöfartsverket och Suomen Erillisverket Oy.

### 1.5. Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i utlandet

Nedan följer en kort beskrivning av hur sjöräddningstjänsten har ordnats i vissa europeiska stater.

*Sverige.* I Sverige svarar sjöfartsverket för sjöräddning. Enligt räddningstjänstlagen skall sjöfartsverket svara för efterforskning och räddning av människor i sjönöd och för sjuktransporter från fartyg.

I sjöräddningsuppdrag deltar alla myndigheter längs kusten. De viktigaste är kustbevakningen, försvarsmakten, luftfartsverket och de kommunala räddningskårerna. Systemet för ledning av sjöräddningen förnyades i april 1995. Kärnan i systemet är nu sjöräddningscentralen i Göteborg. Den tidigare sjöräddningscentralen i Stockholm fungerar nu som säkrande sjöräddningsundercentral. Den tidigare sjöräddningsundercentralen på Gotland har lagts ner.

Sjöräddningscentralen i Göteborg är samlokaliserad med den riksomfattande flygräddningscentralen. Avsikten har varit att slå samman de nämnda centralerna till en i både administrativt och operativt hänseende gemensam sjö- och flygräddningscentral. Detta mål har ännu inte nåtts, men utredningsarbetet fortgår.

Vid sjöräddningscentralen finns för närvarande åtminstone två personer dygnet runt. Under 2001 kommer man att övergå till ett system med tre jourhavande. Dessutom är de representanter för andra myndigheter som arbetar i samma lokaler tillgängliga för ledning av räddningsoperationer om läget det kräver.

I farosituationer kan sjöräddningscentralen beordra enheter vid vilken myndighet som helst, sjöräddningssällskapets fartyg och ock-

så civila fartyg på området att delta i räddningsuppgifterna. Sjöräddningshelikoptrarnas aktionsberedskap grundar sig på ett avtal mellan sjöfartsverket och försvarsmakten. I enlighet med avtalet finns det fyra helikoptrar med dygnetruntjour i södra Sverige. Dessa helikoptrar finns i Säve, Ronneby, Visby och Berga. I Sundsvall på området vid Bottniska viken finns en helikopter med ca en timmes startberedskap.

*Estland.* För sjöräddningstjänsten i Estland svarar i enlighet med räddningslagen Estlands gränsbevakningsväsende. Ansvaret för oljebekämpning har även överförts på gränsbevakningsväsendet från början av 2001.

Sjöräddningssystemet baserar sig på gränsbevakningsväsendets organisation. Sjöräddningscentralen ligger i Tallinn. Sjöräddningsundercentralerna finns i Narva-Jõesuu, på Dagö (*Kärdla*) och på Ösel (*Kuressaare*). Estlands sjöräddningssystem har varit med om en mycket snabb utveckling både när det gäller ledningssystemet och när det gäller räddningsenheternas beredskap. För sjöräddningsuppdrag används i huvudsak gränsbevakningsväsendets, sjöfartsverkets och marinens ytfartygsenheter. Dygnetruntjouren i Tallinn sköts av en av gränsbevakningsväsendets helikoptrar som lämpar sig för sjöräddningsverksamhet och ett flygplan som bägge har en timmes startberedskap.

*Ryssland.* Den myndighet som ansvarar för sjöräddningstjänsten är transportministeriets sjötransportavdelning. Under den finns ryska statens sjöräddningscentral som samordnar sjöräddningstjänsten i hela landet. Den deltar dock inte i ledningen av operationer. Transportministeriet ansvarar också för säkerheten inom sjöfarten och räddning av egendom till sjöss. Ryssland har en sjöräddningscentral i S:t Petersburg på Östersjöns kust. Det finns inga undercentraler. De luftfartyg som behövs vid sjöräddningsuppdrag tillkallas i allmänhet från flygräddningscentralen i Moskva.

*Lettland.* I Lettland är sjöräddningstjänsten ett förvaltningsområde som har administrerats av sjöfartsverket, som lyder under transportministeriets sjötransportavdelning. I bör-

jan av 2001 överfördes ansvaret för sjöräddning dock på marinen.

Sjöräddningscentralen finns i Riga. Undercentralerna ligger i Liepaja och Ventspils. Beredningen av den nationella lagstiftningen om sjöräddningstjänsten pågår ännu. Sjöräddningsverksamheten grundar sig för närvarande på ett beslut av regeringen och sjöfartsverkets anvisningar som godkändes 1994. Som sjöräddningsenheter används olika myndigheters fartygsenheter, som används av förutom flottan åtminstone miljöministeriet, gränsbevakningsväsendet och sjöfartsverket. En del av sjöräddningsutrustningen består av närområdesstöd som Sverige, Danmark och Finland har beviljat för sjöräddningstjänsten.

*Litauen.* I Litauen leds sjöräddningstjänsten av hamnförvaltningen i Klaipeda som lyder under transportministeriet. Hamnchefen i Klaipeda är samtidigt direktör för Klaipeda sjöräddningscentral. Det finns inga undercentraler.

*Polen.* För organiseringen av sjöräddningstjänsten i Polen svarar ett kommersiellt statligt företag, Polish Ship Salvage Company. Det har också i uppgift att rädda egendom samt bekämpa miljöskador till sjöss. Verksamheten baserar sig på ett avtal mellan det nämnda företaget och ministeriet för transport och havsekonomi. Sjöräddningstjänstens arrangemang och verksamhet övervakas av sjöfartsförvaltningen.

Sjöräddningscentralen ligger i Gdynia. Under den finns en undercentral i Swinoujście. En räddningsledare med assistent är alltid på plats vid centralerna. Ett stort antal räddningsfartygsenheter har placerats vid räddningsstationerna på olika delar av kusten. För räddningsuppdrag kan användas flottans helikoptrar och flygvapnets flygplan som är stationerade vid fyra baser nära kusten. Som helhet bedömt är Polens sjöräddningssystem mycket modernt, och räddningsenheternas beredskap är god.

*Tyskland.* Förbundsrepubliken Tysklands transport- och försvarsministerier kom 1979 överens om att samarbeta när det gäller ordnandet av räddningstjänsten. År 1982 beviljade transportministeriet en frivillig förening, Tysklands sjöräddningssällskap (*Deutsche*

*Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, DGzRS*), officiell fullmakt att ordna sjöräddningstjänsten i Tyskland. Tysklands sjöräddningssällskap är en privat och självständig organisation, vars verksamhet grundar sig på privata finansiärer. Organisationen får inte statligt stöd. Sjøräddningssällskapet har över 50 egna ytfartygsenheter som det kan använda vid räddningsuppdrag. Den räddningsverksamhet på havsområden som inbegriper användning av luftfartyg grundar sig på ett avtal mellan transportministeriet och försvarsministeriet, och den genomförs i huvudsak med tyska marinens helikopterutrustning. Helikoptrarna tillkallas via en flygräddningscentral.

Systemet har fungerat enligt den ovan beskrivna principen efter att Tyskland återförenades. Den i Rostock belägna sjöräddningscentral som var verksam under Tyska Demokratiska Republikens tid lades ner efter återföreningen av Tyskland. Sjøräddningsverksamheten leds nu från sjöräddningssällskapets sjöräddningscentral som ligger i Bremen. Det finns inga undercentraler. Vid sjöräddningscentralen finns två räddningsledare dygnet runt. När svåra olyckor inträffar kan det inrättas en särskild katastrofstab som till sin sammansättning motsvarar ledningsgruppen för sjöräddningsdistriktet i Finland.

Tysklands sjöräddningssystem skiljer sig märkbart från arrangemangen i övriga europeiska stater, emedan man i Tyskland ålagt en frivillig förening att svara för organiseringen och ledningen av sjöräddningstjänsten.

*Danmark.* För efterspanings- och räddningstjänsten i Danmark svarar marinen och flygvapnet, som lyder under försvarsministeriet. För ledningsverksamheten finns två räddningscentraler. Den ena, som leds av marinen, ligger i Aarhus. Flygvapnet leder den andra som är flygräddningscentralen i Karup. All operativ kontakt till räddningstjänstsystemet sker via sjöräddningscentralen i Aarhus.

Danmarks marin inleder efterspanings- och räddningsinsatser samt styr och samordnar dem på sitt ansvarsområde. Sedan ingången av 2000 har marinen också svarat för be-

kämpning av miljöskador till sjöss. Vid räddningscentralen finns alltid en räddningsledare som bistås av en stab för ledning och kommunikation. Ledningscentralen hör till den operativa avdelningen vid staben för marinen. Om räddningsuppdragen det kräver kan ett av marinens fast bemannade underledningsorgan utses till undercentral. T.o.m. kustradiostationen kan vara undercentral vid sjöräddningsuppdrag.

Om räddningsuppdragen det kräver har sjöräddningscentralen tillgång till alla enheter som ägs av danska staten. Luftfartyg kallas i allmänhet till räddningsuppdrag via flygräddningscentralen.

Räddningshelikoptrarna finns på baser i Aalborg, Skrydstrup och Værløse.

Sjøräddningscentralen kan utnyttja marinens kommunikationsnät. I kommunikationen med civila enheter och fartyg i fara används kustradionätet.

*Norge.* Norges räddningstjänst leds av justitie- och polisdepartementet som biträds av en nationell rådgivande kommitté med representanter från de departement som är centrala med tanke på räddningsverksamheten.

För sjöräddningens operativa verksamhet finns två huvudräddningscentraler, av vilka den södra ligger i Stavanger och den norra i Bodø. Gränsen för dessa centralers ansvarsområden är 65:e breddgraden. Räddningsverksamheten i sin helhet har förenats så att den omfattar sjö- och flygräddningstjänst samt räddningstjänst på land. För samordningen av olika myndigheters verksamhet och ledningen av räddningsverksamheten svarar polisen.

Vid huvudräddningscentralerna finns två räddningsledare dygnet runt. Räddningscentralerna bistås vid behov av en ledningsgrupp ledd av en polismästare med representanter från marinen, flygvapnet, luftfartsverket, televerket och sjukvården. Också andra sakkunniga kan tillkallas från en omfattande rådgivande grupp som består av företrädare för samarbetsmyndigheter och näringslivet.

Under huvudräddningscentralerna finns 55 lokala räddningscentraler i anslutning till polisstationerna. Till dem kan kallas en myndighets- och sakkunniggrupp som motsvarar

den som kallas till huvudräddningscentralerna. De lokala räddningscentralerna används i allmänhet inte vid sjöräddningsuppdrag. I anslutning till de största flygplatserna finns dessutom allt som allt 16 flygräddningsundercentraler.

Som räddningsutrustning används i huvudsak olika myndigheters enheter. De helikoptrar som lämpar sig för räddningsverksamhet har grupperats till fyra baser på kusten så att Norges hela långa kust kan nås inom två timmar efter larm.

*Storbritannien.* Den högsta ledningen av sjö- och flygräddningstjänsten ankommer på miljö-, region- och transportdepartementet. Under departementet finns en delegation som samordnar sjö- och flygräddningstjänsten. Den praktiska ledningen vid sjöräddning och samordningen av verksamhet inom den civila sjöfarten ankommer på sjöfarts- och kustbevakningsverket (*Maritime and Coastguard Agency, MCA*) som lyder under departementet.

Försvarsdepartementet leder flygräddningstjänsten med bistånd av flygvapnets räddningscentraler. Centralerna leder flygvapnets enheter när de deltar i räddnings- och efterspaningsinsatser. De leder också civila luftfartygs verksamhet i enlighet med de avtal som transportdepartementet ingått särskilt. När svåra olyckor inträffar kan MCA begära att flygvapnets flygräddningscentral leder flygenheternas efterspanings- och räddningsinsatser.

MCA har sex sjöräddningscentraler som bistås av sammanlagt 15 undercentraler. Alla sjöräddningscentraler och undercentraler har dygnetruntjour. De stationer som ingår i den organisation som bistår kustbevakningen (*Auxiliary Coastguard*) har grupperats i sektorer under sjöräddningsdistrikten.

I Storbritannien har det frivilliga sjöräddningssällskapet (*Royal National Lifeboat Institution, RNLI*) en betydande ställning. Organisationen har sju avdelningar och 209 fartygsbaser. Det har allt som allt 260 räddningsfartyg av olika slag. Enligt avtal sträcker sig RNLI:s verksamhetsområde 50 sjömil från stranden mot havet. Genom denna indelning säkerställs att vilket objekt som helst som befinner sig under 30 sjömil från stran-

den kan nås inom två timmar under goda väderförhållanden. I dåligt väder kan objekt på ett motsvarande avstånd nås inom minst tre timmar.

Startberedskapen för flottans och flygvapnets räddningshelikoptrar, som är placerade vid tre baser, är 15 minuter under tjänstetid. Utanför tjänstetiden är startberedskapen 45 minuter. Dessutom har kustbevakningen vid två baser räddningshelikoptrar vars verksamhet grundar sig på ett leasingavtal med ett privat företag.

## 1.6. Bedömning av nuläget

Revideringen av Hamburgkonventionen har åstadkommit ett behov av att ändra den gällande sjöräddningslagstiftningen. Ikraftträdandet av de ändringar som gjorts i bilagan till Hamburgkonventionen och som hör till området för lagstiftningen förutsätter bl.a. nya bestämmelser om tillämpningsområdet för sjöräddningstjänsten. Även av andra skäl än revideringen av Hamburgkonventionen är en revidering av sjöräddningslagstiftningen nödvändig.

Om räddnings- och bekämpningsinsatser vid olyckor på havsområden samt i farosituationer bestäms i flera olika lagar. Författningarnas inbördes företrädesordning är i vissa situationer oklar. Enligt vissa författningar skall ett flertal myndigheter ledas av en viss myndighet, medan delvis eller helt samma myndigheter enligt vissa andra författningar skall ledas av någon annan myndighet vid olyckshändelser eller i farosituationer av samma slag. När olyckshändelser eller farosituationer av ett visst slag har uppstått, har det varit besvärligt att få författningarna gällande räddnings- och bekämpningsinsatser och de åtgärder som skall vidtas med anledning av dem att gå ihop med varandra.

Problemen märks tydligast vid flertypsoolyckor, där olyckshändelsen samtidigt hotar eller drabbar människoliv, egendom och miljö. Sjøräddningstjänsten och bekämpningen av miljöskador på havsområden baserar sig i stor utsträckning på myndighetsåtgärder, medan räddning av egendom grundar sig på kommersiell verksamhet. Åtgärder som en-

dast syftar till att rädda egendom till sjöss hör till uppgifterna för de näringsidkare som bedriver sådan verksamhet. Då frågorna om arvoden för räddning av egendom ändå till en viss del beror på om egendomen alltjämt på behörigt sätt omfattas av befälhavarens förfoganderätt eller om fartyget har övergetts, hänger insatser för räddning av människoliv ofta också samman med räddning av egendom.

Frivilliga räddningsenheter kan av ägaren få en frivillig ersättning för räddnings- eller biståndsinsatserna. Myndigheternas räddningsenheter räddar i samband med människoliv också egendom, t.ex. drar loss en båt från ett grund eller bogserar den till närmaste skyddade plats. Ägaren krävs inte på ersättning för dessa åtgärder.

Olja och övriga kemiska ämnen som transporteras ombord på handelsfartyg samt fartygens bränsle medför risk för miljöskador vid olyckor till sjöss. Därför hänger insatser för bekämpning av miljöskador ofta också samman med räddning av egendom. När det börjar brinna på ett fartyg kan räddningsverksamheten samtidigt faktiskt gälla både räddning av människoliv och egendom och dessutom bekämpning av miljöskador. Därför förekommer det i praktiken fall där det samtidigt är fråga om att rädda liv, bekämpa miljöskador och rädda egendom. I lagen om sjöräddningstjänst eller den övriga lagstiftningen finns dock inga tillräckligt klara bestämmelser om samarbetet mellan olika myndigheter och ansvarsfördelningen vid flertypsolyckor av ovan nämnda slag.

Lagen om sjöräddningstjänst och den med stöd av den utfärdade förordningen om sjöräddningstjänst är delvis föråldrade, då en del av de myndigheter som avses i lagen om sjöräddningstjänst har ombildats till affärsverk eller bolag efter att lagen trädde i kraft.

Största delen av sjöräddningsuppdragen gäller fritidsbåtar. Larm slås allt oftare med en mobilterminal. Den teknik som behövs för att man skall kunna positionsbestämma mobilterminaler utvecklas hela tiden. Det blir allt viktigare för såväl sjöräddningsmyndigheterna som nödcentralerna att snabbt och exakt kunna

fastställa var den som använt mobilterminalen befinner sig. Den lagstiftning som gäller positionsbestämning av mobilterminaler i nödlägen och farosituationer är dock till vissa delar bristfällig och oklar.

Den finländska lagstiftning som gäller internationella nödsignaler motsvarar för tillfället inte helt och hållet innehållet i de internationella konventioner som Finland har ingått. Dessutom har nödraketer ofta använts vid medvetna falsklarm.

## **2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen**

### **2.1. Propositionens mål**

Revideringen har två centrala mål. Avsikten med propositionen är för det första att sätta i kraft de ändringar av Hamburgkonventionen som hör till området för lagstiftningen. Av de stater som anslutit sig till Hamburgkonventionen är Finland den enda som har låtit meddela att den ännu inte kan verkställa de ändringar som 1998 gjordes i Hamburgkonventionen och som trädde i kraft internationellt vid ingången av 2000.

Det andra huvudsakliga målet med propositionen är införande av ett sjöräddningssystem som är så enhetligt, tydligt, effektivt och i förhållande till de tillgängliga resurserna så ändamålsenligt som möjligt. Genom de föreslagna bestämmelserna förtydligas de olika myndigheternas uppgifter, fördelningen av ansvaret mellan dem samt samordningen av verksamheten vid räddningsinsatser vid olyckor och i farosituationer till sjöss. I den föreslagna sjöräddningslagen anges på ett tydligt sätt sjöräddningsinsatsernas prioriteringsordning i situationer där fara hotar utöver människoliv också ekonomiska värden eller miljön.

Upprätthållandet av ständig sjöräddningsberedskap och det ledningssystem som den kräver skall skötas av myndigheter. Den centralaste sjöräddningsmyndigheten skall alltjämt vara gränsbevakningsväsendet, som har ett

ledningssystem, utrustning och personal som lämpar sig för uppgiften. Eftersom enbart gränsbevakningsväsendets resurser emellertid inte räcker till för att sköta alla sjöräddningsuppgifter på vårt omfattande havsområde, skall de övriga sjöräddningsmyndigheterna kopplas till sjöräddningssystemet så att deras utrustning och specialsakkunskap kan utnyttjas ändamålsenligt på det sätt som behövs i varje enskild farosituation.

Avsikten är också att på ett ändamålsenligt sätt införliva det frivilliga sjöräddningssystemet med det sjöräddningssystem som upprätthålls av myndigheterna. Att det frivilliga sjöräddningssystemet fungerar säkerställs genom att dess medlemmar får utbildning i ledning av sjöräddningstjänsten och vid behov också annan utbildning i mån av möjlighet. Enligt propositionen skall gränsbevakningsväsendet kunna ge föreningar och andra sammanslutningar som är verksamma inom området för sjöräddningstjänsten uppgifter som hör till sjöräddningstjänsten, såsom efterspanings- och räddningsuppgifter, och också andra uppgifter, såsom utbildnings- och upplysningsuppgifter.

Genom förslaget preciseras bestämmelserna om internationella nödsignaler och förbättras verksamhetsbetingelserna för bekämpning av miljöskador till sjöss. Genom de föreslagna lagarna skall det bli möjligt att lokalisera en mobilterminalsanvändare som är i nöd eller i fara. Även i övrigt förtydligas lagstiftningen om utlämnande av identifieringsuppgifter.

## 2.2. De viktigaste förslagen

### *Ändringarna av Hamburgkonventionen*

Ändringarna av bilagan till Hamburgkonventionen träder i kraft genom en lag om ikraftträdande av de nämnda bestämmelserna. Genom den sjöräddningslag som ingår i propositionen verkställs också de bestämmelser i ändringen av konventionen som hör till området för lagstiftningen. De bestämmelser som inte hör till området för lagstiftningen träder i kraft genom en förordning om ikraftträdande av

konventionen och beaktas i en statsrådsförordning om sjöräddningstjänsten eller i andra författningar på lägre nivå.

### *Tillämpningsområde*

Namnet på lagen gällande sjöräddning är enligt redan vedertaget språkbruk *sjöräddningslagen*. I sjöräddningslagen bestäms om efterspaning och räddning av människor som är i fara till sjöss. Även om hjälpbehovet bl.a. på grund av begreppen i bilagan till Hamburgkonventionen uttrycks med ordet "fara" i lagen, är det i praktiken fråga om uttryckligen sjönöd. Å andra sidan kan en människa vara i fara till sjöss också av andra orsaker än en olycka som har drabbat fartyget. Lagen tillämpas därför också på räddningsinsatser till följd av sjukdomsattacker och motsvarande situationer till sjöss.

Den ovan beskrivna helheten av uppgifter kallas *sjöräddningstjänst*, ett begrepp som är i vedertaget bruk i de nordiska länderna. Begreppet sjöräddningstjänst är även så enhetligt som möjligt med begreppet räddningsväsende i lagen om räddningsväsendet. I lagen om räddningsväsendet bildar räddningsverksamheten och befolkningsskyddet tillsammans en helhet som kallas räddningsväsendet.

Med avvikelse från lagen om sjöräddningstjänst skall begreppet sjöräddningstjänst och därmed också tillämpningsområdet för sjöräddningslagen i enlighet med förpliktelse i bilagan till Hamburgkonventionen också omfatta första hjälpen till de räddade och skötsel av radiokommunikationen i anslutning till farosituationer. Genom sjöräddningslagen bestäms också om gränsbevakningsväsendets skyldighet att upprätthålla beredskapen hos de sjöräddningshelikoptrar som har jour så att de kan erbjuda sjuktransport på basnivå till personer som varit i fara till sjöss.

Räddning av egendom vid olyckor till havs skall alltså stå utanför tillämpningsområdet för sjöräddningslagstiftningen. I sjöräddningslagen anges de myndigheter som inom sjöfarten ansvarar för radiokommunikationen i säkerhetssyfte.



Gränsen mellan tillämpningsområdena för lagen om räddningsväsendet och den föreslagna sjöräddningslagen anges så exakt som möjligt.

#### *Begrepp och definitioner*

Det föreslås att man i sjöräddningslagen definierar de centrala begrepp som anknyter till sjöräddningstjänsten till största delen med hjälp av motsvarande definitioner i bilagan till Hamburgkonventionen. Några av de föreslagna definitionerna finns inte i Hamburgkonventionen, men är i övrigt internationellt allmänt använda och i vedertaget bruk.

I Hamburgkonventionen delas kritiska lägen in i ovisshetslägen, beredskapslägen och nödlägen. Genom sjöräddningslagen och den statsrådsförordning som skall utfärdas med stöd av den bestäms om de insatser som krävs i farosituationer. Propositionen innehåller också vissa begrepp och definitioner som är nödvändiga på grund av de nationella särdragen i Finlands sjöräddningstjänst. Dessa begrepp anknyter bl.a. till sjöräddningstjänstens ledningssystem och indelningen av sjöräddningstjänstens ansvarsområden.

I den föreslagna sjöräddningslagen har man försökt använda olika begrepp för att beskriva skillnaden mellan sjöräddningstjänstens administrativa och operativa uppgifter. När det är fråga om uttryckligen operativa uppgifter, som t.ex. i befattningsbeskrivningen för sjöräddningsledare, har man försökt använda uttrycket "efterspanings- och räddningstjänst" eller den mer konkreta formen "efterspanings- och räddningsverksamhet" för den nämnda uppgiftshelheten. När det däremot är fråga om lagens tillämpningsområde i allmänhet eller när man uttryckligen har velat betona sjöräddningstjänstens administrativa sida, har man använt uttrycket "sjöräddningstjänst".

#### *Myndigheter inom sjöräddningstjänsten*

Den centralaste av de myndigheter som svarar för sjöräddningstjänsten och därmed också den *ledande sjöräddningsmyndigheten*

är på samma sätt som enligt den gällande lagstiftningen gränsbevakningsväsendet. Även om sjöräddningstjänsten som lagstadgad uppgift också ankommer på flera andra myndigheter, skall gränsbevakningsväsendet svara för den allmänna organiseringen av sjöräddningstjänsten. Detta innebär inte nu heller att gränsbevakningsväsendet ensamt borde klara av efterspanings- och räddningsinsatserna i alla farosituationer som uppstår inom den finländska sjöräddningstjänstens ansvarsregion. Gränsbevakningsväsendet skall dock helt klart ansvara för att sjöräddningstjänsten organiseras på det ändamålsenligaste sättet med de tillgängliga resurserna och att det bl.a. leds på ett ändamålsenligt sätt. I praktiken skall gränsbevakningsväsendets enheter alltjämt sköta utöver ledningen av sjöräddningstjänsten också största delen av efterspanings- och räddningsinsatserna till havs.

De centrala tillägg som föreslås i gränsbevakningsväsendets uppgifter jämfört med nuläget är omhändertagande av sjöräddningstjänstens radiokommunikation i farosituationer och beredskapen i anslutning därtill, utveckling av sjöräddningstjänsten och tillhandahållande av utbildning i ledning i anslutning till sjöräddningstjänsten. Vid behov kan gränsbevakningsväsendet också ge annan utbildning i anslutning till sjöräddningstjänsten än utbildning i ledning samt upplysning i anslutning till sjöräddningstjänsten.

Vid behov deltar i sjöräddningsuppgifterna även flera andra sådana myndigheter som på ett naturligt sätt är väl lämpade att sköta uppgiften i fråga. Dessa myndigheter kallas *övriga sjöräddningsmyndigheter*.

Deltagandet i sjöräddningsuppgifter skall dock inte märkbart få äventyra de nämnda myndigheternas utförande av sina viktiga, lagstadgade uppgifter. Förpliktelsen att delta i sjöräddningstjänsten lyfts från förordningsnivå till lagnivå.

De myndigheter som enligt lagen om sjöräddningstjänst har deltagit i sjöräddningsuppgifter skall också enligt huvudregeln i den nya lagen delta i sjöräddningsuppgifter. Som undantag från

den gällande förpliktelsen att delta i sjöräddningsuppgifter föreslås att väg- och vattenbyggnadsverket, senare vägverket, skall strykas ur förteckningen över myndigheter som är skyldiga att delta i sjöräddningstjänsten, eftersom vägverket efter sin organisationsreform inte längre förfogar över fartygsutrustning. Till avvikelse från nuläget föreslås vidare att nödcentralsverket, Meteorologiska institutet, Havsforskningsinstitutet och miljömyndigheterna skall ingå i gruppen övriga sjöräddningsmyndigheter.

Var och en av de övriga sjöräddningsmyndigheterna använder sin egen personal, utrustning eller sakkunskap när den deltar i sjöräddningstjänsten. Deltagandet i sjöräddningsuppgifter förutsätter då inte att de övriga sjöräddningsmyndigheterna t.ex. måste skaffa utrustning endast för sjöräddningsuppgifter.

Det är nödvändigt att miljömyndigheterna deltar i särskilt planeringen och utvecklingen av sjöräddningstjänsten. Vidare är det ändamålsenligt att miljömyndigheterna deltar i sjöräddningstjänsten och dess samarbetsorgan, eftersom en händelse som först varit en sjöräddningsuppgift kan övergå till att bli en miljöskyddsuppgift.

Även om gränsbevakningsväsendet svarar för radiokommunikationen i farosituationer och upprätthållandet av beredskapen i anslutning till den, skall det allmänna ansvaret för radiokommunikationen i säkerhetssyfte vara sjöfartsverkets lagstadgade uppgift. Även nu svarar sjöfartsverket för den nämnda uppgiften enligt en bestämmelse i förordningen om sjöräddningstjänst.

#### *Samordning av uppgifter*

Enligt propositionen svarar en lång rad olika myndigheter och frivilliga instanser för sjöräddningsuppgifterna. För samordningen av verksamheten vid myndigheterna och de frivilliga föreningarna och andra sammanslutningar föreslås att det tillsätts samarbetsorgan på olika nivåer.

I planeringen, utvecklandet och uppföljningen av sjöräddningstjänsten skall gränsbevakningsväsendet bistås av

delegationen för sjöräddningstjänsten. Delegationen består av företrädare för de övriga sjöräddningsmyndigheterna och de frivilliga instanserna. Delegationen tillsätts av inrikesministeriet med stöd av en bestämmelse i statsrådsförordningen. Delegationen skall vara ett permanent samarbetsorgan på riksnivå.

I planeringen av sjöräddningstjänsten bistås sjöbevakningssektionen av ledningsgruppen för sjöräddningsdistriktet. När en farosituation så kräver skall ledningsgruppen hjälpa sjöräddningsledaren att samordna myndigheternas, de frivilliga föreningarnas och de andra sammanslutningarnas samt övriga medverkandes uppgifter inom området för sjöräddningstjänsten. Vid behov kan ledningsgruppen för sjöräddningsdistriktet utvidgas med företrädare för myndigheternas och de frivilliga föreningarnas och andra sammanslutningars riksomfattande ledning, när en omfattande eller särskilt allvarlig olycka så kräver. I sådana fall är det i praktiken fråga om storolyckor.

Med anledning av vissa goda erfarenheter av ledningen av räddnings- och bekämpningsinsatser vid olyckor till havs föreslås också en bestämmelse om en tredje nivå i samarbetet. Enligt propositionen kan vid behov tillsättas en särskild ledningsgrupp på olycksplatsen som skall bistå ledaren på olycksplatsen.

Avsikten med propositionen är att ledningsverksamheten skall vara så smidig och effektiv som möjligt vid de räddningsinsatser vid flertypsoolyckor där det är fråga om förutom räddning av människoliv också bärgning av fartyg och fartygslast samt bekämpningsarbeten vid fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor. I anslutning till denna avsikt föreslås att i lagen om förhindrande av vattens förorening, förorsakad av fartyg tas in en ny paragraf enligt vilken en ledningsgrupp för bekämpningsarbeten, vilken i sak motsvarar de ovan nämnda samarbetsorganen, kan tillsättas till hjälp för ledaren för bekämpningsarbetena vid fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor.

#### *Frivillig verksamhet*

Som det framgår ovan i avsnitt 1.4. är den frivilliga sjöräddningssektorn en betydande serviceproducent inom sjöräddningstjänsten. I den föreslagna sjöräddningslagen har man försökt att precisera de frivilliga föreningarnas och andra sammanslutningars ställning i större utsträckning än tidigare.

Av de frivilliga föreningar som deltar i sjöräddningstjänsten är Finlands Sjøräddningssällskap rf för närvarande den mest centrala. Den andel av efterspanings- och räddningsuppdragen till havs som efterspanings- och räddningsenheterna vid dess medlemsföreningar står för är i verksamhetstid mätt näst störst efter den andel som gränsbevakningsväsendets enheter står för. Användningen av Finlands Sjøräddningssällskap rf:s enheter vid efterspanings- och räddningsuppdrag i skärgården och på kustområden är enligt erfarenhet nödvändigt och motiverat framför allt där fritidsbåttrafiken är livlig eller där grupperingen av myndigheternas enheter är glesare än vanligt.

Enligt propositionen skall gränsbevakningsväsendet bemyndigas att anförtro föreningar som är verksamma inom sjöräddning uppgifter som hör till området för sjöräddningstjänsten. Uppgifterna får dock inte innebära avsevärd utövning av offentlig makt. Det föreslagna arrangemanget behövs särskilt på sådana havsområden där det är ändamålsenligt med beaktande av möjligheten att delta i verksamheten och verksamhetsområdet för den berörda föreningen. I praktiken har det redan länge på olika nivåer avtalats om fördelningen av sjöräddningsuppgifterna mellan sjöräddningsmyndigheterna och de frivilliga föreningarna och andra sammanslutningar. På detta sätt har myndigheternas resurser kunnat fördelas ändamålsenligt.

De frivilliga föreningarnas och andra sammanslutningars deltagande i sjöräddningsuppdrag kan samordnas med myndigheternas sjöräddningsuppdrag enligt gällande praxis bl.a. så att den frivilliga sjöräddningstjänstens resurser beaktas när de regionala sjöräddningsplanerna avfattas. Den frivilliga sjöräddningstjänstens medlemmar kan dessutom vara en beaktansvärd resurs i uppgifter som gäller utbildning och

upplysning inom området för sjöräddningstjänsten. Genom upplysning till medborgarna eftersträvas attitydfostran och därmed ett minskat antal händelser som kräver sjöräddningsåtgärder.

#### *Krav på beredskap*

I sjöräddningslagen finns en allmän bestämmelse enligt vilken upprätthållandet av sjöräddningsberedskapen skall planeras av ordnas så att de uppgifter som hör till sjöräddningstjänsten kan utföras utan dröjsmål och så effektivt som möjligt. Lagen innehåller också en bestämmelse enligt vilken gränsbevakningsväsendet i lag förpliktas att inom gränserna för de anvisade resurserna hålla utöver de övriga efterspanings- och räddningsenheterna, dvs. patrullbåtar, bevakningsfartyg och luftfartyg, också sjöräddningshelikoptrar i beredskap. Med en sjöräddningshelikopter som är i jourberedskap skall det gå att genomföra sjuktransporter på basnivå i anslutning till efterspanings- och räddningsuppdrag.

Det föreslås att i sjöräddningslagen tas in en bestämmelse av ett nytt slag som skall gälla ändamålsenlig fördelning av de resurser som är tillgängliga för efterspanings- och räddningsuppdrag. I praktiken gäller bestämmelsen särskilt fördelningen av flygtiden för gränsbevakningsväsendets sjöräddningshelikoptrar.

Enligt bestämmelsen skall strävan vara att fördela den tillgängliga flygtiden, som av olika skäl är mycket begränsad, så att inte alla tillgängliga resurser används för efterspanings- och räddningsinsatser i en enskild farosituation, om det inte är klart motiverat. Avsikten med bestämmelsen är att i lag ge den sjöräddningsledare som i praktiken beslutar om efterspanings- och räddningsinsatserna rätt att vid behov utelämna en del av alla de resurser som i princip är tillgängliga. Detta gäller särskilt situationer där hoppet om att kunna rädda de nödställda redan har minskat på ett avgörande sätt. Således äventyras uppnåendet av syftena med lagen inte av den föreslagna regleringen.

#### *Rätt att få uppgifter och personregister*

I den gällande lagen om sjöräddningstjänst finns inga bestämmelser som gäller myndigheternas rätt att få uppgifter som är nödvändiga med tanke på sjöräddningsuppgifterna. Lagen har inte heller några bestämmelser om behövliga personregister. Eftersom det i varje fall behövs uppgifter av detta slag för att sjöräddningsuppgifterna skall kunna skötas på behörigt sätt och eftersom uppgifterna i praktiken måste lagras bl.a. som förberedelse för senare rättsliga yrkanden gällande efterspanings- och räddningsåtgärderna, tillfredsställer nuläget varken den behöriga myndigheten eller den person vars privatliv uppgiften i fråga gäller.

Enligt propositionen ges gränsbevakningsväsendet rätt att få uppgifter som är nödvändiga för utförandet av uppgifter inom sjöräddningstjänsten. Uppgifter behövs ofta om bl.a. skicket, bemanningen, passagerarna och lasten på det fartyg som är i fara. Dessa uppgifter kan finnas hos antingen en myndighet eller en privat instans.

De uppgifter som behövs vid efterspanings- och räddningsverksamhet gäller i praktiken ofta också uppgifter som möjliggör positionsbestämning i samband med nödmeddelanden. Ovan i avsnitt 1.4 konstateras att föremålet för efterspanings- och räddningsinsatser allt oftare är en fritidsbåt, och det nödmeddelande som avser den har gjorts med en mobilterminal. Den nödvändiga uppgiften kan avse anslutningens abonnent, användare, installeringsadress eller identifieringsuppgifter. Det kan också behövas uppgifter för positionsbestämning av en sådan mobilterminal från vilken inget nödmeddelande har gjorts men vars användare på goda grunder kan antas vara i fara till sjöss. I anslutning till de ovan nämnda omständigheterna vill man genom propositionen ge gränsbevakningsväsendet tillräckliga och klara juridiska möjligheter att snabbt lokalisera en mobilterminalanvändare med den noggrannhet som är möjlig med den tillgängliga tekniken. Motsvarande ändringar görs också i den övriga lagstiftningen till den del den gäller rätten för de myndigheter som tar emot nödmeddelanden att få de aktuella

uppgifterna.

En sjöräddningsmyndighet behöver ofta lagra uppgifter i anslutning till mottagande av nödmeddelanden samt inledning och ledning av efterspanings- och räddningsinsatser på ett sätt som innebär behandling av personuppgifter enligt personuppgiftslagen (523/1999). Gränsbevakningsväsendet, som redan enligt den övriga lagstiftningen har många förpliktelser i anknytning till personregister, är ansvarig registerförare för det personregister som består av de aktuella uppgifterna, *sjöräddningsregistret*. De övriga sjöräddningsmyndigheterna skall få använda uppgifterna i det nämnda registret i behövlig utsträckning. I propositionen vill man trygga integritetsskyddet för de personer som är föremål för sjöräddningsåtgärder genom att enligt huvudregeln endast låta ett visst antal myndigheter få tillgång till personuppgifter i anslutning till sjöräddningstjänsten.

#### *Nödsignaler*

Enligt SOLAS-konventionen är det för varje fartyg och luftfartyg förbjudet att använda en internationell nödsignal i annan avsikt än att ange att ett fartyg eller luftfartyg är i nöd, ävensom att använda någon signal som kan förväxlas med en internationell nödsignal. I sjövägsreglerna finns en förteckning över de internationella nödsignalerna. Enligt sjövägsreglerna är det förbjudet att på ett fartyg på öppet hav använda eller visa någon av de nödsignaler som nämns i sjövägsreglerna eller någon signal som kan förväxlas med dem annat än i avsikt att ange nöd och behov av hjälp. I 34 kap. 10 § strafflagen anges straffet för grundlös anmälan som gäller sjönöd eller annan motsvarande nöd. I vår lagstiftning finns däremot inte något allmänt förbud som gäller användning av internationella nödsignaler lika litet på fartyg eller luftfartyg som någon annanstans.

Med anledning av det ovan anförda är det i princip möjligt att internationella nödsignaler används, t.ex. i skärgården, utan att någon nödsituation föreligger. Enligt den gällande lagstiftningen är det inte illegalt, så länge det inte är fråga om sådant medvetet falsklarm som enligt de allmänna verksamhetssätten

leder till att räddningsinsatser inleds. Nuläget är inte ändamålsenligt med tanke på verksamheten inom sjöräddningssystemet och särskilt det praktiska övervakningsarbetet. Å andra sidan anser båtfolket att det för närvarande inte är möjligt att lagligen öva sig i att använda hjälpmedel för nödsignaler. I detta sammanhang utgörs de betydande hjälpmedlen för nödsignaler i praktiken av olika slags röda nödraketer och handbloss samt sådana hjälpmedel för nödsignaler som ger från sig orange rök. Att under övervakning öva sig i att använda dem är dock motiverat, eftersom det är ändamålsenligt att i praktiken i förväg lära sig att t.ex. avfyra fallskärmsraketer med stor effekt med avseende på eventuell sjönöd. Även om man särskilt i myndighetsverksamhet kan använda hjälpmedel för nödsignaler med också andra färger vid övningen, är det skäligt att ge båtfolket möjlighet att förstöra hjälpmedel för nödsignaler, som håller på att föråldras, på ett kontrollerat och nyttigt sätt. Nuläget är alltså inte tillfredsställande med tanke på de regler som gäller användningen av de ovan nämnda nödsignalerna. Därför ingår i propositionen ett förslag enligt vilket utgångspunkten är att det är förbjudet att använda de nödsignaler som nämns i sjövägsreglerna och signaler som är förvillande lika dem annat än i nödlägen. Sjöbevakningssektionerna inom sitt bevakningsområde samt på kustkommunernas område i direkt anslutning till detta och polisen på andra håll i landet kan ge personer tillstånd att i övningssyfte använda sådana nödsignaler som närmare bestäms genom förordning av statsrådet på andra ställen än på fartyg och luftfartyg. I praktiken skulle detta gälla nödraketer, handbloss och sådana hjälpmedel för nödsignaler som ger från sig orange rök.

*Skyldighet att underrätta om fara som hotar fartyg*

Det föreslås att i 6 kap. sjölagen tas in en ny 11 a §, enligt vilken befälhavaren på ett fartyg utan dröjsmål skall underrätta sjöräddningscentralen eller sjöräddningsundercentralen om det finns risk

för att ett fartyg råkar i sjönöd som kan leda till fara för människorna ombord. Förslaget grundar sig på vissa sjöolyckor i vatten nära oss, i fråga om vilka det konstaterats att farosituationen anmäldes alldeles för sent.

Avsikten är att förbättra verksamhetsbetingelserna för sjöräddningstjänsten så att man på basis av ett meddelande kan höja sjöräddningsenheternas beredskap i ett så tidigt skede som möjligt för att kunna reagera omedelbart om läget försämrats. Om en fara som hotar ett fartyg kan avvärras utan hjälp från utomstående, återbördas sjöräddningsenheternas beredskap till basnivå.

### 3. Propositionens verkningar

#### 3.1. Ekonomiska verkningar

Det föreslås att ansvaret för deltagandet i sjöräddningstjänsten och efterspanings- och räddningsuppdrag fördelas på ungefär samma sätt som tidigare. Största delen av kostnaderna för sjöräddningstjänsten faller således på gränsbevakningsväsendet, som i egenskap av ledande sjöräddningsmyndighet på samma sätt som enligt den gällande regleringen skall bära ansvaret för ordnandet av sjöräddningstjänsten. För att sjöräddningstjänsten skall kunna ordnas på det föreslagna sättet måste var och en av de övriga sjöräddningsmyndigheter som nämns i lagen i planeringen av sin egen verksamhet och ekonomi beakta de uppgifter som i sjöräddningslagen åläggs dem som en lagstadgad uppgift inom uppgiftsområdet. I propositionen föreslås dock inga helt nya uppgifter för någon myndighet, och därmed leder propositionen åtminstone inte till någon märkbar ökning i kostnaderna för myndigheterna och de frivilliga organisationerna inom sjöräddningstjänsten. Nedan fokuseras på de kostnader som gränsbevakningsväsendet åsamkas av revideringen och den allmänna utvecklingen av sjöräddningstjänsten.

Den andel av hela arbetstiden för gränsbevakningsväsendets personal som använts för sjöräddningsuppdrag var under 1995-2000 i genomsnitt ca 1,3 %. De utgifter

som föränleds av användningen av utrustningen för sjöräddningsuppgifter och av de interna funktionerna i anslutning till användningen av utrustningen kan inriktas på sjöräddningstjänsten i förhållande till den arbetstid som personalen använt för denna uppgift. På basis av en sådan kalkyl kan det konstateras att sjöräddningstjänsten åsamkar gränsbevakningsväsendet kostnader på ca 12 milj. mk på årsnivå. I kostnaderna ingår utgifter för anskaffning av utrustning som används inom sjöräddningstjänsten. Det är inte ändamålsenligt att i denna proposition i detalj gå in på engångskostnader för anskaffning av utrustning, eftersom endast en liten del av gränsbevakningsväsendets utrustning skaffas för utförande av enbart sjöräddningsuppgifter.

Gränsbevakningsväsendet skaffar fartygs- och luftfartygsutrustning för i huvudsak andra uppgifter. Det kan dock nämnas att enbart anskaffningskostnaden för en helikopter som lämpar sig för sjöräddningsuppgifter för närvarande rör sig kring 40-50 milj. mk.

Gränsbevakningsväsendet har åtta sådana helikoptrar.

Den mest betydande kostnad som propositionen orsakar gränsbevakningsväsendet föränleds av den nya ansvarsfördelningen när det gäller radiokommunikationen i säkerhetssyfte inom sjöfarten. I propositionen föreslås att gränsbevakningsväsendet skall svara för skötseln av radiokommunikationen i farosituationer, medan sjöfartsverket alltså skall svara för den övriga radiokommunikationen i säkerhetssyfte. Det förutsätter att kostnaderna fördelas på ett nytt sätt mellan sjöfartsverket och gränsbevakningsväsendet. Sjöfartsverket och gränsbevakningsväsendet har redan fört preliminära diskussioner om gemensam användning av kustradionätet och om den nya kostnadsfördelningen. Förhandlingarna pågår ännu.

Radiokommunikationen i säkerhetssyfte sker i kustradionätet. För kustradionätets tekniska system svarar för närvarande Suomen Erillisverkot Oy i enlighet med ett avtal som avfattats med sjöfartsverket. Driften av kustradionätet föränleder för närvarande

kostnader på 7,9 milj. mk om året. Av denna summa betalar sjöfartsverket ca 7,7 milj. mk och gränsbevakningsväsendet ca 200 000 mk om året. Utöver kostnaderna för driften av kustradionätet orsakas sjöfartsverket kostnader på ca 2,5 milj. mk om året i löneutgifter och allmänna kostnader för Turku Radio som har hand om radiokommunikationen i säkerhetssyfte. Kostnaderna för Turku Radio skall alltså betalas av sjöfartsverket.

För att effektivisera den kommunikation som ledningen av efterspanings- och räddningsinsatser kräver borde kustradionätet utvecklas så att det får ytterligare en eller två fjärrstyrda arbetskanaler. För tillfället har sjöräddningscentralen och sjöräddningsundercentralerna endast tillgång till två kanaler som täcker hela kusten. Dessa kanaler blir snabbt överbelastade vid större efterspanings- och räddningsuppdrag. Ytterligare kanaler till kustradionätet föränleder enligt gränsbevakningsväsendets uppskattningar kostnader om 1,6-2,4 milj. mk om året. Utöver detta medför anslutningen av myndighetsradionätet (VIRVE) till kustradionätet en kostnadspost av engångskaraktär på ca 800 000 mk. Ansvaret för uppgifter i anslutning till radiokommunikationen i farosituationer kräver ett halvt årsverke av gränsbevakningsväsendet, dvs. en extra satsning på ca 125 000 mk om året på tekniska uppgifter som föränleds av kustradionätet.

Teleföretagen utvecklar som bäst olika kommersiella tillämpningar som skall göra det möjligt att i framtiden kunna få och förmedla exakta uppgifter för positionsbestämning av mobilterminaler. Utöver det kommersiella primära ändamålet kan dessa uppgifter också användas av de myndigheter som tar emot nödmeddelanden. Teleförvaltningscentralen tillsatte den 31 januari 2000 en arbetsgrupp som fick i uppdrag att klarlägga de praktiska arrangemangen för lämnande av identifieringsuppgifter vid nödsamtal. I slutrapporten, som är daterad den 4 juli 2000 men som inte ännu har undertecknats, rekommenderas att en lösning på lång sikt med tanke på behoven hos de myndigheter

tar emot nödmeddelanden vore en centraliserad databas. Denna databas skulle innehålla bl.a. identifieringsuppgifter för anslutningar. Det har dock inte fattats något beslut om att bygga upp ett dylikt system, som skulle innebära märkbara kostnader, och det föreslås inte heller i propositionen. Det är åtminstone inte motiverat förrän kostnaderna och kostnadsfördelningen har utretts noggrant.

Enligt både lagen om räddningsväsendet och lagen om nödcentraler har nödcentralerna, som tar emot nödmeddelanden, redan nu rätt att avgiftsfritt av teleföretagen få identifieringsuppgifter och andra uppgifter om de anslutningar från vilka nödmeddelandena gjorts. Därtill föreslås inga ändringar. I propositionen föreslås att en motsvarande reglering också skall gälla sjöräddningscentraler och sjöräddningsundercentraler. Samtidigt föreslås att de ovan nämnda myndigheterna också skall få uppgifter för positionsbestämning av mobilterminaler avgiftsfritt.

Trots att teleföretagen enligt propositionen skulle vara skyldiga att avgiftsfritt överlämna tillgänglig information, skulle myndigheterna liksom nu vara skyldiga att svara för egna kostnader, om de önskar bygga upp ett eget system, med hjälp av vilket de automatiskt kan ta emot nämnda uppgifter. Arrangemanget torde inte kunna åsamka teleföretagen beaktansvärda och åtminstone inte oskäligen merkostnader då man beaktar att behovet av positionsbestämningssuppgifter är litet och att teleföretagen i varje fall skall utreda positionsbestämningssuppgifterna mycket noggrant och effektivt redan på grund av sina kommersiella syften. Å andra sidan torde byggande av nya mottagningssystem för myndigheternas behov inte heller åsamka myndigheterna betydande merkostnader.

Kommunikationsministeriet tillsatte den 11 april 2001 en arbetsgrupp som fick i uppdrag att utreda nuvarande ersättningspraxis för teleapparatur och teletjänster samt behovet av att utveckla praxisen. I samband med detta bör man överväga huruvida t.ex. den av Teleförvaltningscentralen tillsatta arbetsgruppens rekommendation om en

långsiktig lösning är motiverad med tanke på kostnaderna. Samtidigt utreds kostnadsfördelningen mellan olika parter.

I det datasystem för gränsbevakningsverksamheten som gränsbevakningsväsendet använder ingår tekniska tillämpningar och personregister som är nödvändiga för gränsbevakningsväsendets lagstadgade verksamhet. Om gränsbevakningsväsendets personregister bestäms i lagen om gränsbevakningsväsendet (320/1999), *nedan gränsbevakningslagen*. Som bäst utvecklas också olika slags tillämpningar som skall ingå i det ovan nämnda datasystemet och som behövs för sjöräddningssuppgifterna. Lagstiftningen behöver inte ändras på grund av att dessa tillämpningar tas i bruk. Lagstiftningen behöver däremot ändras då permanenta personregister tas i bruk inom sjöräddningstjänsten.

Propositionen innehåller också bestämmelser om ett sjöräddningsregister. För närvarande grundar sig hanteringen av de personregister inom sjöräddningen som förs från fall till fall på 34 § gränsbevakningslagen. I den nämnda paragrafen bestäms om personregister som är avsedda att användas av en arbetsgrupp eller en eller flera enheter vid gränsbevakningsväsendet.

Den för sjöräddningens behov avsedda tillämpning som ingår i datasystemet för gränsbevakningsverksamheten har bl.a. funktioner som gör det lättare att ta emot larm, tillkalla enheter, upprätthålla lägesbilden och planera efterspaningen. Avsikten är att dessa funktioner skall tas i bruk oberoende av den föreslagna sjöräddningslagen.

Den för sjöräddningens behov avsedda tillämpningens andel av priset för hela datasystemet för gränsbevakningsverksamheten kan uppskattas till några miljoner mark. Personregistrens andel av det totala priset för hela den för sjöräddningens behov avsedda tillämpningen är dock mycket liten. Det kan uppskattas att gränsbevakningsväsendet 2001 åsamkas engångskostnader på ca hundratusen mark av ibruktageandet av de personregister som ingår i systemet och åtgärderna i anslutning därtill. Denna summa kan således

anses höra till propositionens ekonomiska verkningar.

Enligt den föreslagna sjöräddningslagen skall gränsbevakningsväsendet kunna anförtro föreningar och andra sammanslutningar som är verksamma inom området för sjöräddningstjänsten uppgifter som hör till området för sjöräddningstjänsten samt uppgifter inom utbildning och upplysning. De frivilliga instanserna får ett skäligt arvode för deltagandet i sjöräddningstjänsten och ersättning för de kostnader som är direkt hänförliga till deltagandet.

År 1999 betalade gränsbevakningsväsendet till Finlands Sjøräddningssällskap rf:s medlemsföreningar sammanlagt ca 200 000 mk i arvoden och ersättningar för deltagande i efterspanings- och räddningsuppgifter som sjöräddningscentralen eller sjöräddningsundercentralerna hade gett dem. Då den tid som sjöräddningsföreningarnas enheter under det nämnda året var verksamma i sådana uppgifter uppgick till ca 700 timmar, blir det genomsnittliga priset för sjöräddningsföreningens insats ca 270 mk per timme. Eftersom vissa sjöräddningsföreningar emellertid inte har fakturerat för sina insatser, är det nämnda timpriset uppenbarligen för lågt. Det verkliga priset för insatserna torde vara i genomsnitt ca 350 mk per timme.

Om verksamhetstiden bibehålls på 1999 års nivå, kan den totala kostnad som består av arvoden och ersättningar till frivilliga föreningar och andra sammanslutningar för deltagande i efterspanings- och räddningsuppgifter stiga till ca 250 000 mk om året. Arvodena och ersättningarna för deltagande i utbildnings- och upplysningsuppgifter beräknas uppgå till 100 000 mk om året. Således kan gränsbevakningsväsendet åsamkas kostnader på sammanlagt ca 350 000 mk om året av betalningar i form av arvoden och ersättningar till den frivilliga sjöräddningstjänsten. Skillnaden mellan denna summa och den nuvarande genomsnittliga summan, 150 000 mk, kan betraktas som kostnader som åsamkas gränsbevakningsväsendet med anledning av propositionen.

Införandet av ett administrativt system för

övervakning, uppföljning och styrning av sjuktransport på basnivå medför några tiotusentals mark i merkostnader per år för gränsbevakningsväsendet. När det gäller utbildningen av ytbärgare är utgångspunkten att det inte behövs några extra medel för det ändamålet. Vidare orsakas staten årliga merkostnader om några tiotusentals mark av de sammanträdesarvoden som enligt finansministeriets beslut av den 10 april 1991 om kommittés sammanträdesarvoden (666/1991) skall betalas till medlemmarna i delegationen för sjöräddningstjänsten. De ovan nämnda kostnaderna uppgår till sammanlagt högst 100 000 mk.

Med beaktande av alla ovan nämnda omständigheter orsakar denna proposition gränsbevakningsväsendet engångskostnader under en miljon mark. Denna uppskattning innefattar kostnaderna för anslutningen av VIRVE till kustradionätet och kostnaderna för upprättande av personregister. Vidare orsakas staten årliga merkostnader till ett belopp som underskrider 500 000 mk av tekniska uppgifter i anslutning till driften av kustradionätet, ökningen av de ersättningar som betalas till den frivilliga sjöräddningstjänsten, arrangemangen för sjuktransport på basnivå och sammanträdesarvodena för delegationen för sjöräddningstjänsten.

Utöver det ovan nämnda åsamkar omorganiseringen av radiokommunikationen i säkerhetssyfte gränsbevakningsväsendet nya årliga kostnader vars belopp ännu är okänt. Arrangemanget ökar emellertid inte statens utgifter, eftersom det minskar sjöfartsverkets utgifter i samma mån. Utvecklingen av kustradionätet så att det bättre uppfyller de krav som ledningen av efterspanings- och räddningsinsatser ställer åsamkar däremot staten merkostnader. Denna kostnad står i sin tur inte i direkt samband med propositionen.

Det bör ännu konstateras att långt ifrån alla ovan nämnda kostnader som föranleds av utvecklingen av sjöräddningstjänsten beror på den föreslagna sjöräddningslagen, utan de är förknippade med den allmänna utvecklingen av sjöräddningstjänsten. Utöver de ovan nämnda verkningar som ökar kostnaderna kan propositionen också



medföra inbesparingar. I propositionen föreslås att i lagstiftningen skapas grunder för en effektivare sjöräddningstjänst. Genom en effektiv ledning av sjöräddningstjänsten och ett friktionsfritt samarbete kan en betydande summa pengar sparas särskilt när det gäller räddningsarbetet vid flertypsolyckor.

### **3.2. Verknningar i fråga om organisation och personal**

Propositionen har inga betydande verknningar i fråga om organisation och personal.

I propositionen föreslås att man slopar skyldigheten att delta i sjöräddningstjänsten för vissa myndigheter som har ombildats till affärsverk eller bolagiserats efter att lagen om sjöräddningstjänst trädde i kraft. I stället skall Meteorologiska institutet, Havsforskningsinstitutet och miljömyndigheterna tas upp i den grupp myndigheter som är skyldiga att delta i sjöräddningstjänsten.

Avsikten är att frivilliga föreningar och andra sammanslutningar skall utgöra en ännu fastare del av det riksomfattande sjöräddningssystemet på de områden där det är ändamålsenligt med tanke på deras möjligheter.

Det föreslås att uppgifterna i anslutning till radiokommunikationen i säkerhetssyfte delas mellan gränsbevakningsväsendet och sjöfartsverket. Denna åtgärd inverkar dock inte i någon väsentlig utsträckning på den nuvarande organisationen eller personalen, eftersom radiokommunikationen i säkerhetssyfte i praktiken redan har ordnats enligt de principer som ingår i propositionen. Detsamma gäller organiseringen av sjöbevakningssektionerna på det sätt som föreslås i sjöräddningslagen. I Finland har redan sedan 1995 funnits en sjöräddningscentral och två sjöräddningsundercentraler i enlighet med inrikesministeriets administrativa föreskrifter. Propositionen inverkar inte annars heller på t.ex. placeringen av sjöbevakningsstationerna och motsvarande omständigheter.

Gränsbevakningsväsendet har redan länge hållit minst en helikopter i ständig

jourberedskap för efterspanings- och räddningsuppdrag inom sjöräddningstjänsten. Ytbärgarna på denna sjöräddningshelikopter har redan nu fått i huvudsak sådan utbildning som krävs i den föreslagna sjöräddningslagen. Det behövs dock något slags påbyggnadsutbildning till några av ytbärgarna samt ett administrativt system för övervakning, uppföljning och styrning av sjuktransporten på basnivå.

### **3.3. Miljökonsekvenser**

Avsikten med propositionen är att effektivera myndigheternas samarbete vid flertypsolyckor när det gäller räddningsinsatser som omfattar både räddning av människoliv och egendom och bekämpning av miljöskador. Genom att bl.a. grunda en delegation för sjöräddningstjänsten och intensifiera myndigheternas samarbetet eftersträvas framför allt flexibilitet i ledningen vid flertypsolyckor. Då insatserna för att rädda människoliv har slutförts, övergår operationen smidigt till bekämpning av miljöskador. För samordningen av åtgärderna för bekämpning av miljöskador till havs föreslås att i lagen om förhindrande av vattens förorening, förorsakad av fartyg tas in en ny 31 a § enligt vilken en ledningsgrupp för bekämpningsarbeten vid behov kan tillsättas till hjälp för ledaren för bekämpningsarbetena vid fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor.

Särskilt i fråga om flertypsolyckor kan det antas att propositionen har en mycket gynnsam effekt på miljöskyddet.

## **4. Beredningen av propositionen**

### **4.1. Beredningen av ändringarna av Hamburgkonventionen**

Avsikten med den inom IMO:s ramar beredda revideringen av Hamburgkonventionen var att förtydliga de avtalslutande staternas förpliktelser enligt konventionen samt att uppdatera innehållet i konventionen så att det motsvarar nuläget med beaktande av också de krav som det den 1 februari 1999 införda GMDSS-systemet ställer.

Ändringarna har beretts av IMO:s underkommitté för radiokommunikation och sjöräddning (*Sub-Committee on Radiocommunication and Search and Rescue, COMSAR*) och dess arbetsgrupper. IMO:s sjösäkerhetskommitté (*Maritime Safety Committee, MSC*) godkände vid sin 68:e session i maj 1997 de ändringar som COMSAR föreslog i konventionens bilaga och fastställde dem genom resolution MSC.70(69) vid sin 69:e session den 18 maj 1998. Själva konventionen ändrades inte i detta sammanhang, men den nämnda bilagan förpliktar som en del av Hamburgkonventionen. Konventionens reviderade bilaga trädde internationellt i kraft den 1 januari 2000.

Eftersom den finländska sjöräddningslagstiftningen inte till alla delar är förenlig med de nya förpliktelseerna i Hamburgkonventionen, har Finland genom två noter underrättat IMO om att Finland inte tills vidare är redo att godkänna ändringarna. Samtidigt har man också meddelat att Finland har för avsikt att godkänna ändringarna efter att riksdagen har godkänt dem.

#### **4.2. Beredningsskeden och beredningsmaterial i fråga om sjöräddningslagen**

Under de senaste åren har det inom statsförvaltningen funnits ett flertal arbetsgrupper som har utrett frågor i anslutning till sjösäkerhet, sjöräddningstjänsten och bekämpningen av miljöskador till havs samt samarbetsfrågor i anslutning till myndigheternas verksamhet inom de nämnda uppgiftshelheterna.

Den av trafikministeriet tillsatta arbetsgruppen för kustmyndigheter (trafikministeriets publikation 43/90) klarade räddningsverksamheten vid sjöolyckor, skyddet av den marina miljön och myndigheternas övervakning på havsområden. Arbetsgruppen fäste uppmärksamhet vid bl.a. behoven av att ordna myndigheternas inbördes ansvar på ett tydligare sätt än tidigare. Arbetsgruppen ansåg att bestämmelser om Finlands Sjärräddningssällskap rf:s ställning och

uppgifter i sjöräddningsorganisationen borde ingå i lagstiftningen.

Den arbetsgrupp som utrett en vidareutveckling av statens maritima myndighetsfunktioner och införande av en lättare struktur för myndighetsorganisationerna föreslog i sin utredning (inrikesministeriets publikation 3/1994) att en vidareutveckling av de maritima myndighetsfunktionerna förutsätter en revidering av lagstiftningen om avvärjning av och räddningsinsatser vid sjöolyckor.

Den av trafikministeriet tillsatta arbetsgruppen Sjärsäkerhet -95 gjorde en omfattande kartläggning av sjösäkerhetsfrågor. I sin utredning (trafikministeriets publikation L 39/95) föreslår arbetsgruppen bl.a. att sjöräddningslagstiftningen ändras så att bestämmelserna om uppgifterna för och ledningen av dem som deltar i sjöräddningsarbetet förtydligas. När lagstiftningen utvecklas, borde det också bestämmas om företrädesordningen när det gäller behörigheten för befälhavaren på ett fartyg och räddningsmyndigheterna.

Utgående från den utredning som arbetsgruppen Sjärsäkerhet -95 gjort fattade statsrådet den 2 november 1995 ett principbeslut om ett sjösäkerhetsprogram. I beslutet förutsätts att det tillsätts ett tillräckligt övergripande beredningsorgan som skall bereda revideringen av sjöräddningslagstiftningen. I enlighet med detta principbeslut tillsatte inrikesministeriet den 20 maj 1996 en kommission (*sjöräddningslagstiftningskommissionen*) som fick i uppdrag att bereda en revidering av sjöräddningslagstiftningen. Kommissionen överlämnade sitt betänkande (inrikesministeriets publikation 15/1998) den 29 maj 1998.

Kommissionen föreslog att det stiftas en ny sjöräddningslag som skall ersätta lagen om sjöräddningstjänst. Kommissionen föreslog att målet skulle vara en så enhetlig helhet som möjligt som behandlar sjöräddningstjänsten och som förtydligar de olika myndigheternas uppgifter, ansvarsfördelningen mellan dem samt samordningen av verksamheten vid

räddningsinsatser vid olyckor och i farosituationer till havs. Ansvar för planeringen, ledningen och övervakningen av sjöräddningstjänsten skall alltjämt innehåsas av gränsbevakningsväsendet. Det föreslogs att olika samarbetsorgan som skall samordna uppgifterna inrättas. Det föreslogs också ändringar i lagstiftningen om bekämpning av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor. Det föreslogs att ställningen för de frivilliga föreningar och andra sammanslutningar som deltar i sjöräddningstjänsten befästs.

Efter att kommissionen avgav sitt betänkande har beredningen av den nya sjöräddningslagstiftningen legat nere, tills beredningen i oktober 2000 inleddes på nytt vid inrikesministeriet utifrån kommissionens betänkande.

### 4.3. Remissutlåtanden

Utlåtande om sjöräddningslagstiftningskommissionens betänkande begärdes av 25 instanser. Utlåtande begärdes av trafikministeriet, justitieministeriet, försvarsministeriet, inrikesministeriets kommunavdelning, räddningsavdelning och polisavdelning, social- och hälsovårdsministeriet, finansministeriet, miljöministeriet, Ålands landskapsstyrelse, Luftfartsverket, Meteorologiska institutet, sjöfartsverket, Havsforskningsinstitutet, centralen för undersökning av olyckor, huvudstaben, Teleförvaltningscentralen, vägverket, tullstyrelsen, Finlands Kommunförbund, Finlands Sjøräddningssällskap rf, Finlands Röda Kors, Finlands Rederiförening rf, Ålands Redarförening rf och Ålands Sjøräddningssällskap rf. Utlåtande avgavs utan särskild begäran också av den riksomfattande ledningsgruppen för sjöräddningstjänsten.

Remissinstanserna förhöll sig i huvudsak positiva till kommissionens betänkande. Finansministeriet och tullstyrelsen ansåg att tullverket med avvikelse från kommissionens förslag skall räknas till gruppen övriga sjöräddningsmyndigheter bl.a. på grund av dess utrustning och de andra uppgifter som tullen utför till havs.

Teleförvaltningscentralen ansåg att det är skäl att undersöka om radiokommunikationen i säkerhetssyfte inom sjöfarten borde koncentreras till en och samma myndighet. Ålands landskapsstyrelse ansåg att det var oklart om lagstiftningsbehörigheten i sjöräddningsfrågor innehåsas av finska staten eller landskapet Åland. Landskapsstyrelsen förutsatte att frågan klarläggs i samband med revideringen. Den riksomfattande ledningsgruppen för sjöräddningstjänsten föreslog att reglering om vissa hjälpmedel för nödsignalering skall tas med i lagutkastet.

Efter att kommissionen hade överlämnat sitt betänkande fortsatte beredningen av propositionsutkastet vid inrikesministeriet hösten 2000. Propositionen precisades och delvis utvidgades jämfört med kommissionens förslag. Till

propositionsutkastet lades bl.a. bestämmelser om vissa nödsignaler och sjuktransport på basnivå. Förslagen till bestämmelser om personregister precisades. I propositionen intogs även bestämmelser som i nödsituationer möjliggör utlämnandet av identifierings- och positionsbestämningsinformation för mobilterminaler. I kommissionens förslag gjordes också några ändringar för ett mer exakt beaktande av synpunkter avseende de grundläggande fri- och -rättigheterna. Stråvan var också att ta ändringarna i den övriga lagstiftningen i beaktande i propositionsutkastet.

Det utkast till regeringsproposition som beretts utifrån kommissionens betänkande utsändes på remiss i december 2000. Begäran om utlåtande sändes till alla de instanser som också hade fått begäran om utlåtande om sjöräddningslagstiftningskommissionens betänkande. Utlåtande begärdes också av handels- och industriministeriet, utrikesministeriet, nödcentralsverket, den riksomfattande ledningsgruppen för sjöräddningstjänsten, polisens datacentral, dataombudsmannen, rättsskyddscentralen för hälsovården, säkerhetsteknikcentralen, Finnet-förbundet rf, Sjöbevakningsförbundet r.f., Befälsförbundet rf, Rajavartioliitto ry, Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto ry, gränsavdelningen vid Upseeriliitto ry,

Valtion ja erityispalvelujen ammattiliitto VAL ry, Oy LM Ericsson Ab, Nokia Mobile Phones, Nokia Networks, Oy Radiolinja Ab, Sonera Abp, Suomen Erillisverkot Oy, Finlands Nummertjänst Ab och Telia Finland Ab.

Utlåtande begärdes av inalles 48 instanser. Inrikesministeriet tillställdes 39 utlåtanden. Det ansågs allmänt att målet och utgångspunkten för revideringen, dvs. skapande av ett enhetligt och tydligt system för sjöräddningstjänsten, hade uppnåtts väl i lagstiftningsberedningen. Propositionens mål och till största delen också medel betraktades som positiva. Den allmänna uppfattningen var att en revidering av sjöräddningslagstiftningen behövs av också andra skäl än ändringarna av Hamburgkonventionen. Det lades också fram förbättringsförslag och kritik beträffande de föreslagna medlen och också några andra detaljer. Den huvudsakliga linjen i utlåtandena var emellertid positiv.

Kommunikationsministeriet förhöll sig positivt till revideringen och konstaterade att den förtydligar de olika myndigheternas uppgifter och ansvarsfördelningen mellan dem. Å andra sidan ansåg kommunikationsministeriet med hänvisning till den ovan nämnda rapporten av Teleförvaltningscentralens arbetsgrupp bl.a. att det är oskäligt om teleföretagen ensam måste stå för kostnaderna för utlämnandet av identifieringsuppgifter till de myndigheter som tar emot nödmeddelanden. De teleföretag som gav utlåtande i frågan var på ett mycket enhetligt sätt på samma linje. Å andra sidan intog både inrikesministeriets räddningsavdelning och nödcentralverket en motsatt ståndpunkt med hänvisning till lagen om räddningsväsendet och lagen om nödcentraler.

Justitieministeriet koncentrerade sig i sitt utlåtande främst på bedömning av de bestämmelser om bemyndigande som är väsentliga med tanke på de grundläggande fri- och rättigheterna. Justitieministeriet konstaterade att de föreslagna fullmakterna och skyldigheterna till största delen inte utgör några problem ur statsförfattningsrättsligt perspektiv. Justitieministeriet ansåg dock att frågorna

gällande det straffrättsliga ansvaret för personer med offentliga uppgifter och beskaffenheten hos de uppgifter som föreslås för de frivilliga föreningarna bör preciseras i samband med den fortsatta beredningen. Justitieministeriet föreslog också att bestämmelsen gällande det regionala tillämpningsområdet för skyldigheten att delta i sjöräddningsuppdrag skall förtydligas. Justitieministeriet och dataombudsmannen föreslog också ett flertal ändringar i de paragrafer som gäller sjöräddningsregistret och sjöräddningsmyndigheternas rätt att få uppgifter.

Försvarsministeriet konstaterade som allmän bedömning att en revidering är nödvändig. Försvarsministeriet ansåg dock, med hänvisning till bl.a. lagen om räddningsväsendet, att sjöräddningsuppdragen inte får äventyra skötseln av försvarsmaktens huvudsakliga uppgift, dvs. landets försvar. Huvudstaben var av samma åsikt och ansåg också att det inte finns grunder för den föreslagna ordning enligt vilken en sjöräddningsledare i farosituationer direkt kan bestämma om användningen av försvarsmaktens enheter. Huvudstaben lade också fram några synpunkter på sekretessen beträffande uppgifterna i det föreslagna sjöräddningsregistret.

Inrikesministeriets räddningsavdelning och polisavdelning ansåg att den föreslagna revideringen till största delen är lyckad. Räddningsavdelningen föreslog några preciseringar av gränsdragningen mellan den föreslagna sjöräddningslagen och lagen om räddningsväsendet. Vidare ansåg räddningsavdelningen att bestämmelser om de kommunala brandkårernas uppgifter borde utfärdas genom lag i stället för genom statsrådsförordning som planerat. Polisavdelningen ansåg att propositionen förtydligar den tidigare något oklara frågan om vem som bär ansvaret vid spaning efter försvunna personer på havsområden. Polisavdelningen ansåg att propositionen är väl beredd och tydlig i grunden. Den välkomnade också förslagen till sjuktransport på basnivå och krav på tillstånd för användning av hjälpmedel för nödsignalering

i övningsssyfte. Social- och hälsovårdsministeriet ansåg att de föreslagna bestämmelserna förtydligar myndigheternas uppgifter, ansvarsfördelningen och samordningen av verksamheten. Social- och hälsovårdsministeriet hade ingenting att anmärka mot bestämmelserna om sjuktransport på basnivå. Finansministeriet konstaterade att det inte hade någonting att anmärka mot den föreslagna lagens innehåll. Finansministeriet framhöll dock att de merkostnader som föranleds av propositionen skall skötas inom anslagsramen för inrikesministeriets förvaltningsområde. Miljöministeriet ansåg för sin del att en revidering av sjöräddningslagstiftningen är nödvändig och motiverad. Utrikesministeriet ansåg att det inom ramen för sitt verksamhetsområde inte har någonting att anmärka mot själva lagstiftningsändringarna. Utrikesministeriet konstaterade dock att ändringarna av Hamburgkonventionen kräver förutom en ändring av substanslagen också riksdagens uttryckliga godkännande. Om förpliktelsen i fråga sätts i kraft med en substanslag, måste den också godkännas i riksdagen genom en klämresolution. Ställning till frågan togs också av justitieministeriet. Ålands landskapsstyrelse konstaterade med hänvisning till sitt utlåtande om sjöräddningslagstiftningskommissionens betänkande att frågan om fördelningen av lagstiftningsbehörigheten i fråga om sjöräddningslagstiftningen mellan riket och landskapet är oklar. Landskapsstyrelsen konstaterade att det inte finns skäl för den att ge ytterligare utlåtanden i ärendet eftersom staben för gränsbevakningsväsendet har begärt ett utlåtande i ärendet av Ålandsdelegationen och eftersom behandlingen av ärendet ännu pågår. Nödcentralsverket föreslog i sitt utlåtande ändringar i vissa av de föreslagna paragraferna gällande utlämnande av identifierings- och positionsbestämningsuppgifter. Sjöfartsverket ansåg att propositionen förtydligar de olika myndigheternas uppgifter, fördelningen av ansvaret mellan dem samt samordningen av verksamheten

vid räddningsinsatser vid olyckor och i farosituationer till havs och att fördelningen av ansvaret när det gäller radiokommunikationen i säkerhetssyfte är motiverad. Teleförvaltningscentralen föreslog några preciseringar av definitionerna av radiokommunikation i säkerhetssyfte. Tullstyrelsen ställde sig positiv till att bli upptagen i förteckningen över de myndigheter som är skyldiga att delta i sjöräddningstjänsten. De olika myndigheterna ansåg i allmänhet att de uppgifter som i propositionen föreslås för dem är ändamålsenliga.

Remissinstanserna inom den frivilliga sjöräddningstjänsten och Finlands Röda Kors ställde sig positiva till den föreslagna revideringen.

Ett sammandrag av utlåtandena har avfattats vid staben för gränsbevakningsväsendet.

Under den fortsatta beredningen efter remissbehandlingen har man försökt ändra propositionen enligt de ovan nämnda utlåtandena. Den enda betydande fråga som inte kunnat lösas på ett sätt som helt tillfredsställer alla parter är uppenbarligen frågan om fördelningen av kostnaderna för utlämnande av identifierings- och positionsbestämningsuppgifter mellan teleföretagen och de myndigheter som tar emot nödmeddelanden.

## **5. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll**

### **5.1. Samband med andra propositioner**

Det straffrättsliga tjänstemannabegreppet är klart mer omfattande än det förvaltningsrättsliga tjänstemannabegreppet. Detta sakläge har orsakat oklarhet om tillämpningsområdet för bestämmelserna om tjänstebrott. För att bl.a. avhjälpa detta missförhållande bereds vid justitieministeriet som bäst en proposition gällande ändring av vissa bestämmelser om tjänstebrott och brott som har samband med dem. Genom den nya regleringen skall straffrättsligt tjänsteansvar börja omfatta sådana uppgifter som innebär utövning av offentlig makt på vilka tillämpningen av de gällande bestämmelserna är oklar eller grundar sig på delvis

inkonsekvent reglering utanför strafflagen. Enligt förslaget till sjöräddningslag utövar både ledaren på olycksplatsen och koordinatören för luftfartsverksamheten helt klart offentlig makt i sina uppgifter. Enligt propositionen skall båda uppgifterna tillfälligt kunna skötas av också någon annan än en tjänsteman, då det är motiverat för att snabbt kunna inleda efterspanings- och räddningsuppdrag. Eftersom det ännu är oklart när den reviderade lagstiftningen om tjänstebrott skall träda i kraft, föreslås att i sjöräddningslagen tas in en uttrycklig bestämmelse om det straffrättsliga tjänsteansvaret för ledaren på olycksplatsen och koordinatören för luftfartsverksamheten. Vid kommunikationsministeriet bereds som bäst en ny radiolag som skall ersätta den gällande radiolagen (517/1988). Den nya radiolagen skall gälla radiofrekvenser och radioanläggningar, väsentliga krav på dem, innehav och användning av dem samt skydd av radiokommunikation mot störningar. I lagen skall också ingå en definition av radiokommunikation i säkerhetssyfte. I den föreslagna sjöräddningslagen har de definitioner som används i den radiolag som är under beredning beaktats. I den föreslagna sjöräddningslagen ingår en bestämmelse enligt vilken gränsbevakningsväsendet har rätt att i farosituationer få uppgifter om radioanläggningar och deras läge av Teleförvaltningscentralen.

## 5.2. Propositionens samband med landkapet Ålands självstyrelse

Redan då sjöräddningslagstiftningskommissionens förslag var ute på remiss tog Ålands landskapsstyrelse ställning till lagstiftningsbehörigheten enligt självstyrelselagen för Åland (1144/1991), nedan *självstyrelselagen*, och ansåg att frågan om fördelningen av lagstiftningsbehörigheten i sjöräddningsfrågor mellan landskapet och riket var oklar. Landskapsstyrelsen förutsatte att frågan utreds i samband med den fortsatta beredningen av revideringen. Frågan om tillämpning av riksdagslagar på Åland är en rättslig tolkningsfråga som i sista

hand avgörs från fall till fall. Med stöd av 60 § 2 mom. självstyrelselagen träffas avgörandet av högsta domstolen i samband med ett konkret förvaltningstvistemål. Frågan om fördelningen av lagstiftningsbehörigheten mellan riket och landskapet kan också avgöras genom att lagtinget stiftar en landskapslag. Då kan republikens president, efter att ha begärt ett utlåtande i frågan av högsta domstolen, utnyttja sin vetorätt, dvs. förordna att landskapslagen skall lösas upp, om lagtinget har stiftat en landskapslag i en fråga där lagstiftningsbehörigheten tillkommer riket. Inrikesministeriet har utgått från att sjöräddningslagstiftningen enligt självstyrelselagen hör till rikets lagstiftningsbehörighet. I enlighet med denna ståndpunkt har gränsbevakningsväsendet svarat för sjöräddningen på samma sätt i landskapet Åland som i det övriga riket. Eftersom frågan efter remissbehandlingen dock inte verkade vara helt klar och eftersom det inte finns några entydiga bestämmelser om frågan i självstyrelselagen, begärde inrikesministeriet den 11 december 2000 ett utlåtande i frågan av Ålandsdelegationen som avses i 5 § självstyrelselagen. Frågan får ökad betydelse av att landskapet Åland har ett mycket centralt läge på vårt havsområde. I sitt utlåtande av den 14 februari 2001 ansåg Ålandsdelegationen att lagstiftningen inom området för sjöräddningstjänsten med stöd av 27 § 42 punkten självstyrelselagen hör till rikets behörighet.

## 5.3. Samband med internationella fördrag och förpliktelser

Som det redan har konstaterats ovan är Finland den enda av de stater som anslutit sig till Hamburgkonventionen som har meddelat IMO att ändringarna av Hamburgkonventionen ännu inte har kunnat godkännas. Avsikten är att Finland, efter att de lagar som ingår i propositionen har blivit antagna, skall kunna underrätta IMO om att ändringarna av Hamburgkonventionen har godkänts. Förutom Hamburgkonventionen har propositionen inget direkt samband med internationella avtal, trots att de

internationella avtal som nämns ovan i propositionen har beaktats vid beredningen. Inte heller regelverket inom Europeiska unionen innehåller för närvarande några förpliktelser som har direkt samband med propositionen.

## DETALJMOTIVERING

### 1. Ändringarna i Hamburgkonventionen

*Kapitel 1. Termer och definitioner.* I bilagan till konventionen har vissa centrala ändringar i fråga om tillämpningsområdet för sjöräddningstjänsten gjorts i punkt 1.3, som behandlar termer och definitioner. Vissa termer har strukits ur konventionen och vissa nya har lagts till.

En ny sak som har tagits med är definitionen av efterspaning i punkt 1.3.1. Definitionen omfattar en aktion som syftar till att lokalisera människor i nöd till sjöss och som vanligen koordineras av en räddningscentral eller räddningsundercentral med hjälp av till buds stående personer och resurser. En annan mycket central ny definition är definitionen av räddning i punkt 1.3.2. Enligt den utgör räddning en aktion som syftar till att rädda människor i nöd, ge den medicinska första hjälpen och uppfylla andra behov samt föra människorna i trygghet ("*provide for their initial medical or other needs* - -"). Tidigare har inget krav på den medicinska första hjälpen eller motsvarande åtgärder ingått i konventionen.

En ny sak är också definitionen av efterspanings- och räddningstjänst i punkt 1.3.3. Den omfattar övervakning för upptäckande av nödsituationer, kommunikation, koordinering samt efterspanings- och räddningsaktioner. Också här ingår medicinsk rådgivning och den medicinska första hjälpen i definitionen ("*including provision of medical advice, initial medical assistance* - -"). Dessutom ingår sjuktransporter med hjälp av allmänna och privata resurser, inbegripet samarbetande luftfartyg, fartyg och andra farkoster och anordningar ("*or medical evacuation* - -"). Kravet på den medicinska första hjälpen och medicinsk rådgivning är nytt också här. Räddningsundercentralen uppgavs tidigare ha till uppgift att biträda vid räddningsåtgärder inom ett visst område av

en efterspanings- och räddningsregion. Enligt den ändrade definitionen, som finns i punkt 1.3.6, är dess uppgift att biträda räddningscentralen i enlighet med särskilda bestämmelser.

Den definition av kustbevakningsenhet som tidigare fanns i punkt 1.3.4 har strukits ur kapitlet. Ur kapitlet och ur hela konventionen har likaså strukits definitionen i punkt 1.3.7 av ytspaningsledare och definitionen i punkt 1.3.12 av att nödlända.

Den definition av ledare på olycksplatsen som tidigare fanns i punkt 1.3.6 har flyttats till punkt 1.3.14. I motsats till tidigare måste ledaren på olycksplatsen inte längre nödvändigtvis vara befälhavare för en räddningsenhet, utan en person som har utsetts att koordinera efterspanings- och räddningsverksamheten inom ett bestämt område.

Punkterna 1.3.11–1.3.13 innehåller de definitioner av olika kritiska lägen som tidigare har ingått i punkterna 1.3.9–1.3.11. Ändringen jämfört med tidigare består i att orden "någon annan farkost" har lagts till definitionerna. Således är det klart att konventionen skall tillämpas vid kritiskt läge också för andra farkoster än fartyg.

*Kapitel 2. Organisation och koordinering.* I samband med ändringen av konventionen har samarbetet med de andra avtalslutande staterna betonats på många ställen. Denna sak understryks bl.a. i punkt 2.1.1. Där bestäms om skyldigheten att delta i utvecklandet av efterspanings- och räddningstjänsterna. De behövliga åtgärderna kan en part vidta antingen ensam eller tillsammans med andra avtalslutande stater eller med IMO.

Punkt 2.1.11 har utökats med en ny bestämmelse om parternas skyldighet att informera generalsekreteraren om sin efterspanings- och räddningstjänst. En ny bestämmelse i punkt 2.1.12 förpliktar i sin tur generalsekreteraren att underrätta de andra parterna om vissa frågor som gäller



åtgärder inom sjöräddningstjänsten.

Bestämmelserna i punkt 2.4 om utseende av efterspanings- och räddningsresurser har flyttats till punkt 2.5. I den nya punkt 2.4 ingår bestämmelser om koordinering av räddningstjänsten till havs och i luften. I punkterna 2.4.1 och 2.4.2 uppmanas parterna att säkerställa att verksamheten till havs och i luften koordineras så långt möjligt samt att närhelst det är genomförbart upprätta gemensamma räddningscentraler och räddningsundercentraler avsedda för både sjöfarten och luftfarten.

Den bestämmelse som gäller utseende av efterspanings- och räddningsresurser och som nu ingår i punkt 2.5 har främst ändrats på det uttrycksmässiga planet. Bestämmelsen om efterspanings- och räddningsenheternas utrustning har flyttats från punkt 2.5 till punkt 2.6. Samtidigt har delar av den upphävts. I stället för de tidigare, rätt detaljerade bestämmelserna ingår i punkt 2.6.1 nu en allmän bestämmelse om att varje efterspanings- och räddningsenhet skall förses med utrustning som motsvarar dess uppgifter.

*Kapitel 3. Samarbete mellan stater.* Kapitlets rubrik har ändrats. Den tidigare rubriken löd "Samarbete".

En tämligen viktig ändring ingår i punkt 3.1.7. Enligt den tidigare lydelsen bör ("*should*") varje part bemyndiga sina räddningscentraler att på begäran lämna andra räddningscentraler bistånd. Detta bistånd kan inkludera fartyg, luftfartyg, personal och utrustning. Enligt den ändrade lydelsen skall ("*shall*") varje part säkerställa att dess räddningscentraler på begäran lämnar sådant bistånd.

Den tidigare bestämmelsen i punkt 3.2 om koordinering med luftfarten har strukits. Motsvarande bestämmelse finns nu i punkt 2.4.

*Kapitel 4. Förfaranden.* Rubriken på kapitlet har ändrats. Tidigare löd rubriken "Förberedande åtgärder".

Punkt 4.1.1 har ändrats på så sätt att varje räddningscentral och räddningsundercentral nu förutsätts föfoga över aktuell information om i synnerhet de efterspanings- och räddningsresurser och de tillgängliga kommunikationer som är av betydelse för

efterspanings- och räddningsaktioner inom dess område. Den detaljerade förteckning som tidigare fanns i punkterna 4.1.1.1–4.1.1.9 och som angav vilken utrustning varje räddningscentral och räddningsundercentral förväntades ha information om, har strukits.

Enligt den tidigare bestämmelsen i punkt 4.1.2 bör varje räddningscentral och räddningsundercentral ha omedelbar tillgång till information om fartyg inom dess område vilka eventuellt kan anlitas vid efterspanings- och räddningsaktioner. I denna punkt förutsätts efter ändringen att varje räddningscentral och räddningsundercentral bör ha omedelbar tillgång till information om position, kurs och fart för fartyg inom dess område vilka eventuellt kan bistå personer, fartyg eller andra farkoster i sjönöd. Dessutom bör dessa centraler ha omedelbar tillgång till information om hur de förstnämnda fartygen kan kontaktas. Dessa uppgifter bör antingen finnas vid räddningscentralen eller räddningsundercentralen eller vid behov genast kunna erhållas. En ny sak som har fogats till detta kapitel är kravet i punkt 4.1.4 att räddningscentralerna och räddningsundercentralerna skall hållas underrättade om efterspanings- och räddningsenheternas beredskapsgrad.

I punkt 4.2.1 krävdes före ändringen att varje räddningscentral och räddningsundercentral gjorde upp eller förfogade över noggranna planer för efterspanings- och räddningsaktioner inom dess område. Efter ändringen förutsätts i denna punkt att de avtalsslutande staterna antingen ensamma eller i samarbete med andra stater klarar av att 24 timmar i dygnet inom sina verksamhetsområden snabbt och tillförlitligt ta emot nödalarm med hjälp av apparatur avsedd för detta ändamål. Kravet på dygnetrunttjour är nytt.

De detaljerade bestämmelserna i punkterna 4.2.2 och 4.2.3 om de uppgifter om fartyg och luftfartyg samt motsvarande uppgifter som skulle ingå i planerna för efterspanings- och räddningsaktioner har strukits. I stället har det tagits med en ny punkt 4.2.2 där det förutsätts att arrangemangen för registrering av kommunikationsanordningar och för

reaktion på kritiska lägen är effektivt skötta. Syftet med detta är att göra det möjligt för räddningscentralen eller räddningsundercentralen att snabbt få tillgång till relevanta register.

Bestämmelsen i punkt 4.3.1 om räddningsenheternas beredskapsgrad har strukits. De ändrade punkterna 4.2.3 och 4.2.4 samt den nya 4.3, som kompletterar dessa två, motsvarar i sak den tidigare punkt 4.3.1. I de ovan nämnda punkterna förpliktas efterspanings- och räddningsenheterna att sedan de upptäckt en nödsituation utan dröjsmål informera räddningscentralen eller räddningsundercentralen för åtgärder.

Punkt 4.4 innehåller funktionellt sett mycket viktiga bestämmelser om hur kritiska lägen indelas i ovisshets-, beredskaps- och nödlägen beroende på hur allvarliga de är. Dessa bestämmelser ingick tidigare i punkt 5.2, och de har inte ändrats nämnvärt i sak.

I punkterna 4.5.1–4.5.3 har de bestämmelser skrivits in som tidigare fanns i punkt 5.3 och som gäller de åtgärder som räddningscentraler och räddningsundercentraler är skyldiga att vidta i kritiska lägen, dvs. ovisshets-, beredskaps- och nödlägen. De detaljerade bestämmelser om nödläge som tidigare fanns i punkt 5.3.3 har strukits. Enligt den nya punkt 4.5.3 skall centralerna i nödläge handla enligt fastställda planer.

Punkterna 4.5.4–4.7.3 innehåller bestämmelser som tidigare har ingått i andra punkter i bilagan. Dessa bestämmelser gäller bl.a. inledande av efterspanings- och räddningsaktioner när föremålet för efterspaningarna har okänd position samt informationsutbyte i kritiskt läge, ledare på olycksplatsen och koordinering av åtgärder när två eller flera parter deltar i efterspanings- och räddningsaktioner. I dessa bestämmelser har inga nämnvärda ändringar gjorts i sak.

Den bestämmelse om avslutande och tillfällig inställelse av efterspanings- och räddningsaktioner som efter ändringen ingår i punkt 4.8 har reviderats helt och hållet. De tidigare detaljbestämmelserna har ersatts med allmänna bestämmelser i frågan. Huvudregeln är att efterspanings- och räddningsaktioner skall fortsätta tills det inte

längre finns något hopp om att kunna rädda överlevande.

*Kapitel 5. Fartygsrapporteringsystem.* De detaljerade bestämmelser om efterspaningsområden, efterspaningsmönster samt framgångsrika och resultatlösa efterspaningar som tidigare ingick i kapitel 5 i bilagan har upphävts. Bestämmelser av detta slag har även i övrigt samlats i kapitel 4 i bilagan. I kapitel 5 ingår i stället bestämmelser

om fartygsrapporteringsystem, som tidigare i denna proposition har kallats fartygstrafikservicesystem. Enligt punkt 5.1.1 kan en part antingen ensam eller tillsammans med andra parter upprätta fartygsrapporteringsystem för underlättande av efterspanings- och räddningsaktioner. Bestämmelsen är inte bindande. I sak motsvarar bestämmelserna de tidigare bestämmelserna i bilagens kapitel 6.

## 2. Lagförslag

### 2.1. Lag om ikraftträdande av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av 1979 års internationella konvention om efterspanings- och räddningstjänst till havs

1 §. Genom denna paragraf föreslås de till området för lagstiftningen hörande bestämmelserna i ändringen av Hamburgkonventionen träda i kraft.

Propositionen innehåller också ett förslag till sjöräddningslag med bestämmelser genom vilka till området för lagstiftningen hörande bestämmelser i ändringen av konventionen genomförs. Enligt fördragsarbetsgruppens (UM 1/2000) betänkande skall ikraftträdandet av bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i internationella överenskommelser endast i undantagsfall ske bara genom en substanslag. Också då skall lagens karaktär av ikraftträdandelag för en viss preciserad förpliktelse klart framgå.

Eftersom den nya sjöräddningslagen bara i ringa grad gäller ändringarna i Hamburgkonventionen, är det inte motiverat att beskriva lagen som en ikraftträdandelag. I enlighet med huvudregeln ingår i propositionen därför en blankettlag om de

bestämmelser i konventionsändringen som hör till området för lagstiftningen.

2 §. Enligt denna paragraf kan närmare bestämmelser om verkställigheten av lagen utfärdas genom förordning av republikens president.

3 §. Lagen avses träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av republikens president, efter det att Finland har meddelat depositarien för Hamburgkonventionen att ändringarna i konventionen har godtagits.

## 2.2. Sjöräddningslagen

1 §. *Lagens tillämpningsområde.* I sjöräddningslagen föreskrivs för det första om efterspaning och räddning av människor som är i fara till sjöss. Även om det enligt lydelsen på vissa ställen i Hamburgkonventionen är fråga om fartyg, inte människor, i sjönöd, är avsikten ändå att konventionens tillämpningsområde skall omfatta räddningen av just människor, inte fartyg. Således är den klara utgångspunkten också för sjöräddningslagen räddandet av människor i nöd. Att rädda enbart ett fartyg eller dess last ingår således inte i den föreslagna lagens tillämpningsområde. På denna punkt föreslås således ingen ändring av den gällande regleringen.

Avvikande från lagen om sjöräddningstjänst ingår i tillämpningsområdet för sjöräddningslagen, i enlighet med förpliktelserna i punkterna 1.3.2 och 1.3.3 i Hamburgkonventionen, också första hjälpen till de räddade. Den helhet av åtgärder som i Finland allmänt kallas första hjälpen är ett delområde som enligt Hamburgkonventionen är ett minimikrav i fråga om sjöräddningssystemet. I lagen föreskrivs dessutom om skötseln av radiokommunikationen i anslutning till farosituationer till sjöss. Den helhet som de ovan nämnda uppgifterna utgör kallas i sjöräddningslagen för sjöräddningstjänst.

I den föreslagna lagen ingår också bestämmelser om de myndigheter som ansvarar för radiokommunikation i säkerhetssyfte. Denna sak ingår inte i begreppet sjöräddningstjänst och inte heller i tillämpningsområdet för Hamburgkonventionen. Som det har

påpekats ovan, har det på grund av punkt 1.3.3 i Hamburgkonventionen blivit aktuellt med sådana bestämmelser om radiokommunikationen vid nödlägen inom sjöfarten, att ansvaret för den påförs den centrala sjöräddningsmyndigheten, dvs. gränsbevakningsväsendet. Däremot är det fortfarande sjöfartsverket som ansvarar för sjöfartens övriga radiokommunikation i säkerhetssyfte. För närvarande finns inga bestämmelser om detta på lagnivå. Däremot sköter sjöfartsverket enligt 1 § 4 punkten förordningen om sjöräddningstjänst nöd- och säkerhetskommunikationen. Om den nya ansvarsfördelningen inom sjöfartens radiokommunikation i säkerhetssyfte bestäms i 24 § i den föreslagna lagen.

I sjöräddningslagen föreslås också bestämmelser om användning av internationella nödsignaler. Inte heller detta ingår i begreppet sjöräddningstjänst. Frågan har redan behandlats i avsnitt 2.2 i den allmänna motiveringen. Enligt 34 kap. 10 § strafflagen tilldöms straff för grundlös anmälan om sjönöd eller annan sådan nöd, men med undantag för de ovan nämnda förordningarna om nationellt ikraftträdande av SOLAS-konventionen och sjövägsreglerna har inga bestämmelser utfärdats i Finland om internationella nödsignaler. Om förbud mot grundlös användning av de nämnda nödsignalerna och om anknytande tillståndsplikt föreslås nu bestämmelser på lagnivå. Bestämmelserna föreslås ingå i 25 § sjöräddningslagen. Med tanke på bl.a. de krav den straffrättsliga legalitetsprincipen ställer är det motiverat att genomföra regleringen uttryckligen på lagnivå. Med beaktande av gällande lagstiftning och lagstiftning som är under beredning passar regleringen i sak bäst in i just sjöräddningslagstiftningen.

Som det ovan har framgått i avsnitten om ändringarna i Hamburgkonventionen, innehåller konventionen bestämmelser om vård och olika medicinska åtgärder riktade till människor som räddats ur sjönöd. Det har i viss mån visat sig problematiskt att tillämpa dessa bestämmelser på vår gällande nationella lagstiftning. Å andra sidan är det klart att efterspanings- och räddningsenheterna inom

sjöräddningstjänsten enligt konventionen åtminstone förutsätts ha beredskap att ge de räddade första hjälpen.

För att förpliktelserna i Hamburgkonventionen säkert skall bli uppfyllda till alla delar, föreslås att det på en sjöräddningshelikopter som har jour inom gränsbevakningsväsendet ställs kravet att den klarar av att utföra sjuktransport på basnivå i fråga om personer som räddats ur fara till sjöss. I praktiken innebär detta krav att helikoptern måste utrustas för ändamålet och besättningen utbildas enligt de ställda kraven.

En definition av sjuktransport på basnivå finns i 2 § 3 mom. förordningen om sjuktransport (565/1994). Ingen motsvarande definition finns på lagnivå. Eftersom tillämpningsområdet för den föreslagna sjöräddningslagen inte kan anges utifrån en bestämmelse i en förordning, införs en definition av sjuktransport på basnivå i 2 § 11 punkten sjöräddningslagen. Definitionen är likadan som den i förordningen om sjuktransport. Om det skrivs in en skyldighet för sjöräddningstjänsten att utföra sjuktransport på basnivå i fråga om personer som räddats ur sjönöd, uppfylls förpliktelserna i Hamburgkonventionen med säkerhet. Närmare bestämmelser om detta föreslås i 8 § 2 mom. sjöräddningslagen.

Sjöräddningslagen föreslås bli tillämplad bara på havsområden och alltså inte på insjöområden. Med insjöområde avses sjöar, älvar och kanaler. Enligt 4 § lagen om räddningsväsendet svarar kommunen för räddningsväsendet inom sitt område och skall i detta syfte bl.a. sörja för de uppgifter som hör till räddningsverksamheten. Kommunen skall således ha hand om räddandet av människor också på insjöområden som hör till dess område. I 1 § 3 mom. lagen om räddningsväsendet sägs att den nämnda lagen inte tillämpas på bl.a. verksamhet som avses i lagen om sjöräddningstjänst.

I 2 mom. föreslås en bestämmelse som begränsar lagens tillämpningsområde. Enligt den tillämpas sjöräddningslagen inte på räddning av människoliv ombord på fartyg som är förtöjda i en hamn. Detta är motiverat eftersom det är ändamålsenligt att arbete som syftar till att rädda människoliv sköts av

räddningsmyndigheterna i de fall då fartyget kan nås direkt från land. Det är också mest ändamålsenligt att insatser för att rädda människoliv ombord på ett fartyg som är förtöjt i land leds av räddningsmyndigheterna och inte av gränsbevakningsväsendet. I de beskrivna situationerna har kommunen enligt lagen om räddningsväsendet ansvaret för ledningen av räddningsinsatserna. Givetvis får brandkårerna också i sådana fall vid behov handräckning av gränsbevakningsväsendets och de andra sjöräddningsmyndigheternas enheter. Från praktisk synpunkt innebär bestämmelsen å andra sidan att efterspanings- och räddningsinsatser i farosituationer också i ett hamnområde leds av gränsbevakningsväsendet, om fartyget inte är förtöjt vid kajen utan har ankrat eller angjort en boj i hamnen.

Det är alltså räddningsmyndigheterna som ansvarar för räddningsinsatser på insjöområdena. Räddningsmyndigheterna kan på insjöområdena bistås av frivilliga föreningar och andra sammanslutningar. En viktig frivilligorganisation inom sjöräddningen, Finlands Sjöräddningssällskap rf, verkar t.ex. också på insjöområden.

Också sedan sjöräddningslagen har stiftats förblir det med hänvisning till 14 § 1 mom. polisförordningen (1112/1995) polisens uppgift att spana efter försvunna på havs- och insjöområdena. När polisen eller en statlig nödcentral har fått en anmälan om att någon har försvunnit på ett havsområde, är det enligt huvudregeln gränsbevakningsväsendets uppgift att utföra efterspaningsuppdraget och informera polisen om resultatet. Gränsbevakningsväsendet är likväl skyldigt att göra efterspaningar bara så länge som den person som försvunnit på ett havsområde på goda grunder kan antas vara vid liv. När den försvunna på vägande grunder inte längre kan antas vara vid liv, överförs ansvaret för efterspaningen på polisen. Gränsbevakningsväsendet och övriga sjöräddningsmyndigheter kan givetvis också i dessa fall, precis som för närvarande, bistå polisen i efterspaningarna bl.a. genom att använda sin specialutrustning.

I 3 mom. föreslås en hänvisningsbestämmelse enligt vilken det föreskrivs särskilt om bärgning av fartyg och last samt bekämpning av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor. De viktigaste bestämmelserna om bärgning av fartyg och last finns i 16 kap. sjölagen. Också andra kapitel i sjölagen innehåller vissa bestämmelser om detta. Bärgningen av fartyg och last sköts inom sjöfarten enligt vedertagen praxis i regel av kommersiella bärgningsbolag. De har för bärgningen rätt till bärgarlön som bestäms enligt 16 kap. sjölagen.

Om bekämpning av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor bestäms i lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg. Med fartygsoljeskador avses enligt 12 § 1 mom. i den nämnda lagen oljeskador förorsakade av fartyg, och med fartygskemikalieolyckor enligt 27 b § 1 mom. miljöskador förorsakade av fartyg inom Finlands territorialvatten på grund av andra farliga ämnen än olja.

För bekämpningen av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor svarar miljöministeriet som högsta myndighet samt Finlands miljöcentral, de regionala miljöcentralerna och kommunerna. Kommunerna skall sköta bekämpningen av miljöskador inom sina områden. Varje kommun skall ha en bekämpningsplan, som underställs miljömyndigheterna för fastställelse. I planen anges också bekämpningsmyndigheterna, som i praktiken alltid är kommunens räddningsmyndigheter.

2 §. *Begrepp och definitioner.* Denna paragraf föreslås innehålla de viktigaste begrepp och definitioner som används i sjöräddningslagen. Av avsnitten 1.3 och 1.5 ovan, som handlar om internationella konventioner om sjöräddning samt den internationella utvecklingen och den utländska lagstiftningen på området, framgår att sjöräddningstjänsten är en mycket internationell sak. Det är motiverat att finländska professionella sjöfarande, och i allt högre utsträckning även finländskt båtfolk som rör sig med båt i utlandet, lär sig internationella begrepp och deras bokstavsförkortningar inom sjöräddningstjänsten. Dessutom kan det på

våra egna havsområden inträffa olyckor eller uppkomma farosituationer där vi behöver internationell hjälp. På motsvarande sätt kan finländska efterspanings- och räddningsenheter bli tvungna att bistå utländska sjöräddningsmyndigheter. Av de ovan angivna orsakerna är det ändamålsenligt att de engelska uttrycken och bokstavsförkortningarna fogas till begrepp och definitioner i sjöräddningslagen. Alla föreslagna begrepp motsvarar ändå inte språkligt sett till fullo den ursprungliga lydelsen, eftersom man har varit tvungen att anpassa dem till vårt nationella rättssystem. För att det skall bli lättare att få en helhetsbild av systemet, är det ändamålsenligt att sjöräddningstjänstens centrala begrepp och definitioner i mån av möjlighet ingår i den föreslagna sjöräddningslagen.

*Farosituation.* Farosituation är enligt 1 punkten, precis som enligt punkt 1.3.10 i Hamburgkonventionen där begreppet kritiskt läge används, en sammanfattande benämning på en situation då människoliv har utsatts för fara till sjöss. Farosituation är ett sammanfattande begrepp som inbegriper de i Hamburgkonventionen avsedda ovisshets-, alarm- och nödlägena. I den statsrådsförordning som skall utfärdas med stöd av sjöräddningslagen bestäms i detalj om de åtgärder som enligt Hamburgkonventionen skall vidtas i en farosituation, beroende på dess allvarlighetsgrad.

Enligt paragrafens 1a-punkt föreligger en farosituation för det första då en situation motsvarande det ovisshetsläge som avses i punkterna 1.3.11 och 4.4.1 i Hamburgkonventionen råder. Vid ovisshetsläge är det ännu osäkert om någon är i fara till sjöss, men enligt allmän erfarenhet bör man kunna dra den slutsatsen att sannolikheten är större än i normala fall. Blotta misstanken är således inte en tillräcklig förutsättning för ett ovisshetsläge, utan det skall basera sig på ett faktum som kan konstateras objektivt. Bedömningen kan t.ex. grunda sig på det faktum att en person är klart försenad till en avtalad plats eller har låtit bli att ta kontakt enligt en uttrycklig överenskommelse. I sista hand är det den

sjöräddningsledare som avses i 7 punkten som med stöd av den statsrådsförordning som skall utfärdas om sjöräddningen avgör om en farosituation över huvud taget föreligger. Sjøräddningsledaren fattar också beslut om indelningen av en farosituation enligt allvarlighetsgrad.

I Hamburgkonventionens punkt 1.3.11, som det hänvisades till ovan, nämns också fartyg eller någon annan farkost som föremål för en eventuell fara i ett ovisshetsläge. Eftersom avsikten ändå inte har varit att i konventionens tillämpningsområde inkludera tomma drivande fartyg, andra tomma farkoster eller obemannade luftfartyg, har den grundläggande principen i fråga om sjöräddningslagen varit att det i farosituationer i grund och botten alltid handlar om fara för människor. Detta gäller alla föreslagna grader av farosituationer.

Enligt paragrafens 1b-punkt föreligger en farosituation även då det beredskapsläge som avses i punkterna 1.3.12 och 4.4.2 i Hamburgkonventionen föreligger. En farosituation skulle enligt detta föreligga antingen då lämpliga efterforskningar på grund av ett ovisshetsläge redan har gjorts för att utreda en eventuell farosituation och dessa åtgärder har varit resultatlösa, eller då en människa annars onekligen kan befaras vara i fara till sjöss. Farhågorna skall alltså vara klart större än den i 1a-punkten avsedda farosituationen. Full säkerhet om att en farosituation föreligger kan ändå inte finnas i den situation som avses i 1b-punkten, eftersom det då redan vore fråga om ett läge som avses i paragrafens 1c-punkt.

Det går inte att utfärda några allmängiltiga regler för att en farosituation i enlighet med vare sig de situationer som avses i 1a-punkten eller de situationer som avses i 1b-punkten föreligger. I de enskilda fallen är det alltid sjöräddningsledaren som måste fatta avgörandet utifrån de fakta som kommit fram, rådande omständigheter och sjöräddningsledarens erfarenheter på sjöräddningstjänstens område. Det må ändå påpekas att räddningscentralen eller räddningsundercentralen enligt punkterna 4.5.1 och 4.5.2 i Hamburgkonventionen i ett beredskapsläge skall anlita efterspanings- och räddningsenheter för ett utreda om

sjönöd eventuellt föreligger. I ett ovisshetsläge förutsätts ännu inga sådana åtgärder. Detta faktum utgör en operativ gräns mellan det ovisshetsläge och det beredskapsläge som avses i Hamburgkonventionen.

Enligt paragrafens 1c-punkt föreligger en farosituation även då det är mycket sannolikt eller säkert att en människa är i fara till sjöss. Saken kan också uttryckas som så att ett i Hamburgkonventionen definierat nödläge föreligger då det har uppstått en motiverad misstanke om att någon är i fara till sjöss. Det behöver således inte ens i ett läge som avses i 1c-punkten råda absolut säkerhet i frågan. Det är t.ex. fråga om ett nödläge som avses i Hamburgkonventionen när ett nödmeddelande har mottagits från ett fartyg eller fartyget har avgett någon annan internationell nödsignal. Också föreliggande fakta och rådande omständigheter, t.ex. en exceptionellt hård storm i kombination med fartygets kända eller antagna position på öppet hav, kan berättiga till att det rådande läget bedöms vara en farosituation som avses i 1c-punkten. Bestämmelser om nödläge finns i punkterna 1.3.13 och 4.4.3 i Hamburgkonventionen.

*Efterspanings- och räddningsenhet.* I punkt 1.3.8 i Hamburgkonventionen definieras efterspanings- och räddningsenhet. Enligt sjöräddningslagen kan det lika väl handla om en myndighets som en frivilligorganisations fartyg eller luftfartyg som uttryckligen är avsett för efterspanings- och räddningsuppdrag inom sjöräddningstjänsten. Med fartyg avses i detta sammanhang i enlighet med del A regel 3 punkt a i sjövägsreglerna varje farkost inklusive ej deplacerande farkoster samt sjöflygplan, som används eller kan användas till transport på vattnet. Det kan alltså i praktiken t.ex. vara fråga om en båt som i nödsituationer kan sänkas ner från ett handelsfartyg och som uttryckligen är planerad för att rädda människor ur havet (en s.k. MOB-båt), om den i övrigt uppfyller kriterierna i paragrafen. En efterspanings- och räddningsenhet skall enligt den föreslagna definitionen ha lämplig utrustning för att kunna sköta sådana uppdrag på rätt sätt samt utbildat manskap.

*Sjøräddningstjänstens ansvarsregion.* Den

finländska sjöräddningstjänstens ansvarsregion är enligt 3 punkten, precis som för närvarande, Finlands territorialvatten, skärgården inom detta samt den del av det internationella havsområdet i direkt anslutning till territorialvattnet som överenskommit särskilt med grannstaterna. En bestämmelse som gäller sjöräddningstjänstens ansvarsregion finns i punkt 1.3.4 i Hamburgkonventionen.

Territorialvattnet definieras i lagen om gränserna för Finlands territorialvatten (463/1956). Den finländska sjöräddningstjänstens ansvarsregion är likväl större än det område som bestäms enligt territorialvattnet. Med Sverige och Ryssland har det uttryckligen överenskommit att den av Internationella civila luftfartsorganisationen (*International Civil Aviation Organization, ICAO*) fastställda gränsen mellan flyginformationsregionerna, dvs. FIR-gränsen, utgör gräns mellan ansvarsregionerna för ländernas sjöräddningstjänster. Med Estland har likaså överenskommit att gränsen för sjöräddningstjänstens ansvarsregion följer gränsen mellan flyginformationsregionerna. Dessa överenskommelser har närmare beskrivits i avsnitt 1.3 om internationella konventioner som gäller sjöräddning.

*Sjöräddningsdistrikt.* I Finland har gränsbevakningsväsendet och dess sjöbevakningssektioner enligt lagen om sjöräddningstjänst svarat för tillhandahållandet av sjöräddningstjänster. Denna situation föreslås fortsätta råda också enligt sjöräddningslagen. Det är därför naturligt att också systemet för ledningen av sjöräddningstjänsten baserar sig på sjöbevakningssektionernas organisation och områdesindelning.

För närvarande har den finländska sjöräddningens ansvarsregion indelats i tre sjöräddningsdistrikt, dvs. Bottniska vikens, Skärgårdshavets och Finska vikens sjöräddningsdistrikt. I 4 punkten föreslås nu en bestämmelse om att gränserna för ett sjöräddningsdistrikt i regel sammanfaller med gränserna för sjöbevakningssektionernas bevakningsområden. Varje sjöbevakningssektion svarar inom sitt sjöräddningsdistrikt för ordnandet av

sjöräddningstjänsten. Varken distriktens eller sjöbevakningssektionernas namn nämns likväl i lagen, detta för att de gräns- och organisationsändringar som eventuellt blir nödvändiga skall kunna skötas administrativt utan att sjöräddningslagen behöver ändras.

Enligt 2 § 1 mom. gränsbevakningslagen sträcker sig gränsbevakningsväsendets bevakningsområde på havet till den yttre gränsen för Finlands fiskezon. Som det ovan har noterats har Finland å andra sidan med sina grannstater kommit överens om att använda FIR-gränsen när de nationella ansvarsregionerna för sjöräddningstjänsten fastställs. Eftersom FIR-gränsen inte till alla delar sammanfaller med den yttre gränsen för fiskezonen, föreslås att det i definitionen av sjöräddningsdistrikt nämns att sjöräddningsdistriktet i sista hand också bestäms enligt det som har överenskommit med grannstaterna eller administrativt föreskrivits av gränsbevakningsväsendet.

På grund av det ovan beskrivna sättet att fastställa gränserna kan ett havsområde som hör till sjöbevakningssektionens bevakningsområde enligt denna punkt ligga utanför sjöräddningsdistriktet. Ett sjöräddningsdistrikt kan å andra sidan omfatta ett havsområde som undantagsvis inte hör till bevakningsområdet för sjöbevakningssektionen i fråga. En sådan situation råder också i fråga om Hurppu sjöbevakningsstation, alldeles i närheten av Finlands östgräns. Hurppu och dess närområden lyder administrativt sett under Sydöstra Finlands gränsbevakningssektion och hör således inte till någon sjöbevakningssektionens bevakningsområde.

Med tanke på dess läge och uppgifter är det ändå ändamålsenligt att, på motsvarande sätt som för närvarande, inkludera Hurppu i Finska vikens sjöräddningsdistrikt i frågor som gäller sjöräddningstjänsten.

*Sjöräddningscentral.* I sak motsvarar 5 punkten bestämmelserna om sjöräddningscentraler i punkterna 1.3.5 och 2.3 i Hamburgkonventionen.

Som det har påpekats i avsnitt 1.4 i den allmänna motiveringen, ändrades systemet för ledningen av sjöräddningstjänsten i Finland genom inrikesministeriets beslut av den 30 november 1995. Ändringen trädde i

kraft den 1 januari 1996. Före detta datum verkade i anslutning till staben för varje gränsbevakningssektion en sjöräddningscentral, MRCC. Gränserna för sjöbevakningsområdena motsvarade då gränserna för sjöräddningsdistrikten. På ledningsplatsen för varje sjöbevakningsområde verkade vid den tiden en sjöräddningsundercentral, MRSC. Efter ändringen utsågs sjöräddningscentralen i Åbo till Finlands enda sjöräddningscentral.

Sjöräddningscentralens nationella uppgift är enligt 5 punkten för det första att sköta sjöräddningsundercentralens uppgifter inom sitt sjöräddningsdistrikt. Om sjöräddningsundercentralernas uppgifter bestäms i 6 punkten. Utöver dessa uppgifter som sjöräddningsundercentralen har skall sjöräddningscentralen vara en ledningscentral som samordnar riksomfattande uppgifter inom ansvarsregionen för Finlands sjöräddningstjänst. I detta syfte skall den vara beredd att vid behov anvisa resurser för den räddningsundercentral som leder räddningsinsatserna, upprätthålla en lägesbild av de viktigaste nationella sjöräddningsmyndigheternas beredskap samt avgöra kanaliseringen av sjöräddningsresurser i de fall då sådana behövs samtidigt i fler än ett sjöräddningsdistrikt.

Sjöräddningscentralen är också internationell förbindelselänk för sjöräddningstjänsten i Finland. Den upprätthåller en lägesbild av de viktigaste internationella sjöräddningsmyndigheternas beredskap. Den skall dessutom bl.a. vara internationell förbindelselänk för satellitalarmeringssystemet COSPAS-SARSAT. I 7 § föreslås separata bestämmelser om uppgifter inom sjöräddningscentralens internationella samarbete, t.ex. givande och mottagande av hjälp i anknytning till sjöräddningstjänsten. Genom den föreslagna sjöräddningslagen tas egentligen inte ställning till antalet sjöräddningscentraler och sjöräddningsundercentraler. Eftersom det nuvarande systemet med en enda sjöräddningscentral likväl har visat sig ändamålsenligt, bestäms denna fråga genom

gränsbevakningsväsendets administrativa föreskrifter på så sätt att vårt land också i fortsättningen har bara en sjöräddningscentral. Till denna uppgift utses, precis som nu, sjöräddningscentralen i Åbo (MRCC Turku). Finland har dessutom två sjöräddningsundercentraler, en i Helsingfors (MRSC Helsinki) och en i Vasa (MRSC Vaasa). Den föreslagna regleringen gör det möjligt att, inom ramen för Hamburgkonventionen, vid behov smidigt ändra antalet sjöräddningscentraler och sjöräddningsundercentraler genom administrativa föreskrifter.

*Sjöräddningsundercentral.* Om sjöräddningsundercentraler bestäms i punkterna 1.3.6 och 2.3 i Hamburgkonventionen. En sjöräddningsundercentral skall enligt 6 punkten sköta det fortgående upprätthållandet av lednings- och kommunikationsberedskapen och ledningen av efterspanings- och räddningsinsatserna inom sitt sjöräddningsdistrikt. Redan av punkt 1.3.6 i Hamburgkonventionen följer att sjöräddningsundercentralen är underställd sjöräddningscentralen.

Efter den omorganisering av sjöräddningstjänsten som gjordes vid ingången av 1996 och för vilken redogörs ovan har den operativa ledningen av efterspanings- och räddningsinsatserna inom ett sjöräddningsdistrikt i praktiken helt och hållet skötts av sjöräddningscentralen eller sjöräddningsundercentralen. Sjöbevakningsområdena har visserligen fortfarande beredskap att leda efterspanings- och räddningsinsatser inom sjöräddningstjänsten, men vid olyckor eller farosituationer ställer de sina resurser i form av personal och utrustning till operationsledningens förfogande.

*Sjöräddningsledare.* I IMO:s och ICAO:s gemensamma flyg- och sjöräddningshandbok (*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, IAMSAR*) behandlas sjöräddningsledarens uppgifter. Hamburgkonventionen innehåller däremot inga bestämmelser om sjöräddningsledare. Enligt IAMSAR skall sjöräddningsledaren i farosituationer samordna efterspanings- och räddningsinsatserna.



Med sjöräddningsledare avses enligt 7 punkten en gränsbevakningsman som arbetar vid en sjöräddningscentral eller sjöräddningsundercentral och vars uppgift är att leda konkreta efterspanings- och räddningsinsatser. Sjøräddningsledaren är således operativ ledare för ett sjöräddningsuppdrag. Till denna del motsvarar propositionen principerna i IAMSAR.

Enligt propositionen arbetar sjöräddningsledaren alltid vid en sjöräddningscentral eller sjöräddningsundercentral, där förutsättningarna att leda är bäst. Sjøräddningsledarens uppgifter kan således inte överföras på t.ex. befälhavaren på ett fartyg som befinner sig på olycksplatsen eller i det farliga området eller på en tjänsteman som arbetar på ledningsplatsen för ett sjöbevakningsområde i närheten av det nämnda området. En sådan person kan likväl utses till en sådan ledare på olycksplatsen som avses i 8 punkten. Sjøräddningsledarens uppgifter kan inte heller genom jourarrangemang skötas t.ex. från tjänstemannens bostad.

Sjøräddningsledaren föreslås i lagförslaget få avsevärda befogenheter. Dessa befogenheter och sjöräddningsledarens ställning i gränsbevakningsväsendets militära ledningssystem behandlas nedan i motiveringen till 10 § 3 mom.

*Ledare på olycksplatsen.* Ledare på olycksplatsen är enligt punkt 1.3.14 i Hamburgkonventionen en person som samordnar efterspanings- och räddningsinsatserna inom ett bestämt område. Eftersom uppgiftsbeskrivningen för en sådan här person som arbetar på olycksplatsen i praktiken måste inbegripa befogenheter att fatta sådana beslut om ordnandet av efterspanings- och räddningsinsatserna som är bindande för de andra närvarande, föreslås att man i sjöräddningslagen använder benämningen "ledare på olycksplatsen" i stället för Hamburgkonventionens benämning "koordinator på olycksplatsen".

Det är en synnerligen ändamålsenlig lösning att utse en ledare på olycksplatsen i synnerhet i de fall då många fartyg som

mottagit ett nödanrop, och dessutom eventuellt också luftfartyg, anländer till olycksplatsen. Alla efterspanings- och räddningsenheter som har anlärt till platsen samt fartyg som annars befinner sig där måste tilldelas uppgifter. Vanligen har en person som befinner sig på olycksplatsen de bästa förutsättningarna att vidta en sådan åtgärd.

Ledaren på olycksplatsen utses av sjöräddningsledaren med stöd av 26 § 1 mom. Ett lämpligt förfarande är att sjöräddningsledaren i radiokommunikationen om nödläget meddelar efterspanings- och räddningsenheterna och andra fartyg på platsen vem som har utsetts till ledare på olycksplatsen. Då kan anländande fartyg anmäla sig direkt hos ledaren på olycksplatsen. Ledaren på olycksplatsen skall, underställd sjöräddningsledaren, uttryckligen samordna åtgärderna på olycksplatsen.

En ledare på dycksplatsen behöver inte utses i alla farosituationer, utan endast vid behov. I Finland har det under de senaste åren blivit klart vanligare att utse en ledare på olycksplatsen.

Ledaren på olycksplatsen är i regel en gränsbevakningsman som har sänts till olycksområdet från land. Enligt punkt 4.7.2 i Hamburgkonventionen bör ledaren på olycksplatsen likväl utses så tidigt som möjligt och helst innan efterspanings- och räddningsenheterna anländer till olycksplatsen. I praktiken förutsätter både denna bestämmelse och bestämmelsen om att efterspanings- och räddningsinsatser skall inledas utan dröjsmål att ledaren på olycksplatsen också kan vara någon annan än en tjänsteman, t.ex. befälhavaren på ett passagerarfartyg som befinner sig på olycksplatsen. När passagerarfärjan Estonia sjönk leddes efterspanings- och räddningsinsatserna t.ex. framgångsrikt just av befälhavaren på ett passagerarfartyg.

Ledaren på olycksplatsen skall ha befogenheter att ge efterspanings- och räddningsenheterna på platsen bindande order och föreskrifter. Han eller hon kan således, underställd sjöräddningsledaren, anses utöva offentlig makt i sin uppgift. Ledare på olycksplatsen kan likväl temporärt

också vara någon annan än en tjänsteman. Dessa frågor behandlas nedan i 26 §.

*Koordinator för luftfartsverksamheten.* Hamburgkonventionen innehåller inga bestämmelser om en koordinator för luftfartsverksamheten. Däremot behandlas en sådan koordinators uppgifter i IAMSAR. Eftersom IAMSAR inte är bindande för Finland, är det inte nödvändigt att i sjöräddningslagen ta med bestämmelser om en koordinator för luftfartsverksamheten. Eftersom en ändamålsenlig organisering av efterspanings- och räddningsinsatserna ändå i vissa fall kräver detta, föreslås att sjöräddningsledaren vid behov som hjälp för sig själv kan utse en koordinator för luftfartsverksamheten. Benämningen är uttryckligen "koordinator för luftfartsverksamheten" och inte "ledare för luftfartsverksamheten", eftersom den sistnämnda benämningen redan är i vedertaget bruk inom såväl den civila luftfarten som den luftfart som bedrivs av myndigheter.

Enligt IAMSAR är koordinatören för luftfartsverksamheten en enhet, t.ex. ett luftfartyg, inte en person. Det finns naturligtvis inget som hindrar att koordinatören för luftfartsverksamheten definieras som en person i den nationella lagstiftningen. Det är mer ändamålsenligt att koppla begreppet till en person som i praktiken kan arbeta på t.ex. just ett luftfartyg. På motsvarande sätt som ledaren på olycksplatsen har koordinatören för luftfartsverksamheten befogenheter att ge bindande föreskrifter som gäller efterspanings- och räddningsenheterna på platsen.

Det är motiverat att utse en koordinator för luftfartsverksamheten i synnerhet när ett stort antal luftfartyg deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten. Vid storolyckor kan det finnas tiotals helikoptrar och flygplan på olycksplatsen. Koordinatören för luftfartsverksamheten utses i samma ordning som ledaren på olycksplatsen. Närmare bestämmelser om detta finns i 26 §.

*Flertypsoolycka.* Ett centralt mål med propositionen är att göra prioritetsordningen för räddningsinsatserna klarare vid olyckor där fara utöver människoliv också hotar ett

fartyg, dess last eller miljön. Därför föreslås i 10 punkten en definition av flertypsoolycka.

*Sjuktransport på basnivå.* En definition av sjuktransport på basnivå ingår i 2 § 3 punkten i förordningen om sjuktransport. Eftersom utgångspunkten för propositionen är att förpliktelserna enligt Hamburgkonventionen kan uppfyllas genom att den sjöräddningshelikopter som har jour inom gränsbevakningsväsendet förpliktas att utföra sjuktransport på basnivå, är det nödvändigt att definitionen av sjuktransport på basnivå skrivs in på lagnivå.

Definitionen av sjuktransport på basnivå föreslås ingå i 11 punkten. I sak överensstämmer den helt och hållet med definitionen i förordningen om sjuktransport. Vårdåtgärderna vid sjuktransport på basnivå är således likadana som vid övriga sjuktransporter.

*Radiokommunikation i säkerhetssyfte.* Den definition av radiokommunikation i säkerhetssyfte som föreslås i 12 punkten är onödigt omfattande med tanke på den egentliga sjöräddningstjänsten, eftersom begreppet sjöräddningstjänst inte föreslås inbegripa åtgärder i syfte att rädda egendom. Radiokommunikationen i säkerhetssyfte omfattar däremot också radiokommunikation i syfte att skydda egendom. Det är ändå motiverat med en definition av radiokommunikation i säkerhetssyfte i sjöräddningslagen, eftersom lagen inte bara innehåller bestämmelser om sjöräddningstjänstens uppgifter utan bl.a. också om de myndigheter som inom sjöfarten ansvarar för radiokommunikation i säkerhetssyfte.

Den föreslagna definitionen av radiokommunikation i säkerhetssyfte är exakt densamma som den som avsikten är att ta med i den nya radiolag som är under beredning. I sak motsvarar den också radiolagens definition av radiokommunikation i säkerhetssyfte. I definitionen används ordet "kommunikation", eftersom den tekniska utvecklingen har gjort det möjligt att förmedla också andra meddelanden än traditionella radiosamtal med en radioanläggning.

3 §. *Ledande sjöräddningsmyndighet.* Gränsbevakningsväsendet föreslås fortfarande, precis som nu, vara ledande sjöräddningsmyndighet. Det ansvarar för sjöräddningstjänstens allmänna funktionsduglighet.

Men gränsbevakningsväsendet klarar inte av att ensamt svara för uppgifterna inom sjöräddningstjänsten inom den finländska sjöräddningstjänstens hela ansvarsregion. Därför skall gränsbevakningsväsendet svara för det allmänna ordnandet av sjöräddningstjänsten, men i efterspanings- och räddningsuppdrag inom sjöräddningstjänsten och i övriga uppgifter inom sjöräddningstjänsten deltar också andra myndigheter enligt det som närmare bestäms i 4 §.

I paragrafen föreslås en definition av gränsbevakningsväsendets uppgifter inom sjöräddningstjänsten. Paragrafen motsvarar till många delar 2 §, som gäller gränsbevakningsväsendets uppgifter, i lagen om sjöräddningstjänst. Gränsbevakningsväsendet svarar, som hittills, för ledningen av sjöräddningstjänsten. Det utför också som förut efterspanings- och räddningsuppdrag inom sjöräddningstjänsten. Dessutom sköter det planeringen och övervakningen av sjöräddningstjänsten samt samordningen av verksamhet som bedrivs av myndigheter och frivilligorganisationer som deltar i sjöräddningstjänsten.

I paragrafens 1 punkt föreslås gränsbevakningsväsendet få den nya uppgiften att ansvara för utvecklingen av sjöräddningstjänsten. Detta tillägg kan i sak motiveras med gränsbevakningsväsendets skyldighet att sköta det allmänna ordnandet av sjöräddningstjänsten.

Enligt 3 punkten skall gränsbevakningsväsendet ge ledarutbildning i anslutning till sjöräddningstjänsten. Också för närvarande ger gränsbevakningsväsendet ledarutbildning i anslutning till sjöräddningstjänsten på olika kurser vid gräns- och sjöbevakningsskolan och som arbetsplatsutbildning. I utbildningen har också personer utanför gränsbevakningsväsendet deltagit, t.ex. befäl på handelsfartyg och företrädare för

frivilligorganisationer. Den nämnda utbildningen är en viktig faktor som i praktiken kan bidra till att det i farosituationer i regel snabbt går att få fram en ledare på olycksplatsen som besitter nödvändig handlingskraft.

Gränsbevakningsväsendet kan vid behov också ge annan utbildning i anslutning till sjöräddningstjänsten, om gräns- och sjöbevakningsskolans utbildningsmoduler lämpar sig för ändamålet och det är ekonomiskt möjligt för gränsbevakningsväsendet att hålla kurserna. Detta kan bli aktuellt i synnerhet för att gränsbevakningsväsendets samordningsförpliktelse enligt 1 punkten skall kunna uppfyllas. Utöver gräns- och sjöbevakningsskolans kursformade utbildning kan gränsbevakningsväsendet på sjöräddningstjänstens samarbetsövningar, som sjöbevakningssektionerna ordnar, sköta samordningen av verksamhet som bedrivs av myndigheter och frivilliga som deltar i sjöräddningstjänsten.

Precis som i fråga om bekämpningen av andra olyckor skall strävan också inom bekämpningen av sjöolyckor vara att förebygga dem. Detta mål kan man sträva mot inom sjöräddningstjänsten både genom en effektiv övervakning av havsområdet och genom upplysning till allmänheten. Syftet med den föreslagna upplysningsverksamheten är att öka medborgarnas kunskaper om sjöräddningstjänsten och påverka deras attityder till sjösäkerheten i en positiv riktning. I 6 § 2 mom. föreslås separata bestämmelser om sådana uppgifter inom området för sjöräddningstjänsten som gäller utbildning och upplysning och som kan anförtros en frivillig förening eller annan sammanslutning som är verksam inom området för sjöräddningstjänsten.

4 §. *Övriga sjöräddningsmyndigheter.* I 3 § lagen om sjöräddningstjänst anges vilka myndigheter som vid sidan av gränsbevakningsväsendet är skyldiga att delta i sjöräddningstjänsten i den omfattning som bestäms genom förordning. Dessa myndigheter är sjöfartsverket, polisen, försvarsmakten, tullverket, väg- och vattenbyggnadsverket och post- och

televerket samt luftfarts-, brand- och hälsovårdsmyndigheterna.

I 4 § 1 mom. sjöräddningslagen föreslås en motsvarande förteckning som i 3 § i den nuvarande lagen över myndigheter som är skyldiga att delta i uppgifter inom sjöräddningstjänsten. Myndigheterna i förteckningen i 1 mom. kallas övriga sjöräddningsmyndigheter till skillnad från den ledande sjöräddningsmyndighet som avses i 3 §, dvs. gränsbevakningsväsendet. Att delta i uppgifter inom sjöräddningstjänsten är en lagstadgad uppgift för de myndigheter som nämns i 1 mom. Sjøräddningstjänsten skall beaktas när deras verksamhet planeras.

Vid sidan av övriga myndigheter ingår i förteckningen i 1 mom. kommunernas brandkårer, social- och hälsovårdsmyndigheterna och miljömyndigheterna. Kommunen svarar för kommunens brandkår, men också i de två sistnämnda myndighetsgrupperna ingår kommunala myndigheter. Enligt 121 § 2 mom. Finlands grundlag (731/1999), nedan *grundlagen*, utfärdas genom lag bestämmelser om uppgifter som åläggs kommunerna. Riksdagens förvaltningsutskott (FvUB 23/1998 rd) har för sin del vid behandlingen av regeringens proposition med förslag till lag om räddningsväsendet (RP 76/1998 rd) ansett att medborgarna utifrån författningstexten måste kunna sluta sig till vilka behöriga myndigheter som deltar i räddningsverksamheten.

Förvaltningsutskottet har funnit det motiverat att för att värna medborgarnas rättsskydd och för att myndigheternas kompetensförhållanden klart skall framgå, i lagtexten specificera de nämnda myndigheterna, trots att förteckningen kan bli lång.

Utskottet har i det nämnda betänkandet särskilt behandlat försvarsmaktens skyldighet att delta i räddningsverksamheten. Utskottet har avvikande från propositionen funnit det motiverat att inkludera försvarsmakten bland de myndigheter som är skyldiga att delta i räddningsverksamheten. Utskottet har ansett att bestämmelserna om försvarsmaktens uppgifter inom räddningsverksamheten primärt hör hemma i lagen om

försvarsmakten (402/1974). Eftersom den nämnda lagen enligt utskottet likväl var bristfällig på denna punkt, utökades lagen om räddningsväsendet vid riksdagsbehandlingen med den behövliga bestämmelsen. Utskottet påpekade ändå att regleringen i ett annat sammanhang lämpligen kan föras över till lagstiftningen om försvarsmakten. En skyldighet att delta i räddningsverksamhet har därför senare inkluderats i 2 § lagen om försvarsmakten genom en ny punkt 6a.

Med stöd av det ovan sagda föreslås i 4 § 2 mom. närmare beskrivningar av uppgifterna inom sjöräddningstjänsten för alla de övriga sjöräddningsmyndigheter som utöver gränsbevakningsväsendet har en lagstadgad skyldighet att delta i uppgifter inom sjöräddningstjänsten. Med stöd av bemyndigandet i 27 § att utfärda förordning kan uppgifterna vid behov ytterligare preciseras genom en förordning av statsrådet. Dessa uppgiftsbeskrivningar i sjöräddningslagen kan vid lämpligt tillfälle överföras till lagstiftningen om myndigheterna i fråga, om det anses ändamålsenligt. För närvarande är detta förfarande likväl inte motiverat för någon myndighets del, eftersom det ändå inte går att genomföra i fråga om alla myndigheter. Det är inte ändamålsenligt att skriva in bestämmelser om uppgifter inom sjöräddningstjänsten i lagstiftningen om myndigheterna i fråga, dels med tanke på andra pågående lagstiftningsprojekt, dels med tanke på att införandet av denna reglering i den övriga lagstiftningen i vissa fall kräver stora ändringar på grund av lagstiftningsstrukturen. När det gäller helhetsbilden av sjöräddningstjänsten är det knappast heller motiverat att vissa myndigheters uppgifter inom sjöräddningstjänsten anges i sjöräddningslagen och andras inte.

Även om de övriga sjöräddningsmyndigheternas uppgifter i det föreslagna 2 mom. huvudsakligen motsvarar den tidigare regleringen, är det delvis ändå fråga om en viss ändring av uppgifterna jämfört med tidigare. Av denna orsak och eftersom alla myndigheter som nämns i 1 mom. också har andra lagstadgade uppgifter, föreslås i 1 mom. en bestämmelse om att

utförandet av en uppgift inom sjöräddningstjänsten inte avsevärt får äventyra myndighetens utförande av någon annan viktig lagstadgad uppgift. Intresseavvägningen och beslutsfattandet i frågan skall naturligtvis ställas i relation till farosituationens allvarlighetsgrad och karaktär samt till andra rådande omständigheter. Det är omöjligt att utfärda några allmängiltiga regler på denna punkt. Eftersom skyddandet av människoliv likväl är ett så viktigt mål och människan det rättsobjekt som åtnjuter det starkaste skyddet inom vårt rättssystem, kan man utgå från att räddandet av ett människoliv i ytterlighetsfall bara kan åsidosättas på grund av att ett annat människoliv räddas. Vid bedömningen skall ändå karaktären av ett annat pågående tjänsteuppdrag samt farosituationens allvarlighetsgrad beaktas. Ett annat pågående tjänsteuppdrag kan också ha det direkta syftet att rädda människoliv.

De övriga sjöräddningsmyndigheterna är enligt 1 mom. skyldiga att delta i sjöräddningstjänsten inte bara i farosituationer utan också om det är motiverat med tanke på de uppgifter som ingår i deras verksamhetsområden. Således skall t.ex. Havsforskningsinstitutet vara berett på att det i en farosituation kan ombes göra en beräkning av hur offren för en olycka driver.

Förteckningen i 2 mom. skiljer sig i viss mån från motsvarande förteckning i lagen om sjöräddningstjänst. När det gäller sjöfartsverket, polisen, försvarsmakten, tullverket och luftfartsmyndigheterna är regleringen i sak oförändrad. Brandmyndigheterna föreslås i enlighet med den nuvarande lagstiftningen bli benämnda "kommunala brandkårer". Varje kommun skall enligt 5 § 1 mom. lagen om räddningsväsendet ha en brandkår. Den brandkår som är skyldig att delta i sjöräddningstjänsten är antingen kommunens egen brandkår eller någon annan brandkår som avses i 5 § 1 mom. lagen om räddningsväsendet, t.ex. en frivillig brandkår. I stället för ordet "hälsovårdsmyndigheterna" föreslås i 2 mom. det vidare uttrycket "social- och hälsovårdsmyndigheterna" bli använt. Den föreslagna utvidgningen av begreppet

beror bl.a. på att social- och hälsovårdsmyndigheterna har hand om den psykosociala omsorgen om såväl de räddade som räddningsmanskaper. Denna uppgift förutsätter en insats av båda delsektorerna.

Företeckningen i 2 mom. föreslås bli ändrad i sak genom att nödcentralsverket, Meteorologiska institutet, Havsforskningsinstitutet och miljömyndigheterna tas med. Väg- och vattenbyggnadsverket och post- och televerket föreslås bli strukna ur förteckningen.

Tullverket har deltagit i sjöräddningstjänsten med sitt fartygsbestånd. Tullens övervakningsverksamhet på havet har minskat under de senaste åren, och därigenom också dess användning av båtar. Samtidigt har tullverkets sjöräddningsinsatser blivit relativt få. Därför föreslog

sjöräddningslagstiftningskommissionen att tullverket stryks ur förteckningen över myndigheter som deltar i sjöräddningstjänsten. Tullverket har likväl ett visst modernt fartygsbestånd, och tullfartygens närvaro på våra havsområden minskar inte längre. Av denna anledning föreslås att tullverket finns kvar bland de övriga sjöräddningsmyndigheterna.

Väg- och vattenbyggnadsverket, sedermera vägverket, har deltagit i sjöräddningstjänsten främst med sina färjor. Till följd av omorganiseringen inom vägverket delades vägverket den 1 januari 2001 upp i myndigheten Vägförvaltningen och det statliga affärsverket Vägverket. Ändringen baserar sig på lagen om Vägförvaltningen (568/2000) och lagen om Vägverket (569/2000). Det färjbestånd som vägverket ägde har övergått till affärsverket Vägverket, som sköter färjtrafiken på beställning av Vägförvaltningen.

Ändringen innebär således att de nämnda färjorna inte längre tillhör en myndighet och att uppgifter inom sjöräddningstjänsten inte längre på samma sätt som förut kan beaktas i planeringen av verksamheten vid myndigheten vägverket. Också den hierarkiska modellen och ersättningsgrunderna när det gäller användningen av materiel har ändrats i och

med omorganiseringen. Även om det ovan avsedda färjbeståndet fortfarande är en betydande resurs i synnerhet när efterspanings- och räddningsinsatser organiseras i farosituationer i färjornas närområden, måste användningen av affärsverket Vägverkets färjor för efterspanings- och räddningsuppdrag basera sig på de allmänna bestämmelserna som föreslås i 10 och 11 § sjöräddningslagen.

Post- och televerket finns inte längre och kan därför strykas ur förteckningen i 2 mom.

Nödcentralverket behöver tas med bland de övriga sjöräddningsmyndigheterna, eftersom nödcentralerna spelar en viktig roll när det gäller att slå larm enligt handlingsplanerna. Efterspanings- och räddningsåtgärderna kan inte inledas tillräckligt snabbt enbart med gränsbevakningsväsendets resurser om det handlar om en farosituation som kräver omfattande åtgärder.

Det är motiverat att snabbt intensifiera samarbetet mellan de traditionella sjöräddningsmyndigheterna och miljömyndigheterna, eftersom sjöolyckor ofta innebär en risk för miljöskador. En operation som har börjat som enbart en sjöräddningsaktion kan snabbt utvecklas till bekämpning av en flertypsolycka. Det är synnerligen nödvändigt att miljömyndigheterna deltar redan i planeringen av sjöräddningstjänsten inom dess samarbetsorgan. Miljömyndigheterna har även en god beredskap att utföra driftberäkningar.

Meteorologiska institutet och Havsforskningsinstitutet har tillhandahållit sjöräddningstjänsten uppgifter om väder, sjögång, strömmar m.m. och gjort upp prognoser som behövs för planeringen av uppgifter inom sjöräddningstjänsten. Därför föreslås att dessa myndigheter tas med i förteckningen i 2 mom.

I 3 mom. föreslås en bestämmelse om att andra än de statliga myndigheter och inrättningar som avses i 2 mom. i farosituationer är skyldiga att på begäran ställa sin personal, utrustning och sakkunskap till gränsbevakningsväsendets och övriga sjöräddningsmyndigheters förfogande.

5 §. *Delegation och ledningsgrupper.*

Delegationen för sjöräddningstjänsten föreslås bli inrättad för att bistå gränsbevakningsväsendet. I sak ersätter delegationen den i propositionen tidigare nämnda och för närvarande verkande riksomfattande ledningsgruppen för sjöräddningstjänsten. Som hjälp för varje sjöbevakningssektion inrättas en ledningsgrupp för sjöräddningsdistriktet. Dessutom bildas vid behov en ledningsgrupp på olycksplatsen för att bistå ledaren på olycksplatsen. Om tillsättandet och sammansättningen av delegationen för sjöräddningstjänsten och ledningsgruppen för sjöräddningsdistriktet bestäms närmare genom en förordning av statsrådet. Ledningsgruppen på olycksplatsen avviker från de ovan nämnda samarbetsorganen genom att den vid behov alltid tillsätts på olycksplatsen. Om denna ledningsgrupp bestäms som helhet i en förordning av statsrådet med stöd av den bestämmelse om bemyndigande som föreslås i 3 mom.

I delegationen för sjöräddningstjänsten, som leds av gränsbevakningsväsendet, är de övriga sjöräddningsmyndigheterna samt de centrala frivilliga föreningarna och andra sammanslutningarna inom sjöräddningstjänsten företrädda. Delegationen bistår gränsbevakningsväsendet i planeringen, utvecklandet och uppföljningen av sjöräddningstjänsten. Den är ett riksomfattande samarbetsorgan utan några som helst operativa uppgifter. Delegationen tillsätts av inrikesministeriet med stöd av en bestämmelse i en förordning av statsrådet. På tillsättandet av delegationen och på dess verksamhet tillämpas statsrådets beslut av den 10 mars 1988 om kommittéer (218/1988).

Ledningsgruppen för sjöräddningsdistriktet har två viktiga uppgifter. För det första bistår den under normala förhållanden sjöbevakningssektionen i planeringen av sjöräddningstjänsten. Denna uppgift är av administrativ karaktär. I praktiken biträder ledningsgruppen kommandören för sjöbevakningssektionen bl.a. i uppgörandet av en regional sjöräddningsplan. Vid olyckor och i farosituationer hjälper den sjöräddningsledaren genom att skapa operativa förutsättningar för hans eller

hennes ledningsarbete. Det är ändamålsenligt att sjöräddningsledaren kan koncentrera sig enbart på det operativa ledandet av efterspanings- och räddningsverksamheten. Till medlemmar av ledningsgruppen för sjöräddningsdistriktet kallas företrädare för de viktigaste myndigheter och frivilligorganisationer som deltar i sjöräddningstjänsten.

Ledningsgruppen måste vara smidig till sin organisation för att den i alla farosituationer snabbt skall vara klar att agera.

Som det har påpekats tidigare i denna proposition, kan en farosituation som hör till området för sjöräddningstjänsten snabbt övergå i bekämpning av miljöskador, efter det att alla människoliv har räddats eller när hoppet om att hitta överlevande är ute. Ofta måste man också rädda människoliv och bekämpa miljöskador samtidigt. Det är således viktigt att det i ledningsgruppen ingår bl.a. företrädare för de myndigheter som ansvarar för miljövården. Genom ett sådant förfarande uppstår inga onödiga störningar i informationen eller andra motsvarande störningar inom skötseln av räddnings- och bekämpningsinsatserna vid flertypsolyckor.

Vid särskilt allvarliga eller omfattande olyckor till sjöss kan den ledningsgrupp för sjöräddningsdistriktet som verkar i anslutning till den sjöräddningscentral eller sjöräddningsundercentral som leder efterspanings- och räddningsverksamheten utvidgas med företrädare för de ovan nämnda myndigheternas och gruppernas riksomfattande ledning. En olycka kan anses särskilt allvarlig eller omfattande åtminstone i det fallet att räddningsinsatserna kräver t.ex. att hela landets resurser tas i bruk. En i momentet avsedd omfattande och särskilt allvarlig olycka sammanfaller ändå inte nödvändigtvis helt och hållet med definitionen av storolycka i 3 § lagen om undersökning av olyckor (373/1985). Ledningsgruppen kan också behöva utvidgas t.ex. när antalet personer som skall spanas efter eller räddas inte är stort men spaningsområdet är mycket vidsträckt.

Vid behov kan en ledningsgrupp inrättas också som stöd för ledaren på olycksplatsen. Om detta bestäms närmare genom en förordning av statsrådet. En ledningsgrupp på

olycksplatsen behöver tillsättas i synnerhet i de fall då flera myndigheters räddningsenheter och räddningspersonal eller utöver myndigheterna dessutom frivilliga gruppers räddningsenheter och räddningspersonal finns på olycksplatsen.

6 §. *Frivilligarbete.* I 1 mom. ingår en bestämmelse om att frivilliga föreningar och andra sammanslutningar kan anlitas inom sjöräddningstjänsten. Momentets syfte är att genom en allmän bestämmelse ge gränsbevakningsväsendet rätt att dela ut och anvisa uppgifter inom sjöräddningstjänsten också åt andra än myndigheter när detta är ändamålsenligt.

Enligt 124 § grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter. Det är osannolikt att en frivillig förenings eller annan sammanslutnings uppgifter inom sjöräddningstjänstens område i något avseende skulle innebära utövning av offentlig makt när föreningens eller sammanslutningens medlemmar har hand om t.ex. undervisnings- och upplysningsuppgifter eller deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten. Trots att den ovan nämnda paragrafen i grundlagen i vilket fall som helst gäller också frivilligarbete inom sjöräddningstjänsten, föreslås i 1 mom. ändå en förtydligande bestämmelse i frågan, enligt vilken frivilliga inte får anlitas i uppgifter som innebär avsevärd utövning av offentlig makt.

Även om de frivilliga föreningar och andra sammanslutningar som avses i paragrafen åtminstone inte normalt skall ha några som helst uppgifter som innebär utövning av offentlig makt, kan t.ex. chefen för en frivillig förenings efterspanings- och räddningsenhet bli utsedd till ledare på olycksplatsen. Denna ställning medför utövning av offentlig makt, men saken har inget att göra med det faktum att det råkar handla om medlemmen av en frivillig

förening som är verksam inom sjöräddningstjänstens område.

I 2 mom. föreslås en närmare bestämmelse om frivilligarbete. Enligt den kan gränsbevakningsväsendet anförtro frivilliga föreningar och andra sammanslutningar som är verksamma inom området för sjöräddningstjänsten olika uppgifter som hör till sjöräddningstjänsten. Motsvarande bestämmelse finns i 11 § lagen om sjöräddningstjänst. Avsikten är att systemet med frivillig räddningstjänst skall kunna utnyttjas också för andra uppgifter inom sjöräddningstjänsten än egentliga efterspanings- och räddningsuppdrag. Gränsbevakningsväsendet kan också anförtro frivilliga föreningar och andra sammanslutningar uppgifter inom utbildning och upplysning.

I 21 § 1 mom. bestäms om arvoden och ersättningar som betalas för de uppgifter inom sjöräddningstjänsten som gränsbevakningsväsendet uttryckligen har anvisat frivilliga föreningar eller andra sammanslutningar. Eftersom det inte är ändamålsenligt att staten betalar t.ex. kostnaderna för bogseringen av en fritidsbåt till hamnen sedan de egentliga räddningsinsatserna redan har avslutats, måste det när frivilliga föreningar och andra sammanslutningar får ett uppdrag alltid klargöras om det är fråga om ett uppdrag uttryckligen av gränsbevakningsväsendet eller förmedling av en annan sorts uppdrag. Avsikten är att gränsbevakningsväsendet också i fortsättningen till frivilliga enheter skall kunna förmedla olika handräckningsuppdrag i anslutning till sjöräddningsverksamheten, t.ex. bogsering av fritidsbåtar som räddats ur sjönöd. Detta ingår inte i tillämpningsområdet för den föreslagna sjöräddningslagen.

Det är klart att frivilliga föreningar och andra sammanslutningar samt deras medlemmar inte är skyldiga att delta i uppgifter inom sjöräddningstjänsten i andra fall än då sjöräddningsledaren uttryckligen ger order om detta med stöd av det föreslagna 10 § 3 mom. Detta har genomgående varit utgångspunkten för denna proposition. Frivilliga enheter kan enligt propositionen anförtros uppgifter, men något med

tjänsteplikten jämförbart tvång att utföra dem har de inte.

Eftersom den frivilliga sjöräddningstjänsten inte ges några lagstadgade uppgifter genom den föreslagna lagen, påverkar regleringen inte heller de nämnda föreningarnas och andra sammanslutningarnas medelsanskaffning. I praktiken täcks en avsevärd del av deras omkostnader med donationer och motsvarande medel.

7 §. *Sjöräddningstjänstens internationella samarbete.* I punkt 3.1.6 i Hamburgkonventionen rekommenderas att en räddningscentral kan bevilja utländska efterspanings- och räddningsenheter tillstånd som ger dem rätt att resa in i landet. Likaså rekommenderas att räddningscentralen även i övrigt hjälper med tull- och andra formaliteter i anknytning till dessa enheters inresa. Utöver de nämnda rekommendationerna förutsätts i punkt 3.1.7 i konventionen att varje avtalsslutande stat säkerställer att dess räddningscentraler på begäran lämnar andra räddningscentraler bistånd. Detta bistånd skall enligt den nämnda punkten ges i form av fartyg, luftfartyg, personal och utrustning.

I överensstämmelse med det ovan sagda och för att det skall kunna säkerställas att åtgärder vidtas utan dröjsmål, föreslås i 1 mom. en bestämmelse om att det är sjöräddningscentralen som i ärenden som hör till området för sjöräddningstjänsten fattar beslut om att från Finland ge hjälp till utlandet eller att begära hjälp av andra stater. Ett villkor är att hjälpen behöver ges eller begäras för att människoliv skall kunna räddas. I praktiken uppfylls detta villkor om en farosituation föreligger. Det förfarande som avses i momentet skall således inte tillämpas t.ex. vid sjöräddningsövningar. På hjälp och mottagande av begärd hjälp tillämpas i övrigt allmänna folkrättsliga principer.

Sjöräddningscentralen kan enligt paragrafen fatta beslut bara om att sända en till buds stående enhet till utlandet. I praktiken betyder detta att sjöräddningscentralen inte självständigt kan fatta beslut om att sända hjälp till utlandet, med undantag för gränsbevakningsväsendets egna enheter. Det är således i sista hand den myndighet eller



t.ex. det privata rederi som har förfoganderätten över det hjälpmedel som kan erbjudas som själv beslutar om det begärda hjälpmedlet står till förfogande eller inte. Utgångspunkten är givetvis att all ändamålsenlig hjälp i farosituationer ges också till utlandet. All hjälp som i princip står till förfogande kan ändå inte alltid utnyttjas, t.ex. på grund av pågående servicearbete på ett luftfartyg.

I 2 mom. föreskrivs om sjöräddningscentralens skyldighet att bistå utländska efterspanings- och räddningsenheter i formaliteter i anslutning till deras inresa i landet. Sjøräddningscentralen föreslås således inte få befogenheter att bevilja tillstånd som berättigar till inresa, utan förutsättningarna för inresa avgörs utifrån annan relevant lagstiftning och internationella avtal som är bindande för Finland. Bestämmelser om ankomst till finskt territorium, uppehåll i landet och avresa från landet finns bl.a. i territorialövervakningslagen (755/2000), där förfarandet för inresa har förenklats bl.a. när det gäller olyckor och farosituationer till sjöss. När det gäller de internationella avtalen i frågan kan som exempel hänvisas till det redan tidigare nämnda avtalet mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige om samarbete över territorialgränserna i syfte att vid olyckshändelser hindra eller begränsa skador på människor eller egendom eller i miljön. Också detta avtal innehåller bestämmelser i frågan.

Även om sjöräddningscentralen i Åbo är internationell förbindelselänk för sjöräddningstjänsten i Finland, utesluter detta inte det goda samarbete som redan länge har bedrivits mellan t.ex. sjöräddningsundercentralen i Helsingfors och sjöräddningscentralerna i Tallinn och S:t Petersburg. Största delen av de fall som kräver kontakter med andra länder har karaktären av snabba "man-över-bord"-situationer eller kortvariga efterspaningar till följd av att t.ex. en nödraket har observerats. I sådana situationer är det naturligt och ändamålsenligt att de sjöräddningscentraler och sjöräddningsundercentraler som ligger närmast tar direkt kontakt med varandra för

att spara tid. Ett sådant förfarande kan anses inte bara ändamålsenligt utan också auktoriserat och godkänt av sjöräddningscentralen, så länge den hela tiden hålls underrättad om de internationella operationer, också små sådana, som pågår. Avsikten är således inte att ändra på rådande praxis till denna del.

8 §. *Krav på beredskap.* I 1 mom. föreslås en bestämmelse som motsvarar 4 § lagen om sjöräddningstjänst. Enligt den föreslagna bestämmelsen skall sjöräddningstjänsten planeras och ordnas på ett sådant sätt att de åtgärder som hör till dess uppgifter kan utföras effektivt och utan dröjsmål. Bestämmelsen förpliktar i synnerhet gränsbevakningsväsendet, som svarar för det allmänna ordnandet av sjöräddningstjänsten, men också andra deltagande myndigheter att i sin verksamhet sträva efter största möjliga snabbhet och effektivitet.

I faktiska sjöräddningssituationer har helikoptrarna visat sig vara mycket effektiva efterspanings- och räddningsenheter. Detta gäller i synnerhet situationer där en räddad som är i behov av medicinska åtgärder snabbt måste få vård. Enheter bestående av ytfartyg spelar likväl fortfarande en mycket viktig roll i olika uppgifter inom sjöräddningstjänsten.

I 2 mom. föreslås en ny bestämmelse som förpliktar gränsbevakningsväsendet att, inom ramen för de anvisade resurserna, hålla sig inte bara med enheter bestående av ytfartyg utan också med helikoptrar som utöver sina andra uppgifter också är lämpade för att utföra efterspanings- och räddningsuppdrag inom sjöräddningstjänsten. Gränsbevakningsväsendet har för närvarande åtskilliga ytfartyg och åtta helikoptrar som lämpar sig för uppgifter inom sjöräddningstjänsten.

Det har ansetts nödvändigt att i sjöräddningslagstiftningen ta med en förpliktelse att utföra sjuktransporter på basnivå, eftersom Finland genom detta förfarande med säkerhet uppfyller Hamburgkonventionens krav på transport och anknytande vård av människor som varit i fara till sjöss. På grund av de nya förpliktelserna i Hamburgkonventionen föreslås i 2 mom. en bestämmelse om

genomförande av sjuktransport på basnivå i fråga om personer som är i fara till sjöss. Någon motsvarande bestämmelse finns inte i lagen om sjöräddningstjänst.

Gränsbevakningsväsendet håller för närvarande minst en sjöräddningshelikopter i ständig startberedskap. Bestämmelsen innebär i praktiken en skyldighet för gränsbevakningsväsendet att hålla den sjöräddningshelikopter som har jour med sådan besättning och utrustning att den alltid, inom ramen för vad övriga uppgifter tillåter, kan utföra sjuktransporter på basnivå i anknytning till tillämpningsområdet för sjöräddningslagen. I faktiska farosituationer är det naturligtvis sannolikt att flera av gränsbevakningsväsendets helikoptrar och också andra helikoptrar deltar i efterspanings- och räddningsinsatser vid sidan av andra efterspanings- och räddningsenheter. Dessutom har gränsbevakningsväsendet redan nu, om en farosituation så kräver, i praktiken möjlighet att snabbt få tillgång till flera helikoptrar som kan användas för sjuktransporter på basnivå. För att kravet i momentet skall uppfyllas räcker det i alla fall med ett system där en sjöräddningshelikopter har jour.

Sjuktransport på basnivå definieras i 2 § 11 punkten på samma sätt som i 2 § 3 mom. förordningen om sjuktransport. För närvarande finns en grundläggande bestämmelse om gränsbevakningsväsendets sjuktransportuppgifter i 6 § 3 mom. gränsbevakningslagen. Enligt detta lagrum kan gränsbevakningsväsendet sköta brådskande sjuktransporter som annars skulle skötas av andra myndigheter eller en näringsidkare som tillhandahåller sjuktransportservice, men som dessa inte kan sköta på grund av brist på fartyg, luftfartyg eller övriga specialfordon. Saken preciseras i 42 § förordningen om gränsbevakningsväsendet (269/2000), nedan gränsbevakningsförordningen. Enligt denna paragraf skall, om en ovan avsedd sjuktransport kräver att på behörigt sätt utbildad personal följer med patienten under transporten enligt 5 § 3 mom. förordningen om sjuktransport, den som av gränsbevakningsväsendet anhåller om transport anvisa en sådan person som

ledsagare för patienten.

Den nya bestämmelsen har ansetts nödvändig inte bara på grund av förpliktelseerna enligt Hamburgkonventionen utan också för att gränsbevakningsväsendets helikoptrar redan nu i praktiken på havsområdena gör många räddningsflygningar som innebär att hälso- och sjukvårdsåtgärder utförs på den som transporteras. Ett tämligen vanligt sjuktransportuppdrag är att hämta en passagerare som fått en sjukdomsattack på en passagerarfärja som trafikerar mellan Finland och Sverige och föra patienten till sjukhus. I praktiken kan en sådan patient under transporten vara i behov av vårdåtgärder som förutsätter väsentlig sakkunskap. För dessa plötsliga transporter finns det många gånger ingen sådan på behörigt sätt utbildad person som avses i gränsbevakningsförordningen att sända ut. En sådan person kan vanligen inte anvisas heller i de typiska sjöräddningssituationer då någon som redan drabbats av hypotermi eller som har skadat sig lyfts ur havet och förs till sjukhus för vård. Ändå utförs sådana och motsvarande transporter hela tiden.

De uppgifter över de senaste åren som gränsbevakningsväsendet har samlat in visar att de transporterades åldersstruktur samt sjukdomarnas och skadornas art och mångfald förutsätter avsevärda kunskaper och färdigheter av helikopterbesättningen. Situationerna avviker stort från varandra, och även om en läkare ofta har fått med på flygningen när läget har krävt det, kan behovet av sjuktransport som förutsätter särskild sakkunskap även överraskande uppenbara sig i samband med en sjöräddningsaktion. Kännetecknande för de senaste årens utveckling inom sjuktransporterna har även i övrigt varit att tyngdpunkten har förskjutits från transport till vård och att utbildnings- och kunskapsnivån hos dem som utför sjuktransporter har höjts.

I praktiken är utrustningen i de helikoptrar som gränsbevakningsväsendet använder för sjöräddningsuppdrag också på denna punkt ändamålsenlig och personalens yrkeskunskap för sjuktransporter på basnivå huvudsakligen tillräcklig. Situationen är likväl otillfredsställande både för den som

transporteras för att få vård och för den gränsbevakningsman som utför transporten, eftersom den juridiska grunden för vårdåtgärder i samband med dessa sjuktransportuppdrag är otillräcklig och situationen även i övrigt juridiskt oklar t.ex. med tanke på lagstiftningen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården och lagen om patientens ställning och rättigheter (785/1992).

Enligt den definition som föreslås i 2 § 11 punkten sjöräddningslagen avses med sjuktransport på basnivå vård och transport med tillräcklig beredskap att övervaka och ta hand om patienten så att hans eller hennes tillstånd under transporten inte oväntat försämras, och med möjligheter att påbörja enkla åtgärder som räddar livet. I praktiken har sjuktransport på basnivå normalt ansetts förutsätta att situationen för det första bedöms genom att patienten undersöks med behövliga instrument och frågas ut. I sjuktransport på basnivå ingår likaså den livräddande första hjälpen. Dessutom har i denna sjuktransport ansetts ingå att anlägga intravenöst dropp i en ytlig ven hos en vuxen med normalt blodtryck, ge syrgas, förbinda sår, spjåla och under övervakning ge läkemedel som patienten själv tar.

Utrustningen i sjöräddningshelikoptrarna gör det redan för närvarande möjligt att hålla igång andningen och blodcirkulationen hos den som transporteras. I utrustningen ingår bl.a. ventilations- och intubationsutrustning. Med intubation avses att ett rör förs in i luftstrupen för att luftvägen skall hållas öppen. Utrustningen omfattar dessutom en apparat som mäter hjärtats EKG-kurva, en defibrillator avsedd att avlägsna förmaks- och kammarflimmer i hjärtat, syrgasväska, utrustning och de viktigaste vätskor som behövs för intravenöst dropp, blodtrycksmätare, blodsockermätare, vakuummadrass samt räddnings- och sjuktransportbåar för förflyttning av patienten från olycksplatsen och för transport i luftfartyget.

Av de totalt 13 ytbärgare som för närvarande är anställda vid gränsbevakningsväsendet är det endast tre som inte har fått någon som helst hälsovårdsutbildning eller utbildning i sjuktransport inom räddningsbranschen. De

tio övriga ytbärgarnas utbildning varierar. De är utbildade sjukskötare, medikalvaktmästare-ambulansförare, primärskötare eller konditionsskötare. Två ytbärgare har fått räddarutbildning vid Räddningsinstitutet. Största delen av ytbärgarna finns upptagna i det centralregister över yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården som rättsskyddscentralen för hälsovården för. Detta beror ändå inte på att de arbetar som ytbärgare inom gränsbevakningsväsendet utan på den utbildning som de av andra orsaker har genomgått. Om centralregistret över yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården bestäms i lagen om yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården (559/1994).

Utbildningen av ytbärgare har utvecklats också oberoende av revideringen av sjöräddningslagstiftningen. Våren 2000 har en sådan utbildning av ytbärgare inletts vid Räddningsinstitutet att ytbärgarna genomgår räddningskursens sjuktransportdel. I utbildningen deltar de ytbärgare som saknar tidigare hälsovårds- eller räddarutbildning samt de som har fått sin utbildning för många år sedan. Ytbärgarna vid gränsbevakningsväsendets

bevakningsflygdivision deltar i räddarkursens sjuktransportutbildning tillsammans med de andra eleverna på räddarkursen. Utbildningen är indelad i tre utbildningsavsnitt, och dess totala längd är fem månader. Sjuktransportutbildningen är till innehållet fullständigt densamma som den för brandmän som går en räddningskurs. De sjuktransporter som dessa brandmän utför i tjänsten är uttryckligen sjuktransporter på basnivå.

Som det nu ser ut kommer alla ytbärgare vid bevakningsflygdivisionen vid utgången av 2002 att ha fått utbildning enligt programmet ovan. I praktiken kan bemanningen på den sjöräddningshelikopter som har jour redan på så sätt att det i besättningen alltid finns en ytbärgare som har fått den utbildning som behövs för att ett sjuktransportuppdrag på basnivå skall kunna utföras på lämpligt sätt.

Beredskapen för sjuktransporter på basnivå kräver vissa administrativa arrangemang vid

gränsbevakningsväsendet. För att sjuktransporterna skall kunna organiseras på ett lämpligt sätt, måste en ansvarig läkare kopplas till verksamheten. Denna läkare ordnar utbildning som skall upprätthålla ytbärgarnas yrkesskicklighet samt anknytande praktik vid en kommunal sjuktransportenhet eller vid akutavdelningen på ett centralsjukhus. Dessutom skall vårdanvisningar utarbetas för ytbärgarna samt ett prov som mäter deras yrkeskunskap ordnas regelbundet. Utifrån detta prov ges varje ytbärgare rätt att utföra sjuktransporter på basnivå och vidta anknytande vårdåtgärder.

För räddningsinsatserna vid en farosituation till sjöss används givetvis alla ändamålsenliga resurser som står till buds. På denna punkt föreslås inga ändringar. Även om frågan inte har medfört några större praktiska problem, föreslås i 3 mom. en bestämmelse som ger sjöräddningsledaren rätt och skyldighet att bedöma hur de efterspanings- och räddningsresurser som vid varje enskilt tillfälle står till förfogande skall fördelas på lämpligt sätt. När en räddningsoperation med stor sannolikhet håller på att övergå i letande efter omkomna är det inte längre motiverat att för denna uppgift använda alla resurser som i princip står till buds. Detta gäller i synnerhet luftfartyg, vars flygtid är begränsad på grund av serviceåtgärder och flygsäkerhetsföreskrifter. Bestämmelsen förpliktar också sjöräddningsledaren att försöka fördela de till buds stående resurserna på ett sådant sätt att en annan nästan samtidig händelse som kräver en sjöräddningsinsats inte helt och hållet försummas.

Trots att det alltså inte har förekommit några nämnvärda oklarheter i denna fråga är det skäligt att sjöräddningsledaren, som i sitt arbete som ledare ibland måste fatta mycket svåra beslut, skall kunna grunda sina beslut på gällande lagstiftning. Under de senaste åren har man inom den finländska sjöräddningstjänstens ansvarsregion också varit tvungen att ordna samtidiga efterspanings- och räddningsoperationer för båtar i fartygsklassen.

9 §. *Företrädesordning för*

*räddningsinsatser.* I denna paragraf föreslås en bestämmelse om räddningsinsatsernas företrädesordning vid flertypsolyckor. Bestämmelsen gäller uttryckligen räddandet av människoliv, vilket alltid skall ställas främst. Så länge som efterspanings- och räddningsinsatser som syftar till att rädda människoliv pågår, skall övriga räddningsinsatser och avvärjande åtgärder samordnas med dem på det sätt som sjöräddningsledaren bestämmer. Detta betyder att räddningsinsatserna vid en flertypsolycka leds av gränsbevakningsväsendet och genomförs i den ordning som anges i sjöräddningslagen så länge som människoliv står att rädda. Härfter överförs ledningsansvaret smidigt på någon annan behörig ansvarig myndighet. Överföringen av ledningsansvaret underlättas av att företrädare för alla myndigheter som deltar i räddningsinsatser och avvärjande åtgärder vid flertypsolyckor är medlemmar i den ledningsgrupp för sjöräddningsdistriktet som avses i 5 § 2 mom.

Eftersom sjöräddningslagen närmast föreslås innehålla bestämmelser bara om räddandet av människoliv, kan företrädesordningen för andra värden som skall skyddas inte anges i den. I detta sammanhang föreslås således inga bestämmelser om företrädesordningen för skyddandet av fartyg, fartygs last och annan egendom samt miljön. Det går knappast annars heller att slå fast en företrädesordning som lämpar sig för alla situationer. I praktiken måste man i sjöräddningssituationer givetvis låta saker av större betydelse gå före saker av mindre betydelse. Men propositionen omfattar alltså inte frågor som gäller sådana beslut, med undantag för räddandet av människoliv.

10 §. *Skyldighet att delta i sjöräddningstjänsten.* Enligt 6 § 1 mom. lagen om sjöräddningstjänst skall den som förfogar över signalförbindelser omedelbart förmedla nödanmälan, alarm och annat meddelande som gäller sjöräddningsverksamhet. I 1 mom. föreslås en förpliktelse som i sak motsvarar den nämnda bestämmelsen i lagen om sjöräddningstjänst. I 30 § lagen om räddningsväsendet bestäms på motsvarande sätt om skyldigheten att göra nödanmälan.

Genom den bestämmelse som föreslås i sjöräddningslagen uppfylls också förpliktelseerna i Hamburgkonventionen. Enligt punkt 4.3 i Hamburgkonventionen skall varje efterspanings- och räddningsenhet som erhåller information om en nödsituation omedelbart underrätta den räddningscentral eller räddningsundercentral inom vars område händelsen har inträffat. Den nu föreslagna bestämmelsen gäller likväl var och en som har tagit emot en anmälan, inte bara efterspanings- och räddningsenheter. För att det skall kunna garanteras att sjöräddningssystemet fungerar effektivt och är à jour med situationen ingår i 1 mom. också en bestämmelse som förpliktar var och en att anmäla observationer och åtgärder gällande en farosituation till sjöräddningscentralen eller sjöräddningsundercentralen. Det kan gälla vilket slag av observation eller åtgärd som helst som har med saken att göra, t.ex. en tom livflotte eller en efterspanings- och räddningsenhetens egna räddningsåtgärder. Bestämmelsen förpliktar således också efterspanings- och räddningsenheterna att hålla kontakt med ledningscentralen medan de egentliga efterspanings- och räddningsinsatserna pågår. Till denna del förutsätts den föreslagna bestämmelsen delvis i punkt 4.2.3 i Hamburgkonventionen. Enligt 2 mom. är var och en skyldig att på eget initiativ vidta nödvändiga åtgärder för att rädda människor som är i fara till sjöss, om det är möjligt utan att försätta sig själv eller andra i oskälig fara. Den föreslagna skyldigheten att vidta åtgärder uppfylls inte alltid nödvändigtvis ens vid en farosituation som avses i 2 § 1c-punkt, eftersom det inte ens då nödvändigtvis är säkert att någon är i nöd till sjöss. Denna skyldighet har således inget som helst med definitionen av farosituation i 2 § att göra. I det föreslagna momentet förutsätts säker vetskaper om att någon är i nöd till sjöss. För tydlighetens skull föreslås att det i momentet sägs att de åtgärder som förutsätts skall vara möjliga, för avsikten med bestämmelsen är inte att förplikta någon att vidta sådana åtgärder som inte går att genomföra i praktiken utan bara leder till att ännu fler måste räddas. Syftet med

bestämmelsen är således att påföra var och en en allmän skyldighet till sådana rimliga och normala räddningsinsatser som alla skäligen kan förväntas utföra.

En bestämmelse som motsvarar det föreslagna 2 mom. finns i 6 kap. 11 § sjölagen, men den gäller bara befälhavaren på ett fartyg. Enligt den nämnda paragrafen är en befälhavare som anträffar någon i sjönöd skyldig att lämna all den hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda den nödställda, om det kan ske utan allvarlig fara för eget fartyg eller besättningen eller övriga personer ombord. Den föreslagna paragrafen har således ett större tillämpningsområde, eftersom den gäller var och en som observerar en farosituation till sjöss. I en farosituation kan en lekman ändå inte förväntas handla på samma sätt som befälhavaren på ett fartyg, och därför innehåller det föreslagna momentet den begränsningen att räddningsåtgärden inte får försätta räddaren i oskälig fara. Bestämmelsen i sjölagen skall i egenskap av specialbestämmelse givetvis tillämpas i konfliktsituationer och då åsidosätta den föreslagna bestämmelsen.

I 30 § lagen om räddningsväsendet finns en bestämmelse som i sak motsvarar bestämmelsen i det föreslagna 2 mom. Den gäller vars och ens handlingsskyldighet i situationer då man märker eller får veta att en eldsvåda har brutit ut eller att någon annan olycka har inträffat. Lagen om räddningsväsendet tillämpas ändå inte på verksamhet som avses i lagen om sjöräddningstjänst. Motsvarande begränsning av tillämpningsområdet gäller i fråga om den föreslagna sjöräddningslagen. Det föreslagna momentet är följdriktigt med beaktande av bestämmelsen om straff för försummande av räddningsåtgärd i 21 kap. 15 § strafflagen.

Enligt 3 mom. är varje arbetsför person skyldig att på order av sjöräddningsledaren bistå vid uppgifter inom sjöräddningstjänsten, om det är nödvändigt för efterspaning och räddande av människor som är i fara till sjöss och om ett giltigt skäl inte utgör ett hinder. Den som fått order att hjälpa får inte lämna uppgiften förrän sjöräddningsledaren har gett sitt tillstånd. I 5 § lagen om sjöräddningstjänst ingår en i sak

motsvarande bestämmelse, men enligt den är det kommandören för sjöbevakningssektionen som ger en sådan order. Enligt propositionen utfärdas denna order alltså av sjöräddningsledaren, som också i övrigt svarar för ledningen av efterspanings- och räddningsverksamheten. Hamburgkonventionen förutsätter ingen bestämmelse av det slag som föreslås i 3 mom. Bestämmelsen motsvarar ändå i sak gällande reglering, som har funnits ändamålsenlig. Också inom den allmänna räddningsverksamheten har det noterats att bestämmelsen behövs. Enligt 48 § 1 mom. lagen om räddningsväsendet har räddningsledaren rätt att ge order om att en arbetsför person som befinner sig på en brand- eller olycksplats eller i dess närhet och som inte hindras av ett giltigt skäl skall delta i räddningsverksamheten. En person har rätt att vägra att delta endast av giltigt skäl. Avvikande från den gällande regleringen föreslås att en person som får order att delta i ett efterspanings- eller räddningsuppdrag inte nödvändigtvis behöver befinna sig inom sjöbevakningssektionens verksamhetsområde. Begränsningen föreslås bli slopad eftersom tätortsområdena i de kommuner som gränsar till havet enligt gränsbevakningslagen i regel inte hör till gränsbevakningsväsendets bevakningsområde. Vid en allvarlig olycka kan man behöva få folk att snabbt komma till undsättning också från närbelägna tätorter. På grund av proportionalitetskravet inom regleringen föreslås likväl att den som beordras att delta i efterspanings- och räddningsinsatser skall befinna sig på eller i närheten av det farliga området eller olycksplatsen. I vissa undantagsfall kan det vara nödvändigt att få också någon som befinner sig längre bort att delta i räddningsinsatserna. I praktiken kan det t.ex. handla om en person som besitter särskild yrkeskunskap och kan rädda människor som finns inne i ett olycksfartyg som har kantrat men fortfarande flyter. Därför föreslås att också personer som vistas någon annanstans av särskild anledning kan förpliktas att bistå i uppgifter inom sjöräddningstjänsten. Den som beordras att bistå skall vara arbetsför och lämplig för uppgiften, så att det

inte föreligger någon fara för att uppgiften orsakar honom eller henne skada. Uppgifterna skall också vara av det slaget att de går att utföra utan specialutbildning. Eftersom den föreslagna skyldigheten att delta innebär ett undantag från skyddet av individens personliga frihet, skall sjöräddningsledaren alltid i första hand försöka utnyttja andra möjligheter, t.ex. hjälp från myndigheter samt organiserade frivilligföreningar och andra frivilliga sammanslutningar.

När en farosituation föreligger måste efterspanings- och räddningsverksamheten inledas snabbt. Därför har sjöräddningsledaren obestridlig rätt att utfärda bindande order på motsvarande sätt som räddningsledaren har enligt lagen om räddningsväsendet. Märk väl att det inom sjöräddningstjänsten, avvikande från den allmänna räddningsverksamheten, alltid är fråga om människor i fara, medan det i lagen om räddningsväsendet också föreskrivs om skydd av egendom. Det är således minst lika motiverat att bestämmelsen ingår i sjöräddningslagen som i lagen om räddningsväsendet.

Trots de självständiga befogenheter som sjöräddningsledaren föreslås ha, grundar sig verksamheten i en farosituation i praktiken på i förhand uppgjorda handlingsplaner, på det sätt som förutsätts i punkt 4.1.3 i Hamburgkonventionen. Efter de första åtgärderna kan behövliga tilläggsalarm ges enligt dessa planer. Således kan t.ex. andra myndigheters enheter efter diskussioner mellan myndigheterna befrias från efterspanings- och räddningsverksamheten och nya enheter kommenderas in på ett gemensamt överenskommet sätt, om inte detta är till skada när det gäller att nå syftena med sjöräddningslagen.

Enligt 1 § 2 mom. gränsbevakningslagen är gränsbevakningsväsendets interna organisation militärisk. Även om det föreslagna 10 § 3 mom. ger sjöräddningsledaren betydande befogenheter, är avsikten med regleringen ändå inte att åstadkomma någon bestående eller avsevärd ändring i befälsrätten inom gränsbevakningsväsendet eller försvarsmakten. Det väsentliga i det

föreslagna 3 mom. är uttryckligen sjöräddningsledarens befogenheter att till dem som står utanför det militära systemet utfärda nödvändiga order att utföra uppgifter inom sjöräddningstjänsten. För att systemet skall fungera är det dessutom viktigt att sjöräddningsledaren i farosituationer har befogenheter att ge order också åt gränsbevakningsväsendets egna efterspanings- och räddningsenheter, oberoende av den allmänna hierarkiska ställning cheferna för dessa enheter har. Även om sjöräddningsledaren alltså har en formell möjlighet att inom gränserna för sina befogenheter ge order åt sådana militärer inom både gränsbevakningsväsendet och försvarsmakten som har högre militär rang än sjöräddningsledaren själv, kan detta inte antas leda till några praktiska problem. Det är fråga om operativa order som gäller enskilda uppdrag inom sjöräddningstjänsten och för vilka sjöräddningsledaren bär det fulla ansvaret.

Vem som vid varje enskilt tillfälle skall vara sjöräddningsledare är en fråga som gränsbevakningsväsendet självt får ta hand om. Det viktiga med tanke på sjöräddningslagen är att det vid sjöräddningscentralen och sjöräddningsundercentralerna alltid måste finnas en person som ansvarar för sjöräddningsledarens uppgifter. Detta är något som i efterhand måste gå att utreda med säkerhet. I farosituationer av mindre omfattning kan den sjöräddningsledare som arbetar i det aktuella skiftet vid sjöräddningscentralen eller sjöräddningsundercentralen leda räddningsoperationen från början till slut. Sjöräddningsledaren kan likväl bytas ut medan räddningsverksamheten pågår, t.ex. på grund av att arbetsskiftet avlöses av följande skift eller att en person som inom den militära hierarkin är äldre och mer erfaren och som uppfyller behörighetsvillkoren själv tar över ledningen. I den föreslagna lagen tas inte ställning till om kommandören för sjöbevakningssektionen bör ta på sig ansvaret för sjöräddningsledarens uppgifter vid storolyckor eller annars särskilt viktiga efterspanings- och räddningsuppdrag.

Systemet kan i de flesta fall antas fungera bra också på det sättet att kommandören för sjöbevakningssektionen är ordförande i ledningsgruppen för sjöräddningsdistriktet och på så sätt i egenskap av allmän ledare för operationen skapar de bästa möjliga verksamhetsbetingelserna för att sjöräddningsledaren skall lyckas med den operativa ledningen av efterspanings- och räddningsenheterna. Det är rätt troligt att kommandören för sjöbevakningssektionen och sjöräddningsledaren i praktiken i alla fall är eniga om vilka åtgärder som bör prioriteras och vilka metoder som bör användas. Det är likaså klart att en kommandör för sjöräddningssektionen som inte är nöjd med en underlydande sjöräddningsledares åtgärder kan byta ut sjöräddningsledaren mot någon annan som uppfyller behörighetsvillkoren eller, om behörighetsvillkoren uppfylls, själv överta ansvaret för sjöräddningsledarens uppgifter.

Det är en mångfasetterad fråga att avgöra vem som skall vara sjöräddningsledare vid varje enskilt tillfälle, och den skall alltså avgöras med hjälp av gränsbevakningsväsendets administrativa föreskrifter. Från juridisk synpunkt är det väsentliga likväl att sjöräddningsledaren med stöd av sina befogenheter självständigt svarar för sina beslut.

*11 §. Skyldighet att överlämna egendom för användning i uppgifter inom sjöräddningstjänsten.* Enligt paragrafen kan sjöräddningsledaren bestämma att fartyg, luftfartyg och andra transportmedel, livsmedel, byggnader, kommunikations- och dataförbindelser, kommunikationsutrustning, annan utrustning och förnödenheter samt bränslen och smörjmedel skall överlämnas för användning vid sjöräddningsuppdrag. I sak motsvarar bestämmelsen 6 § 2 mom. lagen om sjöräddningstjänst. En liknande bestämmelse finns dessutom i 47 § 1 mom. 3 punkten lagen om räddningsväsendet.

I praktiken kan sjöräddningsledaren med stöd av de föreslagna 10 § 3 mom. och 11 § beordra antingen enskilda personer eller t.ex. ett handelsfartyg eller den frivilliga sjöräddningstjänstens räddningsfartyg jämte besättning att delta i efterspanings- och räddningsuppdrag. Sjöräddningsledaren kan

också ge order om att t.ex. ett viktigt fordon utan besättning skall ställas till sjöräddningsmyndigheternas förfogande.

Eftersom målet att rädda människoliv väger mycket tyngre än skyddet av äganderätten, föreslås att egendom skall överlämnas för uppgifter inom sjöräddningstjänsten när det är nödvändigt för efterspaning eller räddande av människor som är i fara till sjöss. Den skyldighet att delta som föreslås i 10 § 3 mom. förutsätter däremot att deltagandet är nödvändigt för att människoliv skall kunna räddas.

*12 §. Sjøräddningsregister.* Grundläggande bestämmelser om behandlingen av personuppgifter finns i personuppgiftslagen. I relation till personuppgiftslagen är sjöräddningslagen en speciallag när det gäller behandlingen av personuppgifter. En speciallag kan innehålla undantag från personuppgiftslagens bestämmelser om behandlingen av personuppgifter, om undantagen anses nödvändiga för att särdragen inom den verksamhet som regleras genom speciallagen i fråga skall framgå. Enligt paragrafen föreskrivs i sjöräddningslagen om ett sjöräddningsregister som är nödvändigt för ordnandet av sjöräddningstjänsten. Registret skall utöver andra uppgifter också innehålla personuppgifter.

I 1 kap. 3 § 1 punkten personuppgiftslagen definieras personuppgifter. Med personuppgifter avses alla slags anteckningar som beskriver en fysisk person eller hans egenskaper eller levnadsförhållanden som kan hänföras till honom själv eller till hans familj eller någon som lever i gemensamt hushåll med honom. I 3 punkten i samma paragraf definieras personregister. Med personregister avses en datamängd som består av anteckningar som hör samman på grund av sitt användningsändamål och som helt eller delvis behandlas med automatisk databehandling eller har ordnats som ett kartotek, en förteckning eller på ett annat motsvarande sätt så att information om en bestämd person kan erhållas med lätthet och utan oskäligen kostnader. I 2 kap. 6 § personuppgiftslagen förutsätts att behandlingen av personuppgifter är sakligt motiverad med hänsyn till den

registeransvariges verksamhet.

I 4 kap. 31–34 § gränsbevakningslagen bestäms om de personregister som gränsbevakningsväsendet använder. De är gränsbevakningsregistret enligt 32 §, straffdataregistret enligt 33 § och det register som inrättas med stöd av 34 § och är avsett att användas av en arbetsgrupp eller av en eller flera enheter vid gränsbevakningsväsendet. Varken gränsbevakningslagen eller någon annan lag innehåller bestämmelser om personregister som skall användas uttryckligen i uppgifter inom sjöräddningstjänsten.

Det är nödvändigt och i sak motiverat att behandla personuppgifter för att uppgifterna inom sjöräddningstjänsten skall kunna skötas på ett ändamålsenligt sätt. Uppgifterna behövs för att efterspanings- och räddningsberedskapen skall kunna upprätthållas, efterspanings- och räddningsåtgärder arrangeras och händelserna utredas i efterskott. I det sistnämnda fallet kan uppgifter behövas såväl till att utreda orsakerna till olyckan eller farosituationen som eventuellt också till att påvisa fakta om händelseförloppet vid en rättegång eller någon annan rättslig utredning.

Eftersom adekvata bestämmelser om personregister inom sjöräddningstjänsten för närvarande saknas i vår lagstiftning, har personregister inom sjöräddningstjänsten i praktiken från fall till fall förts med stöd av 34 § gränsbevakningslagen. På denna punkt är läget inte tillfredsställande vare sig juridiskt eller funktionellt sett. Därför föreslås i paragrafen en bestämmelse som ger staben för gränsbevakningsväsendet rätt att föra ett sjöräddningsregister. Sjøräddningsregistret är ett personregister som förs med hjälp av automatisk databehandling. Staben för gränsbevakningsväsendet är registerförare, men det är främst sjöräddningscentralen och sjöräddningsundercentralerna som kommer att använda registret. Enligt 20 § 1 mom. sjöräddningslagen tillämpas personuppgiftslagen på förandet av sjöräddningsregistret, om inte något annat föreskrivs i den föreslagna lagen. I fråga om sjöräddningsregistret tillämpas således till



inga delar de bestämmelser om gränsbevakningsväsendets övriga personregister som ingår i 4 kap. gränsbevakningslagen.

*13 §. Uppgifter i sjöräddningsregistret.* I 13 § föreslås detaljerade bestämmelser om den information som kan ingå i sjöräddningsregistret. I registret kan för det första enligt 1 mom. föras in sådana uppgifter om efterspanings- och räddningsenheterna och deras personal som ingår i de handlingsplaner som förutsätts i punkt 4.1.3 i Hamburgkonventionen och som skall göras upp med tanke på farosituationer. De behövliga uppgifterna kan innehålla kontaktuppgifter som behövs för att en person skall kunna identifieras och nå samt information om när personen i fråga är i jourberedskap. Motsvarande uppgifter kan behövas också om andra personer i handlingsplanen än efterspanings- och räddningsenheternas personal, t.ex. jourhavande hälsovårdspersonal.

I 2 mom. bestäms vilka uppgifter som skall föras in om lämnandet och mottagandet av nödmeddelanden. Det är av största vikt att den som har lämnat ett nödmeddelande kan identifieras så noggrant som möjligt, bl.a. för att han eller hon skall kunna kontaktas senare. I sjöräddningsregistret kan också i anslutning till ett nödmeddelande föras in identifieringsuppgifter för anslutningen och uppgifter om mobilterminalens läge samt uppgifter om anslutningens abonnent och användare samt installeringsadress. Till denna del anknyter bestämmelsen till det förslag om ändring av lagen om datasekretess vid telekommunikation som ingår i propositionen. I sjöräddningsregistret behöver också namnet på och andra identifierings- och kontaktuppgifter för mottagaren av nödmeddelandet föras in. Det är möjligt att utöver uppgifter om den som har jour vid räddningscentralen också föras in motsvarande uppgifter om den person till vilken räddningscentralen förmedlar uppgiften om farosituationen.

Det är givetvis viktigt att den som är föremål för ett nödmeddelande kan identifieras nå noggrant som möjligt. Det är likaså självklart att uppgiften måste kunna föras in i sjöräddningsregistret. Eftersom det är möjligt

att t.ex. en efterspanings- och räddningsenhet vid gränsbevakningsväsendet utifrån sina egna observationer räddar en person innan ett nödmeddelande har gjorts, ingår i 3 mom. 1 punkten en bestämmelse om att också identifieringsuppgifter som gäller en sådan person kan föras in i sjöräddningsregistret.

Enligt 11 § 4 punkten personuppgiftslagen är uppgifter om någons hälsotillstånd, sjukdom eller handikapp känsliga personuppgifter som det är förbjudet att behandla. Enligt 12 § 1 mom. 5 punkten personuppgiftslagen kan även känsliga personuppgifter ändå behandlas, om behandlingen regleras i lag eller föranleds av en uppgift som direkt har ålagts den registeransvarige i lag. Vanligen är den som är i fara till sjöss och vars vitala intressen det obestriddligen gäller också själv, på det sätt som avses i 12 § 1 mom. 3 punkten personuppgiftslagen, förhindrad att ge sitt samtycke till att de nämnda uppgifterna behandlas.

För att gränsbevakningsväsendet och övriga sjöräddningsmyndigheter skall kunna utföra en av sina lagstadgade uppgifter, dvs. rädda människor som är i fara till sjöss, föreslås, med stöd av det ovan sagda, i 3 mom. 2 punkten att man i sjöräddningsregistret också kan föra in uppgifter om hälsotillståndet för en person som är föremål för ett nödmeddelande, om uppgifterna kan antas vara av betydelse för att efterspanings- och räddningsåtgärderna skall kunna utföras på ett ändamålsenligt sätt. De nämnda uppgifterna kan vara av största betydelse bl.a. vid planeringen av i vilken ordning personerna skall räddas, eftersom t.ex. en person med hjärtfel eller diabetes måste räddas snabbare än någon som är fullständigt frisk.

Det är likaså ändamålsenligt att föra in uppgifter om de vårdåtgärder som vidtagits i fråga om en räddad person under transporten, i synnerhet inom området för sjuktransport på basnivå, så att dessa uppgifter när transporten är slutförd kan överlätas till personalen vid sjukhuset eller någon annan vårdinrättning. En bestämmelse om detta finns i 3 mom. 3 punkten. Med tanke på ett eventuellt rättsligt efterspel är det både för personalen vid den myndighetsenhet som svarat för räddningsinsatserna och för den

räddades skull motiverat att hålla kvar dessa uppgifter i registret även sedan transporten har avslutats. Om utplåning av personuppgifter ur sjöräddningsregistret bestäms i 18 § sjöräddningslagen.

Med stöd av 3 mom. 4 punkten kan det i sjöräddningsregistret också föras in uppgifter om åtgärder som vidtagits med anledning av ett nödmeddelande. Åtgärderna kan också inkludera personuppgifter. Det är likväl omöjligt att definiera dem närmare på lagnivå. Viktiga uppgifter kan vara t.ex. motiveringen till att man har letat efter en person som är föremål för ett nödmeddelande på just ett visst ställe, t.ex. hos en sannolik fiskekamrat. Sådana faktorer, som inkluderar personuppgifter, kan likväl vara av stor betydelse när händelserna reds ut efteråt.

Enligt bestämmelsen i 4 mom. får en bandupptagning eller annan motsvarande teknisk upptagning av nödmeddelandet förvaras i anslutning till de övriga registeruppgifterna.

*14 §. Rätt att få uppgifter av myndigheter.* De grundläggande bestämmelserna om gränsbevakningsväsendets rätt att få upplysningar av andra myndigheter ingår i 29 § gränsbevakningslagen. I 3 mom. i den nämnda paragrafen bestäms om rätten till upplysningar av myndigheterna, både för uppgifter inom sjöräddningstjänsten och för vissa andra av gränsbevakningsväsendets uppgifter. Den föreslagna paragrafen är likväl fullständigare och mer detaljerad än den allmänna bestämmelsen i gränsbevakningslagen. Dessutom är dess tillämpningsområde större. Även om rätten till uppgifter är omfattande, nämns på de aktuella ställena i paragrafen uttryckligen att uppgifterna skall vara nödvändiga för utförandet av uppgifter inom sjöräddningstjänsten.

För att sjöräddningstjänstens aktionsberedskap skall kunna upprätthållas måste gränsbevakningsväsendet regelbundet uppdatera sina handlingsplaner för sjöräddningstjänsten. Detta förutsätter i sin tur att det av andra sjöräddningsmyndigheter får uppgifter om deras efterspanings- och räddningsenheters aktionsberedskap och placering. Handlingsplaner förutsätts också i punkt 4.1.3 i Hamburgkonventionen. De

ytterligare larm som behövs i farosituationer ges så gott som automatiskt enligt på förhand fastställda handlingsplaner och alarmeringsscheman. Det är naturligt att handlingsplanerna måste inkludera kontaktuppgifter också för de övriga sjöräddningsmyndigheternas personal. Bestämmelser om detta föreslås i 1 mom. Eftersom det för de övriga sjöräddningsmyndigheterna är fråga om skötsel av en lagstadgad uppgift, skall uppgifterna ges ut avgiftsfritt.

I farosituationer kan gränsbevakningsväsendet av olika myndigheter behöva få uppgifter som finns i deras register eller som de annars förfogar över och som är av betydelse för planeringen och utförandet av efterspanings- och räddningsåtgärder. I 2 mom. föreslås i enlighet med kraven på god informationshantering så detaljerade bestämmelser som möjligt om de uppgifter som gränsbevakningsväsendet i farosituationer har rätt att få av andra myndigheter. Av varje bestämmelse framgår så exakt som möjligt vem som lämnar ut uppgifter, om vad uppgifter lämnas ut och, så exakt som möjligt, till vad uppgifterna används. Ett villkor för att uppgifter skall lämnas ut är att en farosituation föreligger. Det är sjöräddningsledaren som bedömer om en farosituation föreligger eller inte.

I de lägen som avses i 2 mom. gäller det alltid konkreta farosituationer. Eftersom det handlar om att lämna ut uppgifter som myndigheten ändå förfogar över och eftersom utlämnandet av uppgifterna inte kan bedömas medföra några nämnvärda kostnader för en enda myndighet, skall uppgifterna lämnas ut avgiftsfritt. De grunder som i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992) anges för när statliga myndigheters prestationer skall vara avgiftsbelagda är sekundära i förhållande till de grunder för avgifter som anges i andra lagar. Det är ändamålsenligt att myndigheterna till andra myndigheter avgiftsfritt lämnar ut information som de skaffar för sina egna uppgifter och som inte är avsedd att produceras i form av tjänster eller prestationer riktade till någon utanför statsförvaltningen, om man på detta sätt kan

undvika att samma information skaffas i onödan eller av flera olika myndigheter samtidigt. Den ledande

sjöräddningsmyndigheten, gränsbevakningsväsendet, sköter sina centrala uppgifter avgiftsfritt. Därför är det motiverat att det också självt av andra myndigheter avgiftsfritt får den information som det behöver för att kunna utföra uppdrag inom sjöräddningstjänsten. T.ex. polisen har på motsvarande sätt enligt 35 § polislagen (493/1995) rätt att av en myndighet avgiftsfritt få behövliga uppgifter för ett tjänsteuppdrag.

Gränsbevakningsväsendet kan ha ett motiverat behov att av med hjälp av fordons- och körkortsregister utreda identiteten i fråga om en person som är i fara till sjöss. Det är möjligt att man i faktiska sjöräddningssituationer lätt kan ta reda på om ett fordon på stranden tillhör någon som är i fara till sjöss. Därför föreslås i 2 mom. 1 punkten att gränsbevakningsväsendet skall ha rätt till uppgifter ur fordons- och körkortsregistren. Om datasystemet för vägtrafiken föreskrivs i lagen om ett datasystem för vägtrafiken (819/1989).

Ett nödmeddelande som gäller sjöräddningstjänstens område kan i praktiken också göras till en statlig nödcentral i stället för till sjöräddningscentralen eller sjöräddningsundercentralen. Det är ändamålsenligt om sjöräddningsmyndigheterna när nödcentralen förmedlar meddelandet till dem kan få all den information om farosituationen som nödcentralen förfogar över. Utöver de statliga nödcentralerna finns det i vårt land nödcentraler som kommunerna svarar för med stöd av lagen om räddningsväsendet. Information om en farosituation måste på motsvarande sätt gå att överföra från de kommunala nödcentralerna till sjöräddningsmyndigheterna. Bestämmelser om de ovan beskrivna situationerna föreslås i 2 mom. 2 punkten. Om nödcentralverkets nödcentraldatasystem bestäms i 7 § lagen om nödcentraler. Om de kommunala nödcentralernas larmdata- och åtgärdsregister bestäms i 66 och 67 § lagen om räddningsväsendet.

I sjöräddningslagen föreslås bestämmelser

om efterspaning och räddning av människor i fara till sjöss. Också passagerare och besättning på ett luftfartyg kan råka i fara till sjöss. För att sjöräddningsmyndigheterna skall ha tillgång till så fullständiga uppgifter som möjligt om ett luftfartyg som har störtat i havet eller nödlandat där, föreslås i 2 mom. 3 punkten en bestämmelse om gränsbevakningsväsendets rätt att av Luftfartsverket få uppgifter som behövs vid efterspanings- och räddningsinsatser.

De kommunala hamnarna för register över fartyg som har besökt dessa hamnar och över fartygens last. Fiskerimyndigheterna har uppgifter om fiskefartygen och deras fångstområden. Fiskerimyndigheterna definieras i 118 § lagen om fiske (286/1982).

I 2 mom. 4 och 5 punkten föreslås bestämmelser om gränsbevakningsväsendets rätt att i farosituationer få uppgifter av de kommunala hamnarna och av fiskerimyndigheterna.

Förordningen om båttrafik (152/1969) innehåller bestämmelser om registrering av vissa båtar. Det motorbåtsregister som förs med hjälp av automatisk databehandling innehåller i regel uppgifter om andra båtar än segelbåtar och motorsegelbåtar. Magistraten ansvarar för registeruppgifterna inom sitt verksamhetsområde. Sjöfartsverket och Ålands landskapsstyrelse för ett fartygsregister enligt fartygsregisterlagen (512/1993) över de fartyg som används i handelssjöfart. De ovan nämnda uppgifterna kan i farosituationer vara nödvändiga när efterspanings- och räddningsåtgärder arrangeras. I 2 mom. 6 och 7 punkten föreslås bestämmelser om gränsbevakningsväsendets rätt att få dessa uppgifter.

Sjöfartsverket styr och stöder fartygstrafiken med hjälp av ett fartygstrafikservicesystem. I och med denna verksamhet får sjöfartsverket uppgifter om fartygens rutter och positioner. Försvarsmakten övervakar för sin del havsområdet för att fullgöra sin övervakningsskyldighet enligt territorialövervakningslagen. Inom ramen för denna övervakning iakttar och följer försvarsmakten fartygstrafiken. Det är ändamålsenligt att den ovan avsedda informationen från övervakningen vid behov

också kan användas vid uppgifter inom sjöräddningstjänsten. Därför har gränsbevakningsväsendet med stöd av 2 mom. 8 punkten rätt till dessa uppgifter i farosituationer.

I vissa fall kan det hända att positionen för ett fartyg som är i fara till sjöss och sänder ett nödanrop inte går att bestämma med vanliga metoder. Därför föreslås i 2 mom. 9 punkten en bestämmelse som ger gränsbevakningsväsendet rätt att av Teleförvaltningscentralen få uppgifter om radioanläggningar och deras ägare och innehavare. Utifrån bestämmelsen kan Teleförvaltningscentralen genom pejling ta reda på var radioanläggningen finns.

Tullen har register med uppgifter om fartyg och godstrafik. Gränsbevakningsväsendet har enligt 2 mom. 10 punkten rätt att få dessa uppgifter av tullen. I synnerhet uppgifter om lasten kan vara av betydelse vid räddningsinsatserna. Detta kan vara fallet speciellt om operationen fortsätter som en miljöskyddsoperation efter det att människorna har blivit räddade.

Basuppgifter om finska medborgare och deras bostäder ingår i det befolkningsdatasystem om vilket bestäms i befolkningsdatalagen (507/1993). Enligt den föreslagna 2 mom. 11 punkten får gränsbevakningsväsendet i en farosituation vid behov dessa viktiga basuppgifter, som är till hjälp när någon som är i fara till sjöss skall identifieras och de som bor i samma bostad som denna person kontaktas.

Det gränsbevakningsregister som avses i 32 § gränsbevakningslagen kan innehålla upplysningar som är viktiga och nödvändiga för ordnandet av uppgifter inom sjöräddningstjänsten. En sådan upplysning är bl.a. uppgiften om med vilken fritidsbåt någon har anlänt till eller lämnat landet. För tydlighetens skull föreslås i 3 mom. en bestämmelse om att uppgifter ur gränsbevakningsregistret i farosituationer vid behov får användas också för arrangerandet av efterspanings- och räddningsåtgärder. I praktiken har de jourhavande vid sjöräddningscentralen eller sjöräddningsundercentralen redan för närvarande tillgång till gränsbevakningsregistret för att kunna sköta

sina övriga uppgifter.

*15 §. Rätt att få uppgifter av privata företag och sammanslutningar.* För att uppgifterna inom sjöräddningstjänsten skall kunna skötas snabbt och effektivt kan det krävas att också vissa privata företag och sammanslutningar lämnar ut uppgifter om personer och fartyg som är i fara. Dels kan uppgifterna finnas i register, dels kan det handla om information i annan form som dessa företag eller sammanslutningar har och som är viktig med tanke på uppgifterna inom sjöräddningstjänsten.

I paragrafen bestäms om gränsbevakningsväsendets rätt att av rederier, organisationer i båtbranschen, företag som tillhandahåller rese-, frakt-, hamn- och räddningstjänster samt varvsföretag få uppgifter som är nödvändiga för utförandet av uppgifter inom sjöräddningstjänsten. Uppgifterna kan gälla ett fartyg samt dess besättning, passagerare och last. Utifrån dessa uppgifter kan det gå att slå fast hur många som är i fara, få grunder för planering av efterspaningsuppdrag samt utifrån fartygets utrustning och skick bedöma vilka räddningsåtgärder som behövs. Fartygets last är av stor betydelse när man i samband med efterspanings- och räddningsåtgärder gör sig redo för eventuella miljöskyddsåtgärder.

De register ur vilka gränsbevakningsväsendet med stöd av paragrafen har rätt till uppgifter kan inte definieras särskilt noggrant, eftersom de uppgifter som avses i paragrafen i regel inte samlas in utgående från några bestämmelser. Ett undantag utgör fartygens passagerarlistor, om vilka bestäms i förordningen om passagerarlistor på passagerarfartyg (65/1996). Också olika manskapsförteckningar, båtklubbsregister och fraktdokument kan komma i fråga. Vid räddningsåtgärder som utförs på och inne i ett fartyg behövs ofta också uppgifter som finns i varvens ritningar till fartyget.

De uppgifter som avses i paragrafen behövs rätt sällan. Utlämnandet av dessa uppgifter medför inga oskäligen kostnader för någon. Grunden för att uppgifter skall lämnas ut är att en människa är i fara till sjöss. Av de orsaker som anges ovan skall uppgifterna lämnas avgiftsfritt.

*16 §. Rätt att få uppgifter av teleföretag.* Som

det har påpekats tidigare i denna proposition, görs nödmeddelanden allt oftare med hjälp av en mobilterminal. I och med att mobilterminalerna blir allt vanligare och de tekniska lösningarna när det gäller att lokalisera dem utvecklas alltmer, blir det mer och mer motiverat att ge de myndigheter som tar emot nödmeddelanden en möjlighet att ta reda på läget också för en sådan mobilterminal från vilken inget nödmeddelande har gjorts men vars användare av grundad anledning kan bedömas vara i nöd eller fara.

I propositionen ingår ett förslag till ändring av lagen om datasekretess vid telekommunikation. Avsikten med de föreslagna ändringarna är att göra rättspraxis tydligare i fråga om utlämnande av identifieringsuppgifter och andra motsvarande uppgifter. Genom ändringen blir det dessutom möjligt att lämna ut uppgifter om mobilterminalers läge till de myndigheter som tar emot nödmeddelanden, bl.a. sjöräddningscentralen och sjöräddningsundercentralerna. I lagen om datasekretess vid telekommunikation tas också med bestämmelser om kostnadsfördelningen när identifierings- och lokaliseringssuppgifter samt andra motsvarande uppgifter lämnas ut. Eftersom lagen om datasekretess vid telekommunikation föreslås innehålla bestämmelser som förpliktigar teleföretagen att lämna ut uppgifter, fogas till lagstiftningen om myndigheter som tar emot nödmeddelanden bestämmelser som ger dem rätt att få dessa uppgifter.

I paragrafen föreslås bestämmelser som ger gränsbevakningsväsendet rätt att, utan hinder av sekretessbestämmelserna, av sådana teleföretag som avses i lagen om datasekretess vid telekommunikation i anslutning till ett nödmeddelande få identifieringsuppgifter för anslutningen och uppgifter om mobilterminalens läge samt uppgifter om anslutningens abonnent och användare samt installeringsadress. Enligt de bestämmelser som för närvarande är i kraft går det inte i nödlägen att lämna ut information om mobilterminalers läge.

Trots att i synnerhet behandlingen av information om mobilterminalers läge är

förknippad med viktiga aspekter som anknyter till integritetsskyddet, är det också möjligt att människoliv kan räddas med hjälp av uppgifter om en mobilterminalens läge i situationer då den som är i fara inte längre kan använda mobilterminalen t.ex. på grund av en sjukdomsattack eller hypotermi. Utsikterna att hitta en person som är i fara till sjöss vid liv är avsevärt bättre i en situation där man ens någorlunda exakt vet var personen befinner sig än efter spaningsområdet är t.ex. östra Finska viken. I synnerhet eftersom havsvattnet är kallt året om i Finland, måste efterspanings- och räddningsåtgärderna vara snabba.

De uppgifter för lokalisering av mobilterminaler som lämnas ut måste vara så exakta som det bara är möjligt med tanke på den teknik man förfogar över. I praktiken håller gränsbevakningsväsendets sjöräddningshelikoptrar redan på att utrustas med tekniska lösningar som i bästa fall gör det möjligt att föra över en lokaliserad mobilterminalens exakta läge på en elektronisk kartbas. Detta gör efterspaningen ännu snabbare och effektivare.

De föreslagna bestämmelserna gör det möjligt att få information om en mobilterminalens läge i de fall då sjöräddningscentralen eller sjöräddningsundercentralen får ett välmotiverat nödmeddelande om någon som på goda grunder kan bedömas vara i fara till sjöss. På grund av integritetsskyddsaspekterna i anknytning till att information om mobilterminalers läge lämnas ut, innehåller propositionen lagförslag enligt vilka såväl teleföretag som myndigheter skall behandla uppgifter om mobilterminalers läge konfidentiellt.

I lagen om datasekretess vid telekommunikation ingår bestämmelser om kostnadsfördelningen i anslutning till att de uppgifter som avses i paragrafen lämnas ut.

*17 §. Hur uppgifter lämnas ut.* I paragrafen föreslås en bestämmelse som gör det möjligt att lämna ut de uppgifter som avses i 14–16 § med hjälp av teknisk anslutning. När en teknisk anslutning tas i bruk leder det i många fall till att uppgiften i fråga inte behöver föras in i sjöräddningsregistret. I vissa sjöräddningssituationer kan det också

vara motiverat att med hjälp av teknisk anslutning gå igenom adekvat information som de myndigheter, företag och sammanslutningar som avses i de ovan nämnda paragraferna har i sina datasystem. Om uppgifterna kan överföras till gränsbevakningsväsendet i maskinläsbar form blir dataöverföringen i många fall säkrare, och felen och arbetsbördan vid överföringen minskar.

Eftersom teknisk anslutning ändå inte alltid är det säkraste och ändamålsenligaste sättet att överföra information på, görs närmare överenskommelser om utlämnandet av uppgifter med registerföraren i fråga. I princip har gränsbevakningsväsendet ändå alltid rätt att få uppgifterna med hjälp av teknisk anslutning. Om det inte går eller inte är ändamålsenligt att lämna ut uppgifter med hjälp av teknisk anslutning, går det i alla fall att få uppgifterna på något annat sätt.

*18 §. Utplåning av personuppgifter ur sjöräddningsregistret.* En personuppgift skall enligt 1 mom. utplånas ur sjöräddningsregistret, när det med tanke på det syfte som nämns i 12 § inte längre kan anses nödvändigt att förvara uppgiften. Oberoende av detta skall uppgiften i vilket fall som helst utplånas ur registret tio år efter farosituationen eller olyckan eller någon annan sjöräddningsoperation. Det föreslagna taket för hur länge uppgifterna skall förvaras kan bedömas vara tillräckligt, eftersom man på tio år lätt hinner reda ut orsakerna till en eventuell olycka. Förvaringstiden är tillräckligt lång också med tanke på preskriptionstiden för eventuella rättsliga anspråk.

I praktiken måste man med korta, regelbundna intervaller se till att uppgifterna i de olika beredskapsplanerna är korrekta. Det kan likväl hända att det inte sker några som helst förändringar i dessa uppgifter på tio år. För tydlighetens skull föreskrivs i 1 mom. att skyldigheten att utplåna uppgifterna senast tio år efter händelsen inte gäller personuppgifter som har samband med upprätthållandet av sjöräddningstjänstens aktionsberedskap.

Enligt propositionen kan också uppgifter om hälsotillstånd föras in i sjöräddningsregistret. Uppgifter om hälsotillstånd är enligt 11 §

personuppgiftslagen känsliga uppgifter. Sådana uppgifter skall enligt 12 § 2 mom. personuppgiftslagen utplånas ur registret så snart det inte längre finns någon grund för behandlingen. Grunden och behovet av behandling skall bedömas minst vart femte år, om inte något annat följer av lag eller ett tillstånd av datasekretessnämnden.

Den föreslagna paragrafen åsidosätter den bestämmelse i personuppgiftslagen för vilken redogörs ovan. Uppgifter om hälsotillstånd, liksom även andra personuppgifter i sjöräddningsregistret, utplånas likväl genast när det inte längre finns något behov av att förvara dem. I synnerhet om efterspanings- och räddningsåtgärderna har lyckats i alla avseenden, kan behovet av att förvara uppgifter om hälsotillstånd i registret bedömas vara kortvarigt. Å andra sidan är tiden längre i de fall då det kan bedömas som möjligt att rättsliga utredningar inleds i fråga om efterspanings- och räddningsåtgärderna.

Gränsbevakningsväsendet skall varje år se över vilka uppgifter som behöver förvaras.

*19 §. Andra användare av sjöräddningsregistret.* Även andra myndigheter som deltar i uppgifter inom sjöräddningstjänsten än gränsbevakningsväsendet skall vid behov ha lika förutsättningar att använda uppgifterna i sjöräddningsregistret. Även om staben för gränsbevakningsväsendet är registerförare, kan de övriga sjöräddningsmyndigheterna utöver gränsbevakningsväsendet använda registret enligt 1 mom. om det är nödvändigt på grund av deras uppgifter i anslutning till sjöräddningstjänsten. De skall också kunna föra in uppgifter i registret. På detta sätt förs samma uppgifter inte in i registret flera gånger. Den bestämmelse som föreslås i 1 mom. är ändamålsenlig också med tanke på att personuppgifterna är konfidentiella, eftersom den begränsar behandlingen av personuppgifter till ett så litet antal myndigheter som möjligt.

Sjöräddningsregistret innehåller också vissa uppgifter som är viktiga med tanke på landets försvar och som bör hållas hemliga. Dessa uppgifter gäller placeringen av och aktionsberedskapen och prestationsförmågan hos såväl försvarsmaktens som gränsbevakningsväsendets enheter. Rätten att

behandla dessa uppgifter begränsas till endast de ovan nämnda myndigheterna, som också annars har rätt att behandla de nämnda uppgifterna. Andra sekretessbelagda uppgifter skall enligt huvudregeln inte ingå i sjöräddningsregistret. Om det ändå finns sådana uppgifter i registret, är de i princip tillgängliga för alla myndigheter som deltar i sjöräddningstjänsten. Tillgång till en uppgift förutsätter naturligtvis att uppgiften är nödvändig för myndigheten i fråga på grund av en sjöräddningsuppgift. En sådan uppgift kan vara t.ex. en sådan uppgift om en affärshemlighet som har förts in i registret i samband med ett efterspanings- och räddningsuppdrag och som enligt 6 kap. 24 § 1 mom. 20 punkten lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999), nedan *offentlighetslagen*, skall vara sekretessbelagd.

I 2 mom. finns en bestämmelse om ansvaret för de myndigheter som för in uppgifter i sjöräddningsregistret. Flera olika myndigheter får i sjöräddningsregistret föra in uppgifter om åtgärder som de har vidtagit i uppgifter inom området för sjöräddningstjänsten. Det är ändamålsenligt att den som har fört in en uppgift svarar för att den är korrekt. Var och en av de myndigheter som för in uppgifter i sjöräddningsregistret svarar vid skötseln av sina egna åligganden för att registreringen och användningen av uppgifterna har en laga grund. Den myndighet som för in uppgifter svarar sålunda också för att de införda uppgifterna är förenliga med de gällande avtalen.

20 §. *Bestämmelser om behandlingen av personuppgifter i sjöräddningsregistret och om uppgifternas offentlighet.* De bestämmelser i sjöräddningslagen som gäller behandlingen av personuppgifter går som särskilda bestämmelser före bestämmelserna i personuppgiftslagen. Personuppgiftslagen tillämpas dock också på behandlingen av personuppgifter inom sjöräddningstjänsten, till den del inget annat föreskrivs i sjöräddningslagen. I 1 mom. finns en förtydligande bestämmelse därom. Vid behandlingen av personuppgifter iakttas naturligtvis utöver sjöräddningslagen och personuppgiftslagen också bestämmelserna i

internationella avtal som är bindande för Finland.

Enligt den föreslagna 12 § berättigas staben för gränsbevakningsväsendet att föra ett sjöräddningsregister. Sjøräddningsregistret innehåller både personuppgifter och andra uppgifter. I sjöräddningsregistret kan införas sådana rätt detaljerade uppgifter om personer och företag som antingen kan vara konfidentiella på grund av integritetsskyddet eller i vissa fall också betydelsefulla på grund av t.ex. affärshemligheter. I registret kan också finnas en del sekretessbelagda uppgifter.

Om handlingars offentlighet bestäms i offentlighetslagen, som är den allmänna lagen på området. Emellertid finns bestämmelser om handlingars offentlighet också i flera andra lagar som i frågor gällande handlingars offentlighet är speciallagar i förhållande till offentlighetslagen. När det gäller offentlighet i fråga om uppgifter i sjöräddningsregistret tillämpas enligt 2 mom. bestämmelserna om offentlighet för myndighetshandlingar. Hänvisningen omfattar således både offentlighetslagen och andra lagar med bestämmelser om offentlighet för myndighetshandlingar.

Rättsläget i fråga om offentlighet för uppgifter om mobilterminalers läge är för tillfället oklart. Det är ändamålsenligt att bestämma att åtminstone de uppgifter om mobilterminalers läge som finns i myndigheternas register skall vara sekretessbelagda på grund av att de är konfidentiella. I sitt svar (RSv 303/1998 rd) på regeringens proposition med förslag till lag om offentlighet i myndigheternas verksamhet samt till lagar som har samband med den (RP 30/1998 rd) förutsätter riksdagen att restriktivitet iakttas i framtiden när det gäller att ta in sekretessbestämmelser i speciallagstiftning. I fråga om uppgifter om mobilterminalers läge föreslås i propositionen ett förfarande enligt vilket en bestämmelse om sekretess för de nämnda uppgifterna skall ingå i uttryckligen den allmänna lagen gällande offentlighet för myndighetshandlingar, dvs. offentlighetslagen. Med stöd av den hänvisningsbestämmelse som föreslås i 2

mom. blir det klart att sekretess för uppgifter om mobilterminalers läge skall bedömas utgående från bestämmelsen i offentlighetslagen.

21 §. *Arvoden och ersättningar.* Till den som med stöd av 10 § 3 mom. fått order att delta i en uppgift inom sjöräddningstjänsten betalas enligt 1 mom. ett skäligt arvode av statens medel. En motsvarande bestämmelse finns för närvarande i 8 § 1 mom. lagen om sjöräddningstjänst. Det föreslås dock att den gällande regleringen kompletteras så att den som fått order att delta i en uppgift inom sjöräddningstjänsten också får ersättning för nödvändiga kostnader. I de ovan nämnda fallen är det uttryckligen fråga om uppgifter som en sjöräddningsledare har delat ut med stöd av sin behörighet.

Även till frivilliga föreningar eller andra sammanslutningar som har deltagit i en uppgift inom sjöräddningstjänsten kan enligt 1 mom. betalas ett skäligt arvode och ersättning för kostnader, även om det inte är fråga om en bindande order som getts av en sjöräddningsledare i ovan nämnda egenskap. Arvode och ersättning för kostnader betalas för utförande av en sådan uppgift inom sjöräddningstjänsten som gränsbevakningsväsendet uttryckligen har anförtrott frivilliga föreningar eller andra sammanslutningar med stöd av 6 § 2 mom. I dessa fall är det således fråga om uppgifter som grundar sig på ren frivillighet. I sak kan det utöver de egentliga efterspanings- och räddningsuppgifterna också vara fråga om vilken uppgift som helst enligt det föreslagna 6 § 2 mom. som gränsbevakningsväsendet har anförtrott föreningar eller andra frivilliga sammanslutningar som är verksamma inom området för sjöräddningstjänsten, t.ex. olika slags utbildnings- och upplysningsuppgifter. Arvodet och ersättningen betalas direkt till föreningen eller en annan sammanslutning och inte till dess medlemmar. Föreningen eller en annan sammanslutning avgör själv om den vill betala arvode eller ersättning till sina medlemmar för deltagande i den uppgift som avses i momentet.

Enligt 2 mom. betalar staten till den som fått order att delta i en uppgift inom sjöräddningstjänsten en ersättning för arbetsredskap, kläder och utrustning som har

förstörts eller förkommit i uppgiften. Ersättning betalas också till en medlem i en frivillig förening eller en annan sammanslutning, om hans eller hennes arbetsredskap, kläder eller utrustning har förstörts eller förkommit i en sådan uppgift inom sjöräddningstjänsten som gränsbevakningsväsendet uttryckligen har anförtrott den frivilliga föreningen eller en annan sammanslutning med stöd av 6 § 2 mom. Ersättningsskyldigheten omfattar sålunda inte skador som uppstått under sjöräddningsövningar.

Ersättningsskyldigheten omfattar inte heller skador som i sak inte har något samband med sjöräddningsuppgifter även om de uppstår vid utförande av sjöräddningsuppgifter.

Enligt 3 mom. betalar staten full ersättning eller skällig hyra för användningstiden för egendom som på grund av sjöräddningsuppgifter tagits i bruk med stöd av 11 §. För bränsle, livsmedel och motsvarande konsumtionsnyttigheter som förbrukats betalas full ersättning, medan skällig hyra betalas för användning av t.ex. fartyg eller kommunikationsutrustning. Om egendom som tagits i sjöräddningstjänstens bruk har förkommit, förstörts eller skadats betalar staten full ersättning för den. I sak motsvarar det föreslagna momentet 10 § lagen om sjöräddningstjänst. I 47 § lagen om räddningsväsendet bestäms i motsvarighet till den föreslagna paragrafen om kommunens skyldighet att betala full ersättning och ersätta skador i fall där det har bestämts att byggnader, kommunikations- och dataförbindelser och redskap för dessa samt annan materiel som behövs för räddningsverksamheten skall ställas till förfogande för släckning av en brand och förhindrande av att den sprider sig samt för avvärjande av andra olyckor.

Med stöd av 3 mom. får även frivilliga föreningar eller andra sammanslutningar ersättning för skador som uppstått i en uppgift inom sjöräddningstjänsten. Således är utgångspunkten att t.ex. en skada som en efterspanings- och räddningsenhet har orsakats av en grundstötning ersätts av statens medel, om gränsbevakningsväsendet uttryckligen har anförtrott föreningen eller sammanslutningen uppgiften.



Grundstötningar betraktas däremot på ett annat sätt i en sådan situation där det är fråga om en biståndsuppgift, t.ex. bogsering av ett fartyg med maskinfel, om inte gränsbevakningsväsendet uttryckligen har anförtrott föreningen eller sammanslutningen bogseringsuppgiften.

Enligt det ovan anförda är en sådan situation möjlig där gränsbevakningsväsendet med stöd av 6 § 2 mom. sjöräddningslagen har anförtrott ett fartyg som innehas av en förening inom den frivilliga sjöräddningstjänsten en efterspanings- och räddningsuppgift. I en sådan situation är föreningen berättigad till ett skäligt arvode och ersättning för kostnaderna. Under operationen kan det bli nödvändigt att kommendera efterspanings- och räddningsenheten till en annan uppgift. Sjøräddningsledaren ger dessutom order om att föreningens fartyg skall användas vid operationen. Sjøräddningsledaren kan också utse befälhavaren på fartyget till ledare på olycksplatsen. I den förändrade situationen betalar staten inte föreningen arvode och ersättning för kostnaderna enligt 21 § 1 mom., utan var och en av de personer som fått order att delta i uppgiften får ett skäligt arvode och ersättning för kostnaderna enligt samma lagrum. Även ledaren på olycksplatsen får ett arvode och ersättning för kostnaderna. Föreningen i sin tur får enligt 21 § 3 mom. full ersättning eller skälig hyra för användningstiden för egendom som tagits i bruk.

*22 §. Sökande av arvode och ersättning.* Enligt paragrafen skall skada som avser skadad, förkommen eller förstörd egendom genast anmälas till sjöräddningsledaren så att de uppstådda skadorna snabbt kan inspekteras. Ersättning skall sökas hos gränsbevakningsväsendet inom tre månader efter det att grunden för arvodet eller ersättningen uppstod, vilket har ansetts vara skäligt, i stället för inom sex månader enligt lagen om sjöräddningstjänst. I 27 § 1 mom. 7 punkten sjöräddningslagen utfärdas ett bemyndigande att genom förordning av statsrådet utfärda närmare bestämmelser om förfarandet vid ansökan om arvode eller ersättning och de dokument som skall användas.

*23 §. Ersättning för olycksfall.* I paragrafen föreslås bestämmelser som motsvarar 9 § i den gällande lagen om sjöräddningstjänst och som gäller rätten till ersättning i en situation där en person som har deltagit i en uppgift inom sjöräddningstjänsten har råkat ut för ett olycksfall. Det är skäligt att staten betalar ersättning för utöver skador på olika slags föremål också olycksfall som en person råkat ut för och som beror på att personen i fråga har fått order att delta i uppgifter inom sjöräddningstjänsten. Ersättning betalas på samma grunder också för ett olycksfall som inträffat i en sådan uppgift inom sjöräddningstjänsten som sjöräddningsledaren inte har gett personen i fråga order att delta i men som personen deltar i därför att gränsbevakningsväsendet uttryckligen har anförtrott en frivillig förening eller annan sammanslutning uppgiften.

Med stöd av det ovan anförda föreslås i 1 mom. att den som enligt 10 § 3 mom. har fått order att bistå vid en uppgift inom sjöräddningstjänsten och den som enligt 6 § 2 mom. deltar i en uppgift inom sjöräddningstjänsten i egenskap av medlem i en frivillig förening eller någon annan sammanslutning och som inte är berättigad till ersättning enligt lagen om olycksfallsförsäkring (608/1948), betalas ersättning för olycksfall av statens medel på samma grunder som i fråga om olycksfall i arbetet eller yrkessjukdom. Villkoret är att den skadade inte har rätt till en minst lika stor ersättning enligt någon annan lag.

I 2 mom. hänvisas i fråga om arbetsgivarens rättigheter till lagen om olycksfallsförsäkring. I 3 mom. bestäms att ersättningsärenden skall behandlas av statskontoret. Behandlingen av de nämnda ärendena ankommer redan nu på statskontoret.

*24 §. Myndigheter som inom sjöfarten ansvarar för radiokommunikation i säkerhetssyfte.* För närvarande svarar sjöfartsverket enligt 1 § 4 punkten förordningen om sjöräddningstjänst för nöd- och säkerhetskommunikationen och för samordningen av de däri deltagande myndigheternas, inrättnings- och sammanslutningars verksamhet. Även om

ansvarsfördelningen i frågan därmed är juridiskt helt klar, har gränsbevakningsväsendet och sjöfartsverket i samband med den övriga omorganiseringen av sjöräddningstjänsten kommit överens om att i praktiken sköter sjöfartsverket varningskommunikationen och förmedlingen av läkarsamtal, dvs. ”radio medical”-samtal, som kan gälla t.ex. sjukdomsattacker till havs, medan gränsbevakningsväsendet tar hand om radiokommunikationen i farosituationer. Systemet har fungerat bra.

Ovan i propositionen har redan redogjorts för de bestämmelser i Hamburgkonventionen som gett orsak till att överföra också det formella ansvaret för skötseln av radiokommunikationen i farosituationer inom sjöfarten på gränsbevakningsväsendet som svarar för det allmänna ordnandet av sjöräddningstjänsten samt för ledningen av efterspanings- och räddningsinsatserna i praktiken. I paragrafen bestäms om den nya ansvarsfördelningen.

Sjöräddningstjänstens radiokommunikation i farosituationer omfattar bl.a. den radiokommunikation som sköts som nöd- och iltrafik enligt de allmänna anvisningarna för radiokommunikation och GMDSS-föreskrifterna. Det kan vara fråga om överföring med hjälp av radiovågor av en signal, signalering, en skrift, en bild, ett ljud eller en uppgift i en annan form. Vid nödkommunikation i farosituationer används i första hand de internationella nödfrekvenserna för radiokommunikation. Radiokommunikationen i ovisshets- och beredskapslägen sköts vid behov som iltrafik. I praktiken omfattar radiokommunikation i farosituationer passning av nödkanaler, besvarande av nödanrop, alarmering av efterspanings- och räddningsenheter samt ledning av radiokommunikationen under efterspanings- och räddningsuppdrag.

Sjöfartsverket ansvarar för den övriga radiokommunikation i säkerhetssyfte. Den ansvarar således för förmedling av sådana säkerhetsmeddelanden inom sjöfarten som sköts som varningstrafik, varningskommunikationen, den radiokommunikation som trafikstyrningssystemet VTS kräver samt för

”radio medical”-kommunikationen.

25 §. *Tillståndsplikt för användningen av vissa nödsignaler.* Enligt regel 9 i kapitel V i SOLAS-konventionen är det för varje fartyg och luftfartyg förbjudet att använda en internationell nödsignal i annan avsikt än att ange, att ett fartyg eller luftfartyg är i nöd, ävensom att använda någon signal, som kan förväxlas med en internationell nödsignal. I SOLAS-konventionen ingår dock inte en definition på en internationell nödsignal.

Sjövägsreglerna gäller förpliktande alla fartyg på öppna havet. I sjövägsreglerna ingår också en definition på en internationell nödsignal. Nämnda nödsignaler är kanonskott eller andra knallsignaler, avlossade med mellantider av omkring 1 minut, oavbrutet ljud från någon mistsignalapparat, signal, utsänd med radiotelegrafi eller annan signalmetod av vad slag som helst, bestående av gruppen "SOS" enligt morsesystemet, signal som utsändes med radiotelefonti genom uttalande av ordet "MAYDAY", eldflammar på fartyg, nödsignalen "NC" enligt Internationella signalboken samt signal bestående av fyrkantig flagga samt över eller under denna ett klot eller liknande föremål. Nödsignaler är dessutom raket med fallskärmsbloss eller handbloss, som visar rött sken, raketer eller bomber, som utkastar röda stjärnor, avskjutna en i sänder med korta mellantider samt röksignal, som avger orangefärgad rök. Också upprepade sakta höjningar och sänkningar av armarna utsträckta åt båda sidorna anses vara en nödsignal.

För att uppfylla förpliktelserna i de ovan refererade internationella konventionerna bör användningen av internationella nödsignaler förbjudas på alla fartyg och luftfartyg. Även om det inte heller i vår lagstiftning ingår ett uttryckligt förbud mot användningen av internationella nödsignaler har det i 34 kap. 10 § strafflagen föreskrivits straff för falskt alarm beträffande sjönöd eller annan motsvarande nöd.

I regeringens proposition med förslag till lagar om ändring av strafflagen och vissa andra lagar, vilka hör till det andra skedet i totalrevideringen av strafflagstiftningen (RP 94/1993 rd) konstateras det i fråga om den nämnda paragrafen att det falska alarmet bör

vara sådant att det är ägnat att utlösa räddnings- eller säkerhetsinsatser eller väcka panik.

I propositionen konstateras det att en till sjöss vanlig form av falskt alarm är okynnesanvändning av nödraketer. En förutsättning för straffbarhet är enligt propositionen inte att räddnings- eller säkerhetsinsatser de facto inleds på grund av meddelandet om bara den person som visar nödsignalen förstår att följden av handlingen enligt normala handlingsrutiner är minst kontrollinsatser. En förutsättning för straffbarhet är därigenom avsedd att vara redan en ganska låg grad av uppsåtlighet.

Från praktikens och de ovan nämnda konventionernas synpunkt är det oberoende av det ovan nämnda ändå klarare att användningen av obefogade internationella nödsignaler klart förbjuds. Av den här orsaken föreslås det i 1 mom. att det är förbjudet att i andra situationer än nödlägen använda internationella nödsignaler och andra signaler som är förvillande lika dessa. Det föreslagna förbudet är motiverat från bevaknings- och räddningsinsatsernas synpunkt. Det leder inte heller till tillämpningsproblem i praktiken eftersom internationella nödsignaler knappast kan ges av misstag. Om det ändå går så, förblir gärningen ändå ostraffad med stöd av den nämnda paragrafen i strafflagen eftersom den krävda uppsåtligheten för gärningen i alla fall saknas.

Enligt säkerhetsföreskrifterna för sjöfarten bör till såväl handelsfartygs och andra motsvarande fartygs som till också ganska små fritidsbåtars utrustning höra vissa hjälpmedel för nödsignalering. I praktiken finns ganska allmänt röda nödraketer och handbloss som utrustning i fritidsbåtar. Den effektiva och trygga livslängden för dessa hjälpmedel är begränsad. På grund av vår nationella reglering gällande nödsignaler, som har beskrivits ovan, råder det speciellt bland fritidsbåtförare oklarhet om dessa hjälpmedel för nödsignalering som håller på att bli gamla får skjutas eller på annat sätt användas i syfte att öva användningen av dem. Vår till denna del i viss grad oklara lagstiftning har också lett till olika myndighetstolkningar. Några myndigheter

har i praktiken godkänt övning i att använda ovan nämnda hjälpmedel medan andra myndigheter för sin del har tolkat lagen på annat sätt.

För att korrigera den ovan refererade otillfredsställande situationen föreslås det att det föreskrivs i 2 mom. att sjöbevakningssektionen inom sitt bevakningsområde och på kustkommunernas områden i direkt anslutning till detta samt polisen på andra håll i landet trots förbudet i 1 mom. kan ge tillstånd till användning av de nödsignaler som närmare skall definieras genom förordning av statsrådet, i syfte att öva en trygg och ändamålsenlig användning av dem. I praktiken skall det genom förordning av statsrådet föreskrivas om möjligheten att få tillstånd till användning av just röda nödraketer och handbloss samt orange färgad rök i övningssyfte.

Det område på vilket vederbörande sjöbevakningssektion har rätt att ge tillstånd till användning av nödsignaler omfattar utöver sjöbevakningssektionens i fråga bevakningsområde också kustkommunernas områden i direkt anslutning till detta. Sjöbevakningssektionerna ansvarar således för behandlingen av tillståndsansökningar på Finlands kust och i dess närhet inklusive de tätorter som inte hör till gränsbevakningsväsendets bevakningsområde samt de kustkommuner som hör till bevakningsområdet för Sydöstra Finlands gränsbevakningssektion.

Målet för den föreslagna regleringen är ordnandet av relativt sällsynta, välleda övningar t.ex. i anslutning till avslutningen av segelsäsongen. Övningarna skall enligt 2 mom. ordnas så att verksamheten inte äventyrar säkerheten. Det är uttryckligen sjöbevakningssektionen och inte sjöräddningscentralen eller sjöräddningsundercentralen som ger tillståndet emedan det är fråga om ett förvaltningsmässigt och inte funktionellt ärende. På andra håll i landet kan polisen på motsvarande sätt ge tillstånd. Genom utbyte av information mellan myndigheter skall onödiga efterspaningsinsatser undvikas i enlighet med vad som närmare skall föreskrivas om ärendet med stöd av 27 § 1 mom. 8 punkten. För övningen kan också

förordnas en ansvarig ledare. Det kan vara fråga om en tjänsteman lika väl som om också en civil person.

I paragrafens 3 mom. skall det intas en hänvisningsbestämmelse till den ovan nämnda straffbestämmelsen som finns i 34 kap. 10 § strafflagen.

*26 §. Utseende av ledare på olycksplatsen och koordinator för luftfartsverksamheten samt deras straffrättsliga tjänsteansvar.* Såväl ledaren på olycksplatsen som koordinatorn för luftfartsverksamheten är underställda sjöräddningsledaren. Också den ovan nämnda hierarkiska modellen framgår av den föreslagna 2 § 8 och 9 punkten. Det är ändamålsenligt att sjöräddningsledaren som ansvarar för genomförandet av hela efterspanings- och räddningsoperationen också utnämner dem som är hans underställda på olycksplatsen. Det föreslås att detta föreskrivs i paragrafens 1 mom.

Såväl ledaren på olycksplatsen som koordinatorn för luftfartsverksamheten har befälsrätt över de efterspanings- och räddningsenheter och andra enheter som underställts honom. Hur räddandet av människoliv lyckas är till stor del beroende av deras skicklighet. Det är klart att såväl till ledare på olycksplatsen som till koordinator för luftfartsverksamheten skall utses den bästa möjliga som står till förfogande, en person som är mycket kapabel till uppgiften i fråga. Målet är även att genast från början utse en tjänsteman till de ovan nämnda uppgifterna. Detta är nödvändigt bl.a. av den orsaken att de båda ovan nämnda utövar offentlig makt i sina uppgifter.

Speciellt i Finlands kalla förhållanden skall efterspanings- och räddningsinsatserna inledas omedelbart när farosituationen har visat sig. Då vattnets medeltemperatur i Östersjön också sommartid som varmast bara är cirka 12 grader finns det ingen tid att förlora när det gäller att inleda räddningsinsatserna. Också i punkt 4.7.2 i Hamburgkonventionen förutsätts det att den mest kompetenta personen bör utses till koordinator på olycksplatsen så tidigt som möjligt och helst innan efterspanings- och räddningsenheterna anländer till den anvisade platsen.

I paragrafens 2 mom. föreslås det att en

tjänsteman enligt huvudregeln fungerar som ledare på olycksplatsen och koordinator för luftfartsverksamheten. Den först nämnde kan normalt vara en från land till området sänd gränsbevakningsman eller befälhavaren på ett av gränsbevakningsväsendets fartyg som är på platsen. Den senare nämnde kan för sin del t.ex. vara en från flygledaruppgifter frigjord flygledare. I synnerhet när det är fråga om en farosituation som har inträffat vid den yttre gränsen av ansvarsområdet för Finlands sjöräddningstjänst kan det i praktiken ändå dröja flera timmar innan en tjänsteman fås till platsen. Av den här orsaken föreslås det att också en annan person än en tjänsteman som är kapabel till uppgiften, t.ex. befälhavaren för det passagerar- eller lastfartyg som är på olycksområdet, tillfälligt kan fungera som ledare på olycksplatsen och koordinator för luftfartsverksamheten.

Eftersom både ledaren på olycksplatsen och koordinatorn för luftfartsverksamheten utövar offentlig makt i sin uppgift och eftersom också en annan person än en tjänsteman i brådskande fall kan fungera i bägge uppgifterna skall det i paragrafens 3 mom. föreskrivas att det straffrättsliga tjänsteansvaret utvidgas också till de nämnda personerna.

*27 §. Närmare bestämmelser och anvisningar.* Det föreslås att det i paragrafen intas nödvändiga bemyndiganden att genom förordning av statsrådet närmare föreskriva om vissa praktiska frågor som hänför sig till sjöräddningstjänsten. Nödvändiga bemyndiganden ingår också i tidigare paragrafer.

I Hamburgkonventionen ingår relativt detaljerade bestämmelser om vilka åtgärder som skall vidtas inom ramen för sjöräddningstjänsten i olika farosituationer. I konventionen definieras likaså noggrant i vilka situationer efterspanings- och räddningsinsatserna får avslutas och när de kan avbrytas tillfälligt t.ex. på grund av att förhållandena har försämrats oskäligt. Enligt paragrafens 1 mom. 1 och 2 punkten kan det genom förordning av statsrådet föreskrivas närmare om dessa ovan nämnda omständigheter som hänför sig till ledandet av sjöräddningstjänsten i praktiken och annat

ordnande av sjöräddningstjänsten. Ovan har redan framförts motivering för varför det föreslås att det på lagnivå skall föreskrivas ganska noggrant om uppgifterna för de övriga sjöräddningsmyndigheterna i sjöräddningstjänsten. Trots detta kan det vara nödvändigt att genom förordning av statsrådet föreskriva om de nämnda uppgifterna ytterligare något mera detaljerat. Det föreslås ett bemyndigande som hänför sig till denna fråga i paragrafens 1 mom. 3 punkten.

Enligt paragrafens 1 mom. 4 punkten kan det genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om tillsättandet av delegationen för sjöräddningstjänsten och ledningsgruppen för ett sjöräddningsdistrikt samt om deras sammansättning. Ett bemyndigande om att utfärda närmare bestämmelser om den ledningsgrupp på olycksplatsen som vid behov tillsätts för att bistå ledaren på olycksplatsen ingår i den föreslagna 5 § 3 mom.

I lagförslaget 8 § 2 mom. ingår en bestämmelse om sjuktransport på basnivå. Enligt den bör gränsbevakningsväsendets helikopter som är i jourberedskap inom sjöräddningstjänsten kunna erbjuda dem som har varit i fara till sjöss och de personer som har räddats därifrån sjuktransporttjänster på basnivå. Det föreslås att det för att ordna ärendet i praktiken med stöd av paragrafens 1 mom. 5 punkten genom förordning av statsrådet kan utfärdas närmare bestämmelser om ärendet.

Det föreslås i sjöräddningslagen att sjöräddningsledaren ges ganska betydande rättigheter att förplikta medborgare på ett bindande sätt om användningen av personer samt olika slags utrustning och annan egendom för att rädda människor från fara till sjöss. Dessa insatser innebär ingripande i flera av individens grundläggande rättigheter vilka är tryggade i grundlagen. Även om de ovan nämnda begränsningarna i individens grundläggande rättigheter också enligt propositionen är motiverade, nödvändiga och tillräckligt noggrant avgränsade för att rädda människor som är i livsfara från fara till sjöss, är det ändå på grund av hur betydelsefull uppgiften är berättigat att förutsätta att det föreskrivs noggrant om

behörighetsvillkoren för sjöräddningledaren. Det föreslås att en noggrannare reglering om ärendet kan genomföras genom förordning av statsrådet med stöd av bemyndigandet i paragrafens 1 mom. 6 punkten.

Genom förordning av statsrådet kan det med stöd av paragrafens 1 mom. 7 punkten föreskrivas närmare om det praktiska förfarande som bör iakttas vid ansökan om ersättning eller arvode av staten för deltagande i sjöräddningstjänsten eller för olycksfall som har inträffat i den nämnda uppgiften.

Enligt paragrafens 1 mom. 8 punkten kan det genom förordning av statsrådet utfärdas närmare bestämmelser om de anmälningar som görs samt om den information som ges med anledning av tillståndspliktig användning av de nödsignaler som avses i 25 §. Såväl anmälningar som görs mellan olika myndigheter som meddelanden som riktas till allmänheten med anledning av tillstånd som getts kan komma i fråga. Det är viktigt att det utöver anmälningarna mellan myndigheterna informeras effektivt till allmänheten om tillstånd som getts. Närmare bestämmelser kan utfärdas om behörighetsvillkoren för den som utses att leda en övning. Som behörighetskrav kan komma i fråga t.ex. att utföra ett fristående yrkesprov som gäller trygg användning av pyrotekniska hjälpmedel.

I 10 § 1 mom. sjöräddningslagförslaget ingår en skyldighet som gäller var och en att förmedla anmälningar och upplysningar om en farosituation till sjöräddningscentralen eller sjöräddningsundercentralen. Skyldigheten gäller naturligtvis också myndigheternas efterspanings- och räddningsenheter, men inte sjöräddningscentralen och sjöräddningsundercentralen. I punkt 4.5.5 i Hamburgkonventionen ingår dock en bestämmelse om räddningscentralens och räddningsundercentralens skyldighet att förmedla en upplysning till den person, den båt eller det andra fartyg som är i en nödsituation om de efterspanings- och räddningsinsatser som de har inlett. Också bestämmelser som gäller sjöräddningscentralen och sjöräddningsundercentralen bör vid behov

kunna utfärdas. Det föreslås därför en bestämmelse i paragrafens 1 mom. 9 punkten enligt vilken det genom statsrådets förordning kan utfärdas närmare bestämmelser om anmälningar mellan myndigheter om efterspanings- och räddningsinsatser och utbyte av information i anslutning till dessa anmälningar.

Såsom det ovan i propositionen har konstaterats har den sjöräddningsinstruktion som inrikesministeriet meddelar i praktiken varit ett särdeles viktigt dokument gällande ordnandet av sjöräddningstjänsten i praktiken och samordningen av uppgifterna. Den har också haft stor betydelse speciellt i upplysningen av fritidsbåtförarna om sjöräddningstjänsten. Även om det är möjligt att meddela en instruktion som inte är juridiskt bindande också utan ett särskilt bemyndigande i lagen föreslås det på grund av hur viktigt ärendet är att det i paragrafens 2 mom. intas en förpliktelse som gäller inrikesministeriet att publicera en sjöräddningsinstruktion som kompletterar de bestämmelser som har utfärdats om sjöräddningstjänsten.

28 §. *Ikraftträdelsebestämmelse.* I paragrafen intas en sedvanlig ikraftträdelsebestämmelse.

### 2.3. Sjölagen

11 a §. *Fara för sjönöd.* Traditionellt har fartygsbefälhavaren getts ett stort ansvar att sörja för fartygets, för de ombordvarandes och för lastens säkerhet. Å andra sidan har han också getts rätt att sörja för de nödvändiga räddningsåtgärderna i olycks- och farosituationer med de resurser som fartyget självt har. Detta framgår klart av t.ex. 6 kap. 12 § sjölagen, i vilken det föreskrivs om befälhavarens skyldigheter då hans eget fartyg har råkat i sjönöd. I paragrafen ingår inte en uttrycklig skyldighet att begära utomstående hjälp i en allvarlig farosituation. Däremot skall befälhavaren enligt 18 § lagen om förhindrande av vattens förorening, förorsakad av fartyg underrätta myndighet för oljeskadebekämpning om den olja som har flödat ut i vattnet från fartyg eller den fara för oljeläckage som hotar. Trots det ovan yttrade kan en felbedömning när det är fråga

om sjönöd beträffande begäran om utomstående hjälp, t.ex. att förhåla sändandet av nödmeddelandet, ändå vara straffbart enligt sjölagen som ett förfarande mot god sjömanssed.

En orsak till att befälhavaren har getts omfattande befogenheter att besluta om begärande av utomstående hjälp, har varit de kostnader som i praktiken föranleds av begärandet om hjälp. I många stater hamnar strävar befälhavarna exempelvis efter att i mån av möjlighet kväsa den brand som har börjat på fartyget med fartygets egen släckningspersonal och –utrustning eftersom kallande på brandkåren från länderna kan förorsaka en stor räkning för rederiet.

I några av de sjöolyckor som har inträffat i Finlands närvatten har man klart kunnat konstatera att sändandet av nödmeddelandet har förhållats. I ett fall har förhållandet rentav lett till att domstol har utdömt straff. I några fall har förhållandet klart äventyrat ett stort antal människors liv. På grundval av dessa erfarenheter har det i några betänkanden som gällt sjöräddningstjänsten betonats att ansvarsfördelningen mellan fartygsbefälhavaren och myndigheterna bör göras klarare, och att fartygsbefälhavaren i alla fall skall åläggas skyldigheten att underrätta räddningsmyndigheterna i tid om den fara eller olycka som hotar fartyget eller de ombordvarande.

Huvudvikten i 6 kap. 12 § sjölagen är klart lagd på räddandet av själva fartyget och lasten. När räddandet av människoliv ändå alltid skall anses vara det primära målet, bör det också i bestämmelserna ges större betydelse än andra förmåner som kan räddas och det högre företräde som hör till det.

Det föreslås därför nu att det till 6 kap. sjölagen fogas en ny 11 a §, enligt vilken fartygsbefälhavaren utan dröjsmål skall underrätta sjöräddningscentralen eller sjöräddningsundercentralen om fall då fartyget är i fara att råka i sjönöd som kan orsaka fara för de ombordvarande. Bestämmelsen behövs speciellt därför att när meddelandet har blivit gjort kan de myndigheter som deltar i räddningsåtgärden vid behov börja öka sin beredskap ifall situationen skulle förvärras. Om man slutligen ändå förmår bekämpa den hotande

faran med fartygets eget folk kan de räddningsåtgärder som har inletts i länderna avslutas och de enheter som eventuellt redan har åkt i väg kallas tillbaka.

#### **2.4. Lag om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg**

31 a §. *Ledningsgrupp för bekämpningsarbeten.* Det föreslås att det till lagen om förhindrande av vattnets förorening, förorsakad av fartyg fogas en ny 31 a §, enligt vilken man för arbetet för bekämpning av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor vid behov bildar en ledningsgrupp för bekämpningsarbetena som leds av ledaren för bekämpningsarbetena. Ledningsgruppen skulle bildas då utöver den ansvariga myndigheten också andra myndigheter eller vid sidan av myndigheterna också frivilliga deltar i bekämpningsarbetena. Den ansvariga myndigheten är enligt den ovan nämnda lagen beroende på situation antingen miljömyndigheterna eller räddningsmyndigheterna. Dessutom skall det förutsättas att en ändamålsenlig skötsel av situationen förutsätter bildandet av en ledningsgrupp. Till ledningsgruppen hör företrädare för de myndigheter och frivilliga organisationer som deltar i bekämpningsarbetena.

Förslaget grundar sig på behovet att göra ledningssystemet klarare i räddningsåtgärder för flertypsolyckor. I 5 § förslaget gällande sjöräddningslagen finns motsvarande bestämmelser om ledningsgrupper för räddningsåtgärder som strävar efter att rädda människoliv. När man har fått dessa primära räddningsåtgärder som strävar efter att rädda människoliv färdigt utförda kan situationen fortsätta vidare som t.ex. en åtgärd för att bekämpa en miljöskada. I sådana fall kan ledningsgruppen i princip fortsätta sin verksamhet i samma sammansättning så, att endast ledningsansvaret övergår till en företrädare för den andra ansvariga myndigheten.

#### **2.5. Lag om integritetsskydd vid telekommunikation och dataskydd inom televerksamhet**

7 §. *Tystnadsplikt.* I paragrafen föreskrivs det om tystnadsplikten för dem som är eller har varit anställda hos ett teleföretag. Det föreslås att uppgifterna om mobilterminalens läge fogas till den tystnadsplikt som omfattas av paragrafen. Det är ändamålsenligt att en tystnadsplikt som kan jämföras med identifieringsuppgifterna utvidgas till att gälla uppgifterna om mobilterminalens läge eftersom uppgifterna om läget beroende på situation ur mobilterminalens användares synvinkel kan vara mycket konfidentiella. Den tekniska utvecklingen håller annars också på göra behandlingen av uppgifterna om läget till mycket sedvanlig verksamhet i teleföretagen.

Inom ramen för uppgifterna om mobilterminalens läge är många kommersiella tillämpningar under utveckling. Utnyttjandet av de ovan nämnda kommersiella tjänsterna försvåras dock inte på något sätt av den föreslagna regleringen. Innehavaren av mobilterminalen kan alltid ge teleföretaget tillstånd att också ge utomstående uppgifterna om mobilterminalens läge. Det föreslås för sin del att det i offentlighetslagen föreskrivs om offentligheten för de uppgifter om mobilterminalens läge som är i myndigheternas besittning.

18 §. *Utlämnande av uppgifter till myndighet.* I paragrafens 2 mom. föreskrivs det om teleföretagets rätt att överlåta identifierings- och andra uppgifter som gäller nödmeddelandet till myndigheterna. Teleföretagen har däremot inte ålagts en skyldighet att överlåta uppgifterna även om det skulle vara fråga om att rädda människoliv från livsfara.

Enligt regeringens proposition med förslag till lag om integritetsskydd vid telekommunikation och dataskydd inom televerksamhet samt vissa lagar som har samband med den (RP 85/1998 rd) skulle identifieringsuppgiften ha kunnat ges endast om den anslutning från vilken nödmeddelandet har kommit. I riksdagens trafikutskotts betänkande (TrUB 18/1998 rd) i frågan konstateras det att det i praktiken har förekommit situationer där det egentliga nödmeddelandet har kommit från en annan anslutning än den nödställdes. Utskottet

ansåg att det kunde vara motiverat att utvidga bestämmelsens användningsområde också till dessa situationer. Utskottet föreslog därför att 18 § 2 mom. ändras så att en myndighet som tar emot nödmeddelanden kunde få identifieringsuppgifter om den användare som nödmeddelandet gäller.

Beträffande paragrafens 2 mom. har det gällande den godkända och gällande formen trots det ovan framförda förblivit en innehållslig tvist. Enligt momentets utdel kan som identifieringsuppgifter utöver anslutningsnumret och annan kod lämnas uppgift om installeringsadressen för anslutningen och om abonnenten eller användaren samt uppgift om den basstations läge via vilken ett nödmeddelande som har lämnats med en mobilterminal har styrts till det allmänna telenätet. I lagrummet i fråga nämns därmed inte en hurudan identifieringsuppgift som kan ges om en sådan anslutning från vilken nödmeddelandet inte har kommit men som det gäller. En förutsättning för att en identifieringsuppgift uppkommer är enligt 3 § 7 punkten lagen om datasekretess vid telekommunikation en uppkoppling. Om en uppkoppling är det för sin del inte fråga om i en sådan situation då man vill lägesbestämma en mobilterminal vars användare motiverat kan bedömas vara i fara, med där man med mobilterminalen i fråga inte har ringt nödsamtalet.

I 43 § 2 mom. lagen om räddningsväsendet berättigar man den nödcentral som kommunen driver att få identifieringsuppgifter om den anslutning från vilken ett nödmeddelande har kommit. I 8 § 1 mom. 11 punkten ger man för sin del den nödcentral som staten driver rätt att bl.a. få uppgift om den basstations läge via vilken ett nödmeddelande som har lämnats med en mobilterminal har styrts till det allmänna telenätet. Regleringen är på det hela taget oklar för alla myndigheters del som tar emot nödmeddelanden. De nämnda myndigheterna har t.ex. inte med stöd av någon gällande bestämmelse rätt att på grundval av nödmeddelandet av teleföretaget få så noggranna uppgifter som möjligt om mobilterminalens läge som är kända i en situation då användaren av mobilterminalen med fog kan misstänkas vara i nöd eller fara.

I propositionen föreslås det att den ovan beskrivna oklara situationen görs klarare så att de situationer då teleföretaget har skyldighet att ge identifierings- och andra motsvarande uppgifter samt uppgifter om mobilterminalens läge till den myndighet som tar emot nödmeddelanden så tydligt som möjligt skall anges i lagen om datasekretess vid telekommunikation. Uppgifterna bör ges med den noggrannhet som är normalt med den teknik och de system som teleföretaget har till sitt förfogande. I speciallagstiftningen som gäller varje myndighet som tar emot nödmeddelanden föreskrivs det på motsvarande sätt om rätten att få de nämnda uppgifterna av teleföretaget.

I paragrafens 2 mom. skall ingå en bestämmelse om teleföretagets skyldighet att ge uppgifter om anslutningen till den myndighet som tar emot nödmeddelanden. Med myndigheter som tar emot nödmeddelanden avses i momentet åtminstone statens och kommunens nödcentraler samt sjöräddningscentralen och sjöräddningsundercentralerna.

Det föreslås att i paragrafens 2 mom. 1 punkten skall ingå de uppgifter, som teleföretaget redan med stöd av paragrafens 2 mom. har rätt att ge till myndigheter. Uppgifterna grupperas på ett mera ändamålsenligt sätt än för närvarande men till denna del grundar sig propositionen i sak på den gällande lagstiftningen.

I paragrafens 2 mom. 2 punkten skall som en ny fråga ingå en bestämmelse om teleföretagets rätt att till de myndigheter som avses i momentet ge uppgifter om mobilterminalens läge. En förutsättning för att ge uppgifterna är att användaren av mobilterminalen enligt den myndighets uppfattning som har tagit emot nödmeddelandet på motiverande grunder kan tros vara i nöd eller fara. Det kan således vara fråga om lokalisering av en person som är i nöd antingen på land eller till sjöss. En uppkoppling förutsätts inte utan man kan inleda lägesbestämningen av mobilterminalen även om man inte heller skulle ha ringt ett nödsamtal från mobilterminalen.

Avgörande i frågan är uttryckligen den under tjänsteansvar fungerande tjänstemannens,



dvs. i praktiken den jourhavandes vid nöd- eller motsvarande central, situationsbedömning i frågan. Han eller hon bör utgående från sin yrkeskunnighet, de rådande förhållandena och de fakta som har kommit fram besluta om man av teleföretaget begär de uppgifter som avses i momentet.

Utredandet av mobilterminalens läge kan bli ett hot för mobilterminalanvändarens integritet i sådana fall, då nödmeddelandet inte har kommit från den nämnda mobilterminalen, men dess läge utreds därför att han eller hon misstänks vara i fara till sjöss eller annars i nöd. Man har strävat efter att sörja för användaren av mobiltelefonens rättsskydd så att man i den föreslagna sjöräddningslagen har begränsat den krets av tjänstemän som kan få uppgifter om mobilterminalens läge. Dessutom är behandling av sjöräddningsregistret berättigat bara då det är motiverat med tanke på de uppgifter som ankommer på sjöräddningstjänsten. Dessutom ingår i propositionen ett förslag till ändring av offentlighetslagen så att de uppgifter om mobilterminalens läge som myndigheterna har skall hemlighållas.

Teleföretaget skall ge uppgifterna om mobilterminalens läge med den noggrannhet som det på normalt sätt är möjligt med den teknik och de system som teleföretaget har till sitt förfogande. Teleföretagen är inte skyldiga att utveckla några som helst nya system på grund av propositionen. Man kan dock uppskatta att den teknik som hänför sig till lägesbestämning av mobilterminaler mycket snart är i allmänt bruk. Redan för närvarande säljer några teleföretag tjänster som är avsedda för båtfolk i fråga om vilka man på grundval av läget har möjlighet att få uppgifter till mobilterminalen om närbelägna tjänster inom området för båtliv.

Både enligt lagen om nödcentraler och lagen om räddningsväsendet har de nödcentraler som avses i de nämnda lagarna rätt att få identifieringsuppgifterna avgiftsfritt. I Finland har man redan traditionellt ansett att nödsamtal är gratis. Det föreslås inte att denna omständighet ändras. Enligt propositionen får teleföretagen som ny uppgift skyldighet att i några sällsynta faro- och nödsituationer ge de myndigheter som

tar emot nödmeddelanden uppgifter om mobilterminalernas läge. Dessa uppgifter behövs mycket sällan.

Teleföretagen är på grundval av det föreslagna 3 mom. skyldiga att ge också uppgifterna om läget avgiftsfritt. Detta torde åtminstone inte kunna försäkra teleföretagen nämnvärda tilläggskostnader eftersom de redan på grund av sina kommersiella mål skall kunna utreda uppgifterna om läge mycket noggrant och effektivt. Myndigheterna skulle svara för egna kostnader, om de önskar bygga upp ett eget system, med hjälp av vilket de automatiskt kan ta emot nämnda uppgifter.

Som man ovan i avsnittet om propositionens ekonomiska verkningar har konstaterat är det motiverat att fortsätta utredningsarbetet för att bedöma om det som en lösning på lång sikt är ändamålsenligt att ta i bruk t.ex. ett centraliserat datasystem för teleföretagen och de myndigheter som tar emot nödmeddelanden, från vilket man skulle få uppgifter om nödsamtalen och motsvarande uppgifter. Enligt den information som står till förfogande är det dock inte möjligt att komma med ett förslag till beslut i frågan.

## 2.6. Lag om nödcentraler

8 §. *Rätt att få uppgifter ur register.* I paragrafens 1 mom. föreskrivs det om rätten för den nödcentral som staten driver att få uppgifter ur register. Enligt momentets första del har en anställd vid nödcentralens verk ett rätt att för skötseln av uppgifter som enligt lag ankommer på nödcentralerna rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna få de uppgifter som nämns i senare delen av momentet. I offentlighetslagen föreskrivs det om offentligheten för de handlingar som myndigheterna har. Eftersom den rätt att få uppgifter som föreskrivs i momentet också gäller andra register än myndigheternas register föreslås det att den första delen av momentet ändras så att rätt att få uppgifter är utan hinder av sekretessbestämmelserna.

I paragrafens 1 mom. 11 punkten föreskrivs det om nödcentralers rätt att få identifierings- och motsvarande uppgifter av teleföretaget. Det föreslås att punkten ändras så att den är enhetlig med ändringen i lagen om

datasekretess vid telekommunikation, och att nödcentralerna har rätt att få uppgifter om mobilterminalernas läge. Enligt momentets första del har nödcentralerna rätt att få uppgifterna avgiftsfritt.

## 2.7. Lag om räddningsväsendet

43 §. *Nödcentralernas uppgifter.* I paragrafens 2 mom. föreskrivs det om rätten för den nödcentral som kommunen driver att oberoende av tystnadsplikt få identifieringsuppgifter om den anslutning från vilken ett nödmeddelande har kommit. Det föreslås att det i momentet görs en i sak motsvarande ändring som det också föreslås att görs i lagen om nödcentraler. Således har vid sidan av statens nödcentral också den nödcentral som kommunen med stöd av lagen om räddningsväsendet driver rätt att få uppgifter om mobilterminalers läge i nöd- och farosituationer.

## 2.8. Lag om offentlighet i myndigheternas verksamhet

24 §. *Sekretessbelagda myndighetshandlingar.* Enligt den föreslagna sjöräddningslagen kan sjöräddningmyndigheterna inleda efterspaningar på havsområdet på grundval av att användaren av mobilterminalen med fog kan misstänkas vara i fara. Under efterspaningarnas gång kan det dock visa sig att personen ändå inte är i någon som helst fara. Han kan dessutom vilja hemlighålla sin verkliga vistelseort för andra. Var och en skall ha rätt till detta, och statsmakten skall sträva efter att trygga att vars och ens integritetsskydd realiserar. En situation som motsvarar det ovan beskrivna fallet kan lika väl aktualiseras i nödcentralernas verksamhet gällande t.ex. en person som misstänks vara försvunnen i ödemarken.

I offentlighetslagen föreskrivs det om de handlingars offentlighet som är i myndigheternas besittning. På grund av att uppgifterna om mobilterminalens läge är konfidentiella föreslås det att de i myndighetsverksamheten behandlas som sådana uppgifter som skall hemlighållas.

I praktiken innebär det ovan anförda att en

efterspanings- och räddningsenhet som har hittat en person i gott skick som har varit sökt inte ens till den person som har lämnat nödmeddelandet utan tillstånd av den sökta får ge information om var den sökta personen hittades. Den sistnämnda kan å andra sidan ge myndigheten tillstånd att ge den nämnda informationen.

## 3. Närmare bestämmelser

Med stöd av den föreslagna sjöräddningslagen skall statsrådet utfärda en förordning. Med den nämnda förordningen skall det föreskrivas närmare om bl.a. de funktionella ärenden som hänför sig till ordnandet av efterspanings- och räddningsuppdrag inom sjöräddningstjänsten, såsom åtgärder som olika farosituationer förutsätter och de meddelanden som ges med anledning av dem. Genom förordning av statsrådet skall det också föreskrivas om tillsättandet av olika samarbetsorgan inom sjöräddningstjänsten och deras sammansättning samt om behörighetsvillkoren för sjöräddningsledaren. Genom förordning av statsrådet skall det som ett komplement till sjöräddningslagen också föreskrivas om flera andra omständigheter som hänför sig till ordnandet av sjöräddningstjänstens uppgifter, vilkas placering på lagnivå inte är nödvändigt.

#### 4. Ikraftträdande

Som det ovan framgår i avsnitt 5.3 i propositionens allmänna motivering, i vilket propositionens beroende av internationella konventioner och förpliktelser behandlas, borde ändringarna som gjorts i Hamburgkonventionen ha satts i kraft redan den 1 januari 2000. Finland är den enda medlemsstaten i Hamburgkonventionen som har meddelat IMO att den inte ännu nationellt förmår sätta i kraft de nämnda ändringarna som gjordes i Hamburgkonventionen år 1998.

De lagar som ingår i propositionen avses på grundval av det ovan anförda träda i kraft så snart som möjligt efter att de har antagits och blivit stadfästa.

#### 5. Behovet av riksdagens samtycke

Enligt 94 § 1 mom. grundlagen krävs riksdagens godkännande för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis skall en bestämmelse räknas till området för lagstiftningen om bestämmelsen gäller utövande eller inskränkning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är tryggad i grundlagen. En bestämmelse skall likaledes räknas till området för lagstiftningen om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om det enligt grundlagen skall föreskrivas i lag om den fråga som bestämmelsen avser eller om det finns gällande bestämmelser i lag om den fråga som bestämmelsen avser eller om det enligt rådande uppfattning i Finland skall föreskrivas om den i lag. En bestämmelse hör till området för lagstiftningen oavsett om den står i strid med eller harmonierar med en bestämmelse som har utfärdats genom lag i Finland (GrUU 11/2000 rd, GrUU 12/2000 rd och GrUU 45/2000 rd).

Hamburgkonventionen hänsköts på sin tid inte till riksdagen för godkännande. Uttrycket i 94 § grundlagen om det område som lagstiftningen täcker skall dock tolkas

utgående från grundlagens och grundlagsutskottets uttryckspraxis den senaste tiden. Eftersom de ändringar i Hamburgkonventionen som godkändes 1998 innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen är det nödvändigt att begära om riksdagens godkännande för ändringarna i konventionen.

Till området för lagstiftningen kan man anse att åtminstone ändringen i tillämpningsområdet för Hamburgkonventionen hör enligt vilken konventionsstaten till skillnad från tidigare också skall inkludera medicinska åtgärder i sjöräddningstjänstens uppgiftshelhet. Bestämmelserna som gäller frågan finns i punkterna 1.3.1- 1.3.3 i kapitel 1 i konventionen. Enligt 7 § grundlagen har alla rätt till ett tryggt liv. Enligt 22 § grundlagen skall det allmänna se till att de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna tillgodoses. De nya bestämmelserna innebär för statsmakten en skyldighet att ordna olika medicinska tjänster för dem som har räddats från fara till sjöss. Med de nämnda tjänsterna strävas det för sin del efter att trygga rätten till ett tryggt liv för var och en. De nya bestämmelser om avbrytande och avslutande av efterspanings- och räddningstjänsterna som ingår i punkt 4.2.1 i kapitel 4 i konventionen hänför sig för sin del till bestämmandet om den tidpunkt då det inte längre skall anses att samhället har en skyldighet att fortsätta åtgärderna för att trygga den nämnda grundläggande rättigheten.

I 119 § grundlagen föreskrivs det om ordnandet av statsförvaltningen. Enligt paragrafens 2 mom. skall de allmänna grunderna för statsförvaltningens organ regleras genom lag, om deras uppgifter omfattar utövning av offentlig makt. Med de allmänna grunderna avses i bestämmelsen närmast enhetens namn, verksamhetsområde och dess huvudsakliga uppgifter. De förändrade bestämmelser om sjöräddningsundercentralens uppgifter som ingår i punkt 1.3.6 i kapitel 1 i Hamburgkonventionen tillsammans med en ny punkt 4.2.1 i kapitel 4 om jourplikt dygnet runt hänför sig till myndighetens verksamhetsområde och uppgifter. Om de

nämnda omständigheterna skall föreskrivas i lag.

En betydande ändrad bestämmelse som hör till området för lagstiftningen är den ovillkorliga förpliktelse som ingår i punkt 3.1.7 i kapitel 3 enligt vilken konventionsparten skall säkerställa att dess räddningscentraler på begäran ger andra räddningscentraler hjälp.

## 6. Lagstiftningsordning

Enligt 7 § 1 mom. grundlagen har alla rätt till liv och till personlig frihet, integritet och trygghet. Enligt 22 § grundlagen skall det allmänna se till att de grundläggande fri- och rättigheterna tillgodoses. Med de föreslagna lagarna strävas det efter att på grundval av det ovan nämnda trygga vars och ens rätt till trygghet i det fall att de råkar i fara till sjöss. Detta skall anses vara en skyldighet för det allmänna. Målet för regeringens proposition har varit att med hänsyn till de resurser som står till förfogande skapa det bästa möjliga systemet för att rädda människor från fara till sjöss. Med den föreslagna ändringen av lagen om datasekretess vid telekommunikation strävas det efter att ännu bättre än tidigare trygga användaren av mobilterminalens trygghet till sjöss utöver de inträffade farosituationerna också då han har råkat i nöd eller fara någon annanstans än till sjöss.

Att uppnå det ovan nämnda målet förutsätter kränkning av några andra grundläggande rättigheter. I propositionen har det strävats efter att de bestämmelser som innebär kränkning av andra rättigheter är så noggrant avgränsade och proportionella som möjligt. Bestämmelser som innebär kränkning av andra rättigheter har föreslagits endast i sådana fall där inga alternativ till de nämnda arrangemangen har funnits.

Det föreslås att det i 8 § 3 mom. sjöräddningslagen föreskrivs om en ändamålsenlig fördelning av de resurser som sjöräddningen har till sitt förfogande. Avsikten med bestämmelsen är långt ifrån att begränsa de ansträngningar som används för räddandet av människoliv. Så länge som det finns hopp om att människoliv kan räddas skall alla ändamålsenliga resurser som står till förfogande användas för det. I det föreslagna momentet har man dock för sin del strävat efter att trygga den rätt som hör till alla att få sjöräddningstjänstens tjänster. Också i sjöräddningssituationer uppnår man i något skede en gräns då hoppet om att kunna rädda en person vid liv redan är mycket litet, medan det däremot hela tiden är möjligt att det någon annanstans på vårt kustområde inträffar en annan sjöräddningshändelse. Också för skötseln av den sistnämnda

farosituationen skall det finnas resurser kvar. Att fälla ett avgörande om fördelningen av resurserna i samband med en enskild sjöräddningshändelse är svårt men med den föreslagna bestämmelsen skall det för sin del strävas efter att biträda sjöräddningsledaren i beslutsfattandet i frågan.

I 9 § sjöräddningslagen skall det klart föreskrivas att då det är fråga om en flertypsolycka är det alltid ett primärt mål att skydda människoliv. Genom bestämmelsen skall det säkerställas att rätten till personlig trygghet som hör till alla tillgodoses i alla situationer.

I 10 § i den föreslagna sjöräddningslagen ingår bestämmelser som gäller sjöräddningsledaren. Sjöräddningsledaren har getts samma befogenheter i utövningen av maktbefogenheter som gäller alla, som i den gällande lagen om sjöräddningstjänst har getts vederbörande kommandör för sjöbevakningssektionen. Sjöräddningsledaren har rätt att i strid med 9 § grundlagen begränsa vars och ens rätt att fritt röra sig inom landet, eftersom han kan ge var och en som befinner sig på det farliga området eller olycksområdet eller i dess närhet order att delta i uppgifter inom sjöräddningstjänsten. Alldeles exceptionellt kan också en person som vistas längre bort förpliktas att delta i uppgiften. För att ingens trygghet oskäligt skall äventyras på grund av att han eller hon ges order till en uppgift inom sjöräddningstjänsten bör en person som ges order till en uppgift inom sjöräddningstjänsten dock vara arbetsför. En förutsättning för förordnandet är dessutom att det är nödvändigt för att efterspana och rädda de människor som är i fara till sjöss.

Den inskränkning av den personliga friheten som förorsakas av skyldigheten att bistå är tillfällig och kortvarig. Dessutom föreslås det att bestämmandet om den betros myndigheterna, dvs. sjöräddningsledaren. En person som fått order till en uppgift inom sjöräddningstjänsten får för sin arbetsinsats av staten med stöd av 21 § 1 mom. sjöräddningslagen ett skäligt arvode och ersättning för kostnader. För skadad, förkommen eller förstörd egendom som hör till honom eller henne skall full ersättning betalas. På motsvarande sätt betalar staten

ersättning till nämnda person för ett eventuellt olycksfall med stöd av 23 § 1 mom. sjöräddningslagen.

Sjöräddningsledaren kan med stöd av 11 § sjöräddningslagen bestämma att nödvändiga fartyg och annan egendom överlämnas för användning i uppgifter inom sjöräddningstjänsten för att efterspana och rädda människor som är i fara till sjöss. Bestämmelsen innebär en kränkning av egendomsskyddet som är bestämt i 15 § grundlagen. För den egen egendom som tagits i bruk skall det dock betalas den fulla ersättning som avses i 15 § 2 mom. grundlagen i det fall att egendomen förstörs. För bränsle och andra motsvarande engångsnyttigheter skall det likaledes betalas full ersättning och för användning av utrustning en skälig hyra. Begränsningen av egendomsskyddet som beror på att egendomen tas i bruk kan också anses vara ringa eftersom den gäller en exceptionell situation, en begränsad grupp människor eller juridiska personer som är i den närmaste kretsen kring olyckan och den sker dessutom mot full ersättning.

Enligt 10 § 1 mom. grundlagen skall skydd för personuppgifter föreskrivas genom lag. Enligt den föreslagna sjöräddningslagen skall det föreskrivas om sjöräddningsregistret antingen genom lagen om sjöräddningstjänst eller personuppgiftslagen. Regleringen är därigenom till alla delar på lagnivå. Behandlingen av personuppgifter är med tanke på skötseln av sjöräddningstjänstens uppgifter nödvändig och tillräckligt noggrant avgränsad.

I 10 § 2 mom. grundlagen föreskrivs det också i övrigt om integritetsskyddet. Att få uppgifter om mobilterminalens läge av teleföretaget som har föreslagits kan i vissa förhållanden vara ägnat att äventyra integritetsskyddet för en person som är föremål för efterspaning. För att skydda den persons privatliv som är föremål för efterspaning skall det dock i offentlighetslagen tas in en bestämmelse om att hemlighålla uppgifterna om mobilterminalens läge i myndighetsverksamheten. Dessutom skall lagen om datasekretess vid telekommunikation ändras så att det skall

föreskrivas noggrannare avgränsat än förut om förutsättningarna för utlämnande av identifieringsuppgifter.

Beträffande offentligheten för uppgifterna i sjöräddningsregistret skall tillämpas vad som föreskrivs om offentligheten för myndigheternas handlingar.

Enligt den föreslagna sjöräddningslagen kan frivilliga föreningar och andra samfund användas som hjälp i sjöräddningstjänsten. Dem kan dock inte ges uppgifter i vilka ingår betydande utövning av offentlig makt. I regel hör inga slags uppgifter som omfattas av offentlig makt till dem.

Enligt den föreslagna sjöräddningslagen kan på olycksområdet tillsättas en ledare på olycksplatsen och en koordinator för luftfartsverksamheten för att leda och samordna efterspanings- och räddningsverksamheten på olycksområdet. Till skötseln av uppgifterna hör offentlig makt. För bägge ovan nämnda uppgifter bör man i första hand, dvs. genast när tillfälle yppar sig tillsätta en tjänsteman. I första skedet av efterspanings- och räddningstjänsterna kan i de nämnda uppgifterna dock också vara någon annan än en tjänsteman, om det är nödvändigt för att rädda människoliv.

Enligt 124 § grundlagen får uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt ges endast myndigheter. I en farosituation som har inträffat till sjöss skall åtgärder som syftar till att rädda människoliv omedelbart inledas. Om det inte på lagnivå kunde föreskrivas om ett effektivt ordnande av efterspanings- och räddningstjänsterna i de fall då det för att leda efterspanings- och räddningstjänsterna på plats inte finns att få en tjänsteman, skulle åtgärderna som syftar till att rädda människoliv i alla fall ordnas på något sätt. Detta sätt är inte nödvändigtvis det effektivaste eller mest ändamålsenliga. Utan en färdig efterspanings- och räddningsorganisation och verksamhetsmodeller som hänför sig till den skulle uppgifterna sannolikt

skötas sämre än under ledning av ledaren på olycksplatsen och koordinatören för luftfartsverksamheten. Detta skulle för sin del betyda förlust av människoliv.

I propositionen har det föreslagits om faktorer och begränsningar som hänför sig till utövningen av offentlig makt trots att ledaren för olycksplatsen och koordinatören för luftfartsverksamheten i brådskande fall också kan vara en annan än en tjänsteman. Till de nämnda uppgifterna skall dock bytas en tjänsteman genast när en tjänsteman fås till platsen. Den föreslagna regleringen är nödvändig för att rädda människoliv. Den är noggrant avgränsad och proportionell. Såväl ledaren för olycksplatsen som koordinatören för luftfartsverksamheten är under straffrättsligt tjänsteansvar också i det fall en annan än en tjänsteman fungerar i uppgiften. Regeringen anser att lagförslagen kan stiftas i vanlig lagstiftningsordning. På grundval av det ovan anförda anser regeringen det dock vara önskvärt att riksdagens grundlagsutskott skall ges möjlighet att ge sitt utlåtande om propositionen.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § grundlagen föreslås att Riksdagen godkänner ändringarna av den 18 maj 1998 i 1979 års internationella konvention om efterspanings- och räddningstjänst till havs (FördrS 89/1996). Eftersom konventionen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs Riksdagen samtidigt följande lagförslag:

*Lagförslagen*

**1.**

## **Lag**

**om ikraftträdande av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av 1979 års internationella konvention om efterspanings- och räddningstjänst till havs**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

### 1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen hörande bestämmelserna i de ändringar av 1979 års internationella konvention om efterspanings- och räddningstjänst till havs som antogs den 18 maj 1998 gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

### 2 §

Närmare bestämmelser om verkställigheten av denna lag kan utfärdas genom förordning av republikens president.

### 3 §

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president.

---

## 2.

## Sjöräddningslag

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

## 1 §

*Lagens tillämpningsområde*

Denna lag tillämpas på efterspaning och räddning av samt första hjälp för människor som är i fara till sjöss och på skötseln av den radiokommunikation som har samband med farosituationer (*sjöräddningstjänst*). I denna lag föreskrivs vidare om de myndigheter som inom sjöfarten ansvarar för radiokommunikation i säkerhetssyfte, om krav på tillstånd för användning av vissa hjälpmedel för nödsignalering samt om sjuktransport på basnivå på havsområden. Denna lag tillämpas inte på räddning av människoliv ombord på fartyg som är förtöjda i en hamn. Om bärgning av fartyg och last samt bekämpning av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor föreskrivs särskilt.

## 2 §

*Begrepp och definitioner*

I denna lag avses med

1) *farosituation*:

a) en situation då det råder ovisshet om en människas säkerhet till sjöss eller då det annars är skäl att vidta åtgärder för att utreda ett eventuellt behov av undsättning,

b) en situation då det kan befaras att en människas säkerhet är i fara till sjöss eller då de åtgärder som vidtagits för att utreda ett eventuellt behov av undsättning har varit resultatlösa,

c) en situation då det är uppenbart att en människa är i fara till sjöss och i akut behov av hjälp,

2) *efterspanings- och räddningsenhet*

(*Search and rescue unit, SRU*) ett fartyg eller ett luftfartyg som har manskap med



utbildning för efterspanings- och räddningsuppdrag inom sjöräddningstjänsten och som är utrustat för sådana uppdrag,

3) *sjöräddningstjänstens ansvarsregion (Search and rescue region, SRR)* ett havsområde som omfattar Finlands territorialvatten, skärgården inom detta samt den del av det internationella havsområdet i direkt anslutning till territorialvattnet om vilken avtalats särskilt med grannstaterna,

4) *sjöräddningsdistrikt (Search and rescue sub-region, SRS)* ett delområde av sjöräddningstjänstens ansvarsregion som i regel omfattar en sjöbevakningssektions bevakningsområde och dessutom andra delar av sjöräddningstjänstens ansvarsområde i dess närhet enligt vad som närmare har avtalats eller föreskrivits, och där sjöbevakningssektionen i fråga svarar för sjöräddningstjänsten,

5) *sjöräddningscentral (Maritime rescue co-ordination centre, MRCC)* en sådan särskilt föreskriven ledningscentral vid en sjöbevakningssektion som är riksomfattande ledningscentral för Finlands sjöräddningstjänsts ansvarsregion och internationell förbindelselänk för sjöräddningstjänsten i Finland samt sköter det fortgående upprätthållandet av lednings- och kommunikationsberedskapen och ledningen av efterspanings- och räddningsverksamheten inom sitt sjöräddningsdistrikt,

6) *sjöräddningsundercentral (Maritime rescue sub-centre, MRSC)* en sådan särskilt föreskriven ledningscentral vid en sjöbevakningssektion som sköter det fortgående upprätthållandet av lednings- och kommunikationsberedskapen och ledningen av efterspanings- och räddningsverksamheten inom sitt sjöräddningsdistrikt,

7) *sjöräddningsledare (Search and rescue mission co-ordinator, SMC)* en gränsbevakningsman som arbetar vid en sjöräddningscentral eller sjöräddningsundercentral och vars uppgift är att leda efterspanings- och räddningsverksamheten,

8) *ledare på olycksplatsen (On-scene co-ordinator, OSC)* en person vars uppgift är att, underställd sjöräddningsledaren, leda och

samordna efterspanings- och räddningsverksamheten inom olycksområdet,

9) *koordinator för luftfartsverksamheten (Aircraft co-ordinator, ACO)* en person vars uppgift är att, underställd sjöräddningsledaren, inom olycksområdet leda och samordna luftfartsverksamheten inom efterspanings- och räddningsverksamheten,

10) *flertypsolycka* olycka eller farosituation där fara utöver människoliv hotar miljön, ett fartyg, ett fartygs last eller annan egendom,

11) *sjuktransport på basnivå* vård och transport med tillräcklig beredskap att övervaka och ta hand om patienten så att hans eller hennes tillstånd under transporten inte oväntat försämras, och med möjligheter att påbörja enkla åtgärder som räddar livet, och

12) *radiokommunikation i säkerhetssyfte* radiokommunikation för att skydda och rädda människoliv eller egendom.

### 3 §

#### *Ledande sjöräddningsmyndighet*

Gränsbevakningsväsendet är den ledande sjöräddningsmyndighet som svarar för ordnandet av sjöräddningstjänsten. I detta syfte har gränsbevakningsväsendet hand om följande uppgifter:

1) sköter planeringen, utvecklingen och övervakningen av sjöräddningstjänsten, liksom också samordningen av verksamhet som bedrivs av myndigheter och frivilliga som deltar i sjöräddningstjänsten,

2) leder och utför efterspanings- och räddningsverksamhet,

3) ger ledarutbildning i anslutning till sjöräddningstjänsten samt kan vid behov också ge annan utbildning och upplysning i anslutning till sjöräddningstjänsten.

### 4 §

#### *Övriga sjöräddningsmyndigheter*

Nödcentralsverket, luftfartsmyndigheterna, Meteorologiska institutet, kommunernas brandkårer, sjöfartsverket, Havsforskningsinstitutet, polisen,

försvarsmakten, social- och hälsovårdsmyndigheterna, tullverket och miljömyndigheterna (övriga sjöräddningsmyndigheter) är utöver gränsbevakningsväsendet skyldiga att delta i uppgifter inom sjöräddningstjänsten, om det är motiverat med tanke på de uppgifter som ingår i deras verksamhetsområden eller om det är nödvändigt med beaktande av hur allvarlig farosituationen är eller dess särskilda karaktär och utförandet av uppgiften inte avsevärt äventyrar myndighetens utförande av någon annan viktig lagstadgad uppgift.

De övriga sjöräddningsmyndigheterna har följande uppgifter inom sjöräddningstjänsten:

- 1) nödcentralsverket deltar, enligt vad som avtalas separat, i alarmeringen av efterspanings- och räddningsenheter och av personal som deltar i uppgifter inom sjöräddningstjänsten,
- 2) luftfartsmyndigheterna deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten med hjälp av systemet för flygräddningstjänsten,
- 3) Meteorologiska institutet och Havsforskningsinstitutet ställer sakkunskapen inom sina verksamhetsområden till gränsbevakningsväsendets förfogande,
- 4) sjöfartsverket övervakar havsområdet med hjälp av ett fartygstrafikservicesystem för att upptäcka och lokalisera olyckor och farosituationer samt deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten genom att ställa personal och utrustning till förfogande,
- 5) kommunernas brandkårer, polisen och tullverket deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten genom att ställa personal och utrustning till förfogande,
- 6) försvarsmakten övervakar, i anslutning till övervakningen av den territoriella integriteten, havsområdet för att upptäcka och lokalisera olyckor och farosituationer samt deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten genom att ställa sin särskilda sakkunskap, personal och utrustning till förfogande,
- 7) social- och hälsovårdsmyndigheterna organiserar och svarar för tjänster inom den medicinska räddningsverksamheten samt

sköter den psykosociala omsorgen om de räddade,

8) miljömyndigheterna svarar tillsammans med andra myndigheter för organiseringen av bekämpning av fartygsoljeskador och fartygskemikalieolyckor i samband med sjöolyckor, enligt vad som närmare bestäms i lagstiftningen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg samt ställer sakkunskapen inom sitt verksamhetsområde till gränsbevakningsväsendets förfogande.

Andra än de ovan avsedda statliga myndigheterna och inrättningarna ställer i farosituationer på begäran sin sakkunskap, personal och utrustning till gränsbevakningsväsendets och övriga sjöräddningsmyndigheters förfogande.

## 5 §

### *Delegation och ledningsgrupper*

Delegationen för sjöräddningstjänsten bistår gränsbevakningsväsendet i planeringen, utvecklandet och uppföljningen av sjöräddningstjänsten.

Sjöbevakningssektionen bistås av ledningsgruppen för sjöräddningsdistriktet, vars uppgift är att bistå sjöbevakningssektionen i planeringen av sjöräddningstjänsten. När en farosituation så kräver skall ledningsgruppen bistå sjöräddningsledaren vid samordningen av myndigheternas, de frivilliga föreningarnas och andra sammanslutningars samt övriga medverkandes uppgifter inom området för sjöräddningstjänsten. När en omfattande eller särskilt allvarlig farosituation så kräver, kan ledningsgruppen för sjöräddningsdistriktet utökas med företrädare för myndigheternas samt de frivilliga föreningarnas och andra sammanslutningars riksomfattande ledning.

Genom en förordning av statsrådet kan närmare bestämmelser utfärdas om en ledningsgrupp på olycksplatsen som vid behov tillsätts för att bistå ledaren på olycksplatsen.

## 6 §

### *Frivilligarbete*

Frivilliga föreningar och andra sammanslutningar kan anlitas inom sjöräddningstjänsten, dock inte i uppgifter som innebär avsevärd utövning av offentlig makt.

Gränsbevakningsväsendet kan anförtro frivilliga föreningar eller andra sammanslutningar som är verksamma inom området för sjöräddningstjänsten uppgifter som hör till sjöräddningstjänsten samt uppgifter inom utbildning och upplysning.

## 7 §

*Sjöräddningstjänstens internationella samarbete*

Sjöräddningscentralen fattar utifrån ett mellanstatligt avtal eller en begäran av en främmande stat beslut om att ge till buds stående hjälp till utlandet i ett ärende som hör till området för sjöräddningstjänsten, när detta är nödvändigt för att rädda människoliv. Sjöräddningscentralen fattar också beslut om att begära hjälp från utlandet, när det är nödvändigt för att rädda människoliv.

Sjöräddningscentralen skall vid mottagande av hjälp som avses i 1 mom. bistå utländska efterspanings- och räddningsenheter i tillstånds- och anmälningsärenden samt i motsvarande ärenden i anslutning till deras inresa i landet i enlighet med vad som särskilt föreskrivs om villkoren för inresa i landet eller vad som bestäms i internationella avtal som är bindande för Finland.

## 8 §

*Krav på beredskap*

Sjöräddningstjänsten skall planeras och ordnas på ett sådant sätt att de åtgärder som hör till dess uppgifter kan utföras effektivt och utan dröjsmål.

Gränsbevakningsväsendet håller, inom ramen för de anvisade resurserna och utöver de övriga efterspanings- och räddningsenheter som lämpar sig för uppgifter inom sjöräddningstjänsten, sådana helikoptrar i beredskap som förutom för andra uppgifter också är lämpade för efterspanings- och räddningsuppdrag inom sjöräddningstjänsten. Med en helikopter som är i jourberedskap inom sjöräddningstjänsten skall det gå att genomföra sjuktransporter på basnivå i anslutning till efterspanings- och räddningsuppdrag.

När efterspanings- och räddningsinsatser dimensioneras i enskilda farosituationer, skall man sträva till att lämna resurser också för efterspanings- och räddningsåtgärder i andra samtidiga farosituationer, om det är

möjligt utan att målen för denna lag äventyras.

## 9 §

*Företrädesordning för räddningsinsatser*

Vid räddningsinsatser i samband med en flertypsolycka ställs räddandet av människoliv främst. Övriga räddningsinsatser och avvärjande åtgärder vid samma flertypsolycka skall, på det sätt som sjöräddningsledaren bestämmer, samordnas med de insatser som syftar till att rädda människoliv.

## 10 §

*Skyldighet att delta i sjöräddningstjänsten*

Var och en skall utan dröjsmål förmedla anmälningar och upplysningar om en farosituation samt anmäla observationer och åtgärder som gäller en sådan situation till den behöriga sjöräddningscentralen eller sjöräddningsundercentralen.

Den som vet att någon annan är i fara till sjöss är, om det är möjligt utan att han eller hon försätter sig själv eller andra i oskälig fara, skyldig att på eget initiativ vidta de nödvändiga och möjliga åtgärder som situationen kräver för att rädda den nödställda.

Varje arbetsför person som befinner sig på eller i närheten av det farliga området eller olycksområdet är, om det är nödvändigt för efterspaning och räddande av människor som är i fara till sjöss, skyldig att på order av sjöräddningsledaren bistå i uppgifter inom sjöräddningstjänsten, om inte ett giltigt skäl utgör ett hinder. Av särskild anledning kan också personer som vistas någon annanstans förpliktas att bistå i uppgifter inom sjöräddningstjänsten. Den som fått order att bistå får inte, om det inte finns tvingande skäl, lämna uppgiften förrän sjöräddningsledaren har gett sitt tillstånd.

## 11 §

*Skyldighet att överlämna egendom för användning i uppgifter inom sjöräddningstjänsten*

Sjöräddningsledaren kan, om det är nödvändigt för efterspaning eller räddande av människor som är i fara till sjöss, bestämma att fartyg, luftfartyg och andra transportmedel, livsmedel, byggnader, kommunikations- och dataförbindelser, kommunikationsutrustning, annan utrustning och förmödenheter samt bränslen och smörjmedel skall överlämnas för användning i uppgifter inom sjöräddningstjänsten.

12 §

*Sjöräddningsregister*

I syfte att på ett ändamålsenligt sätt kunna sköta uppgifterna inom sjöräddningstjänsten samt i efterhand utreda händelser i farosituationer och efterspanings- och räddningsåtgärder i anslutning till dessa, för staben för gränsbevakningsväsendet (*registerförare*) med hjälp av automatisk databehandling ett riksomfattande sjöräddningsregister över sina handlingsplaner för farosituationer samt mottagna nödmeddelanden och de åtgärder som vidtagits med anledning av dem.

13 §

*Uppgifter i sjöräddningsregistret*

I syfte att upprätthålla sjöräddningstjänstens aktionsberedskap kan i sjöräddningsregistret föras in beredskaps-, identifierings- och kontaktuppgifter för personer som är beredda att sköta uppgifter inom sjöräddningstjänsten.

I sjöräddningsregistret kan följande uppgifter föras in om lämnandet och mottagandet av ett nödmeddelande:

- 1) namn, personbeteckning eller födelsetid, födelseort och födelseort, kön, medborgarskap eller nationalitet samt andra identifierings- och kontaktuppgifter för identifiering av den person som lämnat ett nödmeddelande,
- 2) tiden och sättet för nödmeddelandet,

3) i anslutning till ett nödmeddelande identifieringsuppgifter för anslutningen och uppgifter om mobilterminalens läge samt uppgifter om anslutningens abonnent och användare samt installeringsadress,

4) namn och andra identifierings- och kontaktuppgifter för mottagaren av nödmeddelandet.

Med anledning av en farosituation kan följande uppgifter föras in i sjöräddningsregistret:

1) namn, personbeteckning eller födelsetid, födelseort och födelseort, kön, medborgarskap eller nationalitet samt andra identifierings- och kontaktuppgifter för identifiering av den person som är föremål för ett nödmeddelande eller har räddats ur en farosituation,

2) uppgifter om hälsotillståndet för en person som avses i 1 punkten, om uppgifterna kan antas vara av betydelse för att efterspanings- och räddningsåtgärderna skall kunna utföras på ett ändamålsenligt sätt,

3) uppgifter om de vårdåtgärder som vidtagits i fråga om en person som räddats ur en farosituation,

4) övriga uppgifter om åtgärder som vidtagits med anledning av ett nödmeddelande eller i en farosituation.

En bandupptagning eller annan motsvarande teknisk upptagning av nödmeddelandet får förvaras i anslutning till registeruppgifterna.

14 §

*Rätt att få uppgifter av myndigheter*

Gränsbevakningsväsendet har rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna avgiftsfritt av övriga sjöräddningsmyndigheter få uppgifter som behövs i planeringen av sjöräddningstjänsten och som gäller den nämnda myndighetens aktionsberedskap och placering samt beredskaps-, identifierings- och kontaktuppgifter i fråga om personalen.

I farosituationer har gränsbevakningsväsendet rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna avgiftsfritt få uppgifter som är nödvändiga för utförandet av uppgifter inom sjöräddningstjänsten enligt följande

1) uppgifter om fordon och deras ägare eller innehavare ur fordons- och körkortregistren i det datasystem för vägtrafiken som Fordonsförvaltningscentralen för och ur Ålands landskapsstyrelsens fordonsregister,

2) uppgifter om nödmeddelanden och farosituationer ur nödcentralverkets nödcentraldatasystem och den kommunala nödcentralens larmdata- och åtgärdsregister,

3) uppgifter om luftfartyg, ägare och innehavare av luftfartyg samt om luftfartygstrafik ur Luftfartsverkets datasystem,

4) uppgifter om fartyg samt fartygs- och godstrafik ur det kommunala hamnverkets datasystem,

5) uppgifter om fiskefartyg, fartygens ägare och innehavare samt fartygens verksamhet av fiskerimyndigheterna,

6) uppgifter om båtar samt båtarnas ägare och innehavare ur magistratens och Ålands landskapsstyrelsens båtregister,

7) uppgifter om fartyg och deras ägare och innehavare ur sjöfartsverkets och Ålands landskapsstyrelsens fartygsregister samt ur andra register som sjöfartsverket för,

8) uppgifter om fartygstrafiken ur sjöfartsverkets fartygstrafikservicesystem och om övervakningen av havsområdet av försvarsmakten,

9) uppgifter om radioanläggningars läge av Teleförvaltningscentralen och om radioanläggningar och deras ägare och innehavare ur registret över radiotillstånd,

10) uppgifter om fartygs- och godstrafiken ur tullverkets datasystem,

11) uppgifter enligt 4 och 5 § befolkningsdatalagen (507/1999) ur befolkningsregistercentralens befolkningsdatasystem.

Uppgifter ur det gränsbevakningsregister som avses i 32 § lagen om gränsbevakningsväsendet (320/1999) kan i farosituationer vid behov användas för vidtagande av efterspanings- och räddningsåtgärder.

## 15 §

*Rätt att få uppgifter av privata företag och sammanslutningar*

I farosituationer har gränsbevakningsväsendet rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna avgiftsfritt av rederier, organisationer i båtbranschen, företag som tillhandahåller rese-, frakt-, hamn- och räddningstjänster samt varvsföretag få sådana uppgifter om ett fartyg samt om dess besättning, passagerare och last som är nödvändiga för utförandet av uppgifter inom sjöräddningstjänsten.

## 16 §

*Rätt att få uppgifter av teleföretag*

I farosituationer har gränsbevakningsväsendet rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna av sådana teleföretag som avses i lagen om integritetsskydd vid telekommunikation och dataskydd inom televerksamhet (565/1999), nedan *lagen om datasekretess vid telekommunikation*, i anslutning till ett nödmeddelande få identifieringsuppgifter för anslutningen och uppgifter om mobilterminalens läge samt uppgifter om anslutningens abonnent och användare samt installeringsadress enligt det som närmare föreskrivs i 18 § 2 och 3 mom. lagen om datasekretess vid telekommunikation.

## 17 §

*Hur uppgifter lämnas ut*

Gränsbevakningsväsendet har rätt att få de uppgifter som avses i 14–16 § med hjälp av teknisk anslutning enligt vad som föreskrivs särskilt samt på andra sätt.

## 18 §

*Utplåning av personuppgifter ur sjöräddningsregistret*

En personuppgift skall utplånas ur sjöräddningsregistret, när det med tanke på registreringens syfte enligt 12 § inte längre kan anses nödvändigt att förvara uppgiften. Andra personuppgifter än sådana som har samband med upprätthållandet av sjöräddningstjänstens aktionsberedskap skall likväl utplånas ur registret senast tio år efter

händelsen i fråga.

Gränsbevakningsväsendet skall minst en gång om året se över vilka uppgifter i sjöräddningsregistret som behövs.

#### 19 §

##### *Andra användare av sjöräddningsregistret*

Övriga sjöräddningsmyndigheter kan föra in uppgifter i sjöräddningsregistret och använda uppgifterna i registret, om det är nödvändigt för skötseln av uppgifter inom sjöräddningstjänsten. Uppgifter som gäller det militära försvarets aktionsberedskap och prestationsförmåga får dock inte behandlas av några andra myndigheter än försvarsmakten och gränsbevakningsväsendet.

Den myndighet som har fört in uppgifter i sjöräddningsregistret svarar vid skötseln av sina egna åligganden för att de införda uppgifterna är korrekta samt för att registreringen och användningen har laga grund.

#### 20 §

##### *Bestämmelser om behandlingen av personuppgifter i sjöräddningsregistret och om uppgifternas offentlighet*

På behandlingen av personuppgifter i sjöräddningsregistret tillämpas personuppgiftslagen (523/1999), om inte något annat föreskrivs i denna lag. Vid behandlingen av personuppgifter i sjöräddningsregistret iakttas dessutom internationella avtal som är bindande för Finland.

När det gäller offentlighet i fråga om uppgifter i sjöräddningsregistret tillämpas bestämmelserna om offentlighet för myndighetshandlingar.

#### 21 §

##### *Arvoden och ersättningar*

Till den som med stöd av 10 § 3 mom. fått order att delta i en uppgift inom sjöräddningstjänsten betalar staten ett skäligen

arvode och ersättning för kostnader. Staten betalar frivilliga föreningar och andra sammanslutningar ett skäligen arvode och ersättning för kostnader för deltagande i en sådan uppgift inom sjöräddningstjänsten som gränsbevakningsväsendet har anförtrott föreningen eller sammanslutningen med stöd av 6 § 2 mom.

För arbetsredskap, kläder och utrustning som har förstörts eller förkommit betalar staten ersättning till den som med stöd av 10 § 3 mom. fått order att delta i en uppgift inom sjöräddningstjänsten. Staten betalar en medlem i en frivillig förening eller en annan sammanslutning ersättning för arbetsredskap, kläder och utrustning som har förstörts eller förkommit i uppgiften, om gränsbevakningsväsendet har anförtrott den frivilliga föreningen eller någon annan sammanslutning uppgiften med stöd av 6 § 2 mom.

För egendom som tagits i bruk med stöd av 11 § betalar staten full ersättning eller skälig hyra för användningstiden samt full ersättning för egendom som skadats, förkommit eller förstörts. Staten betalar frivilliga föreningar och andra sammanslutningar full ersättning för egendom som skadats, förkommit eller förstörts i en uppgift inom sjöräddningstjänsten, om gränsbevakningsväsendet har anförtrott föreningen eller sammanslutningen uppgiften med stöd av 6 § 2 mom.

#### 22 §

##### *Sökande av arvode och ersättning*

Arvode eller ersättning som avses i 21 § skall sökas hos gränsbevakningsväsendet inom tre månader efter det att grunden för arvodet eller ersättningen uppstod. Ett villkor för utbetalning av ersättning för skadad, förkommen eller förstörd egendom är att skadan eller förlusten genast har anmälts till sjöräddningsledaren.

#### 23 §

##### *Ersättning för olycksfall*

Den som med stöd av 10 § 3 mom. har fått order att bistå vid en uppgift inom sjöräddningstjänsten och den som vid deltagande i en uppgift inom sjöräddningstjänsten med stöd av 6 § 2 mom. i egenskap av medlem i en frivillig förening eller någon annan sammanslutning inte har rätt till ersättning enligt 1 § lagen om olycksfallsförsäkring (608/1948), betalas för olycksfall som inträffat i uppgiften ersättning av statens medel. Ersättningen betalas på samma grunder som i fråga om olycksfall i arbetet eller yrkessjukdom. Ersättning betalas endast till den del som den skadade inte har rätt till en minst lika stor ersättning enligt någon annan lag.

Om den skadades arbetsgivare med anledning av ett olycksfall för vilket ersättning betalas med stöd av denna lag har erlagt lön, förskott eller andra betalningar, gäller i fråga om arbetsgivarens rätt vad som i lagen om olycksfallsförsäkring bestäms om arbetsgivarens rätt.

Ett ärende som gäller betalning av ersättning av statens medel med stöd av 1 och 2 mom. behandlas i första instans av Statskontoret.

#### 24 §

##### *Myndigheter som ansvarar för radiokommunikation i säkerhetssyfte inom sjöfarten*

Gränsbevakningsväsendet ansvarar för sjöräddningstjänstens radiokommunikation i farosituationer och för upprätthållandet av beredskapen i anslutning till detta. Sjöfartsverket ansvarar för övrig radiokommunikation i säkerhetssyfte inom sjöfarten.

#### 25 §

##### *Tillståndsplikt för användningen av vissa nödsignaler*

Det är förbjudet att i andra situationer än nödlägen använda de nödsignaler som anges i bilaga IV till 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977) och signaler som är förvillande lika dessa.

Utan hinder av 1 mom. kan sjöbevakningssektionen inom sitt bevakningsområde och på kustkommunernas områden i direkt anslutning till detta samt polisen på andra håll i landet ge tillstånd till användning av nödsignaler på andra ställen än på fartyg och luftfartyg i syfte att öva användningen av nödsignaler. Om dessa nödsignaler bestäms närmare genom förordning av statsrådet. Ett villkor för att tillstånd skall beviljas är att det inte finns någon fara för att onödiga efterspanings- och räddningsinsatser inleds samt att verksamheten inte äventyrar säkerheten. Den myndighet som beviljar tillståndet kan vid behov för övningen utse en ledare, vars föreskrifter och anvisningar skall iaktas av dem som deltar i övningen.

Om straff för falskt alarm beträffande sjönöd eller annan motsvarande nöd bestäms i 34 kap. 10 § strafflagen (39/1889).

#### 26 §

##### *Utseende av ledare på olycksplatsen och koordinator för luftfartsverksamheten samt deras straffrättsliga tjänsteansvar*

Ledaren på olycksplatsen och koordinatören för luftfartsverksamheten utses av sjöräddningsledaren.

Den som utses till ledare på olycksplatsen eller koordinator för luftfartsverksamheten skall vara en tjänsteman som är väl förtrogen med uppgiften. I brådskande fall, när det är nödvändigt för att rädda människoliv, kan till ledare på olycksplatsen eller koordinator för luftfartsverksamheten i stället för en tjänsteman tillfälligt också utses någon annan person som kan sköta uppgiften.

Ledaren på olycksplatsen och koordinatören för luftfartsverksamheten utför sina uppgifter under straffrättsligt tjänsteansvar.

#### 27 §

##### *Närmare bestämmelser och anvisningar*

Genom förordning av statsrådet kan närmare bestämmelser utfärdas om

1) efterspanings- och räddningsinsatser i en farosituation,



- 2) ledning, avslutande och avbrytande av efterspanings- och räddningsinsatser,
- 3) närmare uppgifter för de övriga sjöräddningsmyndigheter som avses i 4 §,
- 4) tillsättandet av delegationen för sjöräddningstjänsten och ledningsgruppen för ett sjöräddningsdistrikt samt om deras sammansättning,
- 5) utbildning och upprätthållande av yrkesskickligheten och förfarandet för påvisande av yrkeskompetens i anslutning till sjuktransport på basnivå enligt 8 § 2 mom. samt andra praktiska omständigheter i anslutning till ordnandet av sjuktransport på basnivå,
- 6) behörighetsvillkor för sjöräddningsledare,
- 7) förfarandet vid ansökan om arvode eller ersättning enligt 21 § och de handlingar som skall användas,
- 8) förfarandet vid ansökan om tillstånd enligt 25 § 2 mom., anmälningar och information med anledning av tillståndet samt behörighetsvillkoren för den som utses att leda en övning,
- 9) anmälningar mellan myndigheter om efterspanings- och räddningsinsatser och

utbyte av information i anslutning till dessa anmälningar.

Inrikesministeriet utfärdar en sjöräddningsinstruktion vars syfte är att, som komplettering till de utfärdade bestämmelserna, bidra till att sjöräddningstjänsten ordnas så effektivt och ändamålsenligt som möjligt och som innehåller information om sjöräddningstjänstens uppgifter, struktur, planering, ledning och kommunikationssystem, sjöräddningscentralens och sjöräddningsundercentralens uppgifter samt samarbetet i anslutning till sjöräddningstjänsten.

28 §

*Ikraftträdelsebestämmelse*

Denna lag träder i kraft den 2001.  
Genom denna lag upphävs lagen den 20 augusti 1982 om sjöräddningstjänst (628/1982) jämte ändringar.

## 3.

**Lag****om ändring av 6 kap. sjölagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
 fogas till 6 kap. sjölagen av den 15 juli 1994 (674/1994) en ny 11 a § som följer:

11 a §  
*Fara för sjönöd* den sjöräddningscentral eller  
 sjöräddningsundercentral som avses i  
 sjöräddningslagen  
 ( / ).

Är ett fartyg i fara att råka i sjönöd som kan  
 orsaka fara för de ombordvarande skall  
 befälhavaren utan dröjsmål anmäla detta till \_\_\_\_\_  
 Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 2001.

**4.****Lag****om ändring av lagen om förhindrande av vattens förorening, förorsakad av fartyg**

I enlighet med riksdagens beslut  
*fogas* till lagen den 16 mars 1979 om förhindrande av vattens förorening, förorsakad av  
fartyg (300/1979) en ny 31 a § som följer:

31 a §

*Ledningsgrupp för bekämpningsarbeten*

När flera myndigheter eller utöver  
myndigheterna frivilliga deltar i arbetet för  
bekämpning av fartygsoljeskador och  
fartygskemikalieolyckor, bildas vid behov en  
lednings

grupp som leds av ledaren för  
bekämpningsarbetena och består av  
företrädare för de olika myndigheterna samt  
för frivilliga föreningar och andra  
sammanslutningar.

\_\_\_\_\_

Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 2001.

\_\_\_\_\_

## 5.

**Lag****om ändring av 7 och 18 § lagen om integritetsskydd vid telekommunikation och dataskydd inom televerksamhet**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen den 22 april 1999 om integritetsskydd vid telekommunikation och dataskydd inom televerksamhet (565/1999) 7 § samt rubriken för 18 § och 18 § 2 mom. samt fogas till 18 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 532/2000, ett nytt 3 mom., varvid det nuvarande 3 mom. blir 4 mom., som följer:

## 7 §

*Tystnadsplikt*

Den som är eller har varit anställd hos ett teleföretag får inte olovligen röja vad han eller hon i sitt uppdrag fått veta om innehållet i ett telemeddelande, om de telekommunicerande parternas identifieringsuppgifter eller om uppgifterna om mobilterminalernas läge, om inte något annat följer av 3 kap.

Tystnadsplikten enligt 1 mom. gäller också auktoriserade teleentreprenörer enligt 12 § telemarknadslagen och den som är eller har varit anställd hos en teleentreprenör.

## 18 §

*Utlämnande av uppgifter till myndighet*

-----  
Utan hinder av 7 § och av vad användaren har avtalat med teleföretaget om hemlighållande av identifieringsuppgifterna eller uppgifterna om mobilterminalens läge,

är teleföretaget skyldigt att till den myndighet vilken har till uppgift att ta emot nödmeddelanden lämna

1) identifieringsuppgifterna för den anslutning från vilken nödmeddelandet har kommit och som det gäller, samt uppgifter om anslutningens abonnent, användare och installeringsadress, och

2) det kända läget för den mobilterminal vars användare är föremål för nödmeddelandet, om användaren av anslutningen enligt den myndighets uppfattning som tagit emot nödmeddelandet på motiverade grunder kan tros vara i nöd eller fara.

Den myndighet som tar emot nödmeddelanden genomför och upprätthåller på egen bekostnad en teknisk lösning för mottagande av de uppgifter som avses i 2 mom. Teleföretaget är skyldigt att ge de uppgifter som avses i 2 mom. gratis.

-----  
Denna lag träder i kraft den 2001.

## 6.

**Lag****om ändring av 8 § lagen om nödcentraler**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen den 18 februari 2000 om nödcentraler (157/2000) i 8 § 1 mom. det inledande stycket och 11 punkten som följer:

## 8 §

*Rätt att få uppgifter ur register*

En anställd vid nödcentralverket har för skötseln av uppgifter som enligt lag ankommer på nödcentralerna rätt att utan hinder av sekretessbestämmelserna för att säkerställa de förberedande åtgärderna i anslutning till ett uppdrag eller skyddet i arbete eller för att stödja enheten i fråga, avgiftsfritt få behövliga uppgifter på det sätt som överenskommits med den behöriga registeransvariga. I detta syfte kan fås

och dataskydd inom televerksamhet (565/1999), nedan *lagen om datasekretess vid telekommunikation*, identifieringsuppgifterna för den anslutning och uppgifterna om den mobilterminals läge som nödmeddelandet gäller samt uppgifter om anslutningens abonnent, användare och installeringsadress enligt vad som närmare föreskrivs i 18 § 2 och 3 mom. lagen om datasekretess vid telekommunikation,

\_\_\_\_\_

Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 2001.

11) av det teleföretag som avses i lagen om integritetsskydd vid telekommunikation

## 7.

**Lag****om ändring av 43 § lagen om räddningsväsendet**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen den 30 april 1999 om räddningsväsendet (561/1999) 43 § 2 mom. som följer:

## 43 §

*Nödcentralernas uppgifter*

En nödcentral har för utförandet av sina uppgifter utan hinder av sekretessbestämmelserna rätt att av ett teleföretag som avses i lagen om integritetsskydd vid telekommunikation och dataskydd inom televerksamhet (565/1999), nedan *lagen om datasekretess vid telekommunikation*, få identifieringsuppgifter

för den anslutning och uppgifter om den mobilterminals läge som nödmeddelandet gäller samt uppgifter om anslutningens abonnent, användare och installeringsadress enligt vad som närmare föreskrivs i 18 § 2 och 3 mom. lagen om datasekretess vid telekommunikation. En nödcentral har rätt att få uppgifter också genom teknisk anslutning.

Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 2001.

## 8.

**Lag****om ändring av 24 § lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen den 21 maj 1999 om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) 24 § 1 mom. 31 punkten som följer:

24 §

*Sekretessbelagda myndighetshandlingar*

Om inte något annat föreskrivs särskilt, är följande myndighetshandlingar sekretessbelagda:

31) handlingar som innehåller uppgift som någon har lämnat om sitt hemliga telefonnummer eller uppgift om läget för en mobilterminal samt handlingar som

innehåller uppgift om en persons hemkommun och bostad där eller tillfälliga bostad samt telefonnummer och annan kontaktinformation, om personen har begärt att de skall hållas hemliga och har grundad anledning att misstänka att hans eller hennes egen eller familjens hälsa eller säkerhet kan komma att hotas,

Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 2001.

Helsingfors den 11 maj 2001

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Inrikesminister *Ville Itälä*

**5.****Lag****om ändring av 7 och 18 § lagen om integritetsskydd vid telekommunikation och dataskydd inom televerksamhet**

I enlighet med riksdagens beslut *ändras* i lagen den 22 april 1999 om integritetsskydd vid telekommunikation och dataskydd inom televerksamhet (565/1999) 7 § samt rubriken för 18 § och 18 § 2 mom. samt *fogas* till 18 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 532/2000, ett nytt 3 mom., varvid det nuvarande 3 mom. blir 4 mom., som följer:

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

## 7 §

## 7 §

*Tystnadsplikt**Tystnadsplikt*

Den som är eller har varit anställd hos ett teleföretag får inte olovligen röja vad han i sitt uppdrag fått veta om innehållet i ett telemeddelande eller om de telekommunicerande parternas identifieringsuppgifter, om inte något annat följer av 3 kap.

Tystnadsplikten enligt 1 mom. gäller också auktoriserade teleentreprenörer enligt 12 § telemarknadslagen och den som är eller har varit anställd hos en teleentreprenör.

Den som är eller har varit anställd hos ett teleföretag får inte olovligen röja vad han *eller hon* i sitt uppdrag fått veta om innehållet i ett telemeddelande, om de telekommunicerande parternas identifieringsuppgifter *eller om uppgifterna om mobilterminalernas läge*, om inte något annat följer av 3 kap.

Tystnadsplikten enligt 1 mom. gäller också auktoriserade teleentreprenörer enligt 12 § telemarknadslagen och den som är eller har varit anställd hos en teleentreprenör.



*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

18 §

18 §

*Utlämnande av identifieringsuppgifter till myndigheter**Utlämnande av uppgifter till myndighet*

Utan hinder av 7 § och av vad användaren har avtalat med teleföretaget om hemlighållande av identifieringsuppgifterna, har teleföretaget rätt att till polisen och räddningsmyndigheter och andra myndigheter som tar emot nödmeddelanden lämna identifieringsuppgifter om den anslutning vars användare nödmeddelandet gäller. Som identifieringsuppgifter kan utöver anslutningsnumret och annan kod lämnas uppgifter om installeringsadressen för anslutningen och om abonnenten eller användaren samt uppgift om den basstations läge via vilken ett nödmeddelande som lämnats med en mobilteleapparat har styrts till det allmänna telenätet.

Utan hinder av 7 § och av vad användaren har avtalat med teleföretaget om hemlighållande av identifieringsuppgifterna *eller uppgifterna om mobilterminalens läge*, är teleföretaget skyldigt att till den myndighet vilken har till uppgift att ta emot nödmeddelanden lämna

- 1) identifieringsuppgifterna för den anslutning från vilken nödmeddelandet har kommit och som det gäller, samt uppgifter om anslutningens abonnent, användare och installeringsadress, och
- 2) det kända läget för den mobilterminal vars användare är föremål för nödmeddelandet, om användaren av anslutningen enligt den myndighets uppfattning som tagit emot nödmeddelandet på motiverade grunder kan tros vara i nöd eller fara.

Den myndighet som tar emot nödmeddelanden genomför och upprätthåller på egen bekostnad en teknisk lösning för mottagande av de uppgifter som avses i 2 mom. Teleföretaget är skyldigt att ge de uppgifter som avses i 2 mom. gratis.

Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 2001.

## 6.

**Lag****om ändring av 8 § lagen om nödcentraler**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen den 18 februari 2000 om nödcentraler (157/2000) i 8 § 1 mom. det inledande stycket och 11 punkten som följer:

*Gällande lydelse*

8 §

*Rätt att få uppgifter ur register*

En anställd vid nödcentralverket har för skötseln av uppgifter som enligt lag ankommer på nödcentralerna rätt att utan hinder av sekretessskyldigheten enligt lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999), för att säkerställa de förberedande åtgärderna i anslutning till ett uppdrag eller skyddet i arbete eller för att stödja enheten i fråga, avgiftsfritt få behövliga uppgifter på det sätt som överenskommits med den behöriga registeransvariga. I detta syfte kan fås

11) av teleföretag som identifieringsuppgifter en anslutnings nummer och utöver annan kod uppgift om installeringsadressen för anslutningen och om abonnenten eller användaren samt uppgift om den basstations läge via vilken ett nödmeddelande som lämnats med en mobilteleapparat har styrts till det allmänna telenätet,

*Föreslagen lydelse*

8 §

*Rätt att få uppgifter ur register*

En anställd vid nödcentralverket har för skötseln av uppgifter som enligt lag ankommer på nödcentralerna rätt att utan hinder av *sekretessbestämmelserna* för att säkerställa de förberedande åtgärderna i anslutning till ett uppdrag eller skyddet i arbete eller för att stödja enheten i fråga, avgiftsfritt få behövliga uppgifter på det sätt som överenskommits med den behöriga registeransvariga. I detta syfte kan fås

11) *av det teleföretag som avses i lagen om integritetsskydd vid telekommunikation och dataskydd inom televerksamhet (565/1999), nedan lagen om datasekretess vid telekommunikation, identifieringsuppgifterna för den anslutning och uppgifterna om den mobilterminals läge som nödmeddelandet gäller samt uppgifter om anslutningens abonnent, användare och installeringsadress enligt vad som närmare föreskrivs i 18 § 2 och 3 mom. lagen om datasekretess vid telekommunikation,*

Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 2001.

## 7.

**Lag****om ändring av 43 § lagen om räddningsväsendet**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen den 30 april 1999 om räddningsväsendet (561/1999) 43 § 2 mom. som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

43 §

43 §

*Nödcentralernas uppgifter*

*Nödcentralernas uppgifter*

En nödcentral har för utförandet av sina uppgifter oberoende av tystnadsplikt rätt att av ett teleföretag som avses i telemarknadslagen (396/1997) avgiftsfritt få identifieringsuppgifter om den anslutning från vilken ett nödmeddelande har kommit. En nödcentral har rätt att få motsvarande uppgifter om ett teleföretags anslutningar också genom teknisk anslutning eller annars i elektronisk form.

En nödcentral har för utförandet av sina uppgifter utan hinder av sekretessbestämmelserna rätt att av ett teleföretag som avses i lagen om integritetsskydd vid telekommunikation och dataskydd inom televerksamhet (565/1999), nedan lagen om datasekretess vid telekommunikation, få identifieringsuppgifter för den anslutning och uppgifter om den mobilterminals läge som nödmeddelandet gäller samt uppgifter om anslutningens abonnent, användare och installeringsadress enligt vad som närmare föreskrivs i 18 § 2 och 3 mom. lagen om datasekretess vid telekommunikation. En nödcentral har rätt att få uppgifter också genom teknisk anslutning.

Denna lag träder i kraft den 2001.

## 8.

### Lag

#### om ändring av 24 § lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i lagen den 21 maj 1999 om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) 24 § 1 mom. 31 punkten som följer:

#### Gällande lydelse

24 §

#### *Sekretessbelagda myndighetshandlingar*

Om inte något annat föreskrivs särskilt, är följande myndighetshandlingar sekretessbelagda:

31) handlingar som innehåller uppgift som någon har lämnat om sitt hemliga telefonnummer samt uppgift om en persons hemkommun och bostad där eller tillfälliga bostad samt telefonnummer och annan kontaktinformation, om personen har begärt att de skall hållas hemliga och har grundad anledning att misstänka att hans eller hennes egen eller familjens hälsa eller säkerhet kan komma att hotas,

#### Föreslagen lydelse

24 §

#### *Sekretessbelagda myndighetshandlingar*

Om inte något annat föreskrivs särskilt, är följande myndighetshandlingar sekretessbelagda:

31) handlingar som innehåller uppgift som någon har lämnat om sitt hemliga telefonnummer *eller uppgift om läget för en mobilterminal samt handlingar som innehåller* uppgift om en persons hemkommun och bostad där eller tillfälliga bostad samt telefonnummer och annan kontaktinformation, om personen har begärt att de skall hållas hemliga och har grundad anledning att misstänka att hans eller hennes egen eller familjens hälsa eller säkerhet kan komma att hotas,

Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 2001.

## ÄNDRINGAR I 1979 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION OM EFTERSPANINGS- OCH RÄDDNINGSTJÄNST TILL HAVS

### GODTAGANDET AV ÄNDRINGAR I 1979 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION OM EFTERSPANINGS- OCH RÄDDNINGSTJÄNST TILL HAVS

SJÖSÄKERHETSKOMMITTÉN, som

erinrar om artikel 28 punkt b, som handlar om kommitténs uppgifter, i konventionen gällande Internationella

sjöfartsorganisationen,

vidare erinrar om 1979 års internationella konvention om efterspanings- och räddningstjänst till havs, nedan konventionen, artikel III stycke 2 punkt e som gäller de förfaranden som tillämpas på ändringar av andra bestämmelser i bilagan till konventionen än punkterna 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 eller 3.1.3, och

vid sin sextionionde session har granskat de föreslagna ändringarna i konventionen, vilka har tillställts medlemmarna i organisationen och de avtalsslutande parterna i enlighet med artikel III stycke 2 punkt a i konventionen,

1. antar i enlighet med artikel III stycke 2 punkt c i konventionen ändringarna i konventionen, vilkas text ingår i bilagan till denna resolution,

2. beslutar i enlighet med artikel III stycke 2 punkt f i konventionen att ändringarna skall anses godtagna den 1 juli 1999, om inte mer än en tredjedel av parterna före detta datum har meddelat att de invänder mot ändringarna,

3. uppmanar parterna i konventionen att beakta att ändringar enligt artikel III stycke 2 punkt h i konventionen träder i kraft den 1 januari 2000 sedan de har godtagits enligt stycke 2 ovan,

4. begär att generalsekretären i enlighet med artikel III stycke 2 punkt d i konventionen tillställer alla parter i

1....1..9.

### ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON MARITIME SEARCH AND RESCUE, 1979

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE, RECALLING article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article III(2)(e) of the International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR), 1979, hereinafter referred to as "the Convention", concerning the procedures for amending the Annex to the Convention, other than the provisions of paragraphs 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 or 3.1.3 thereof,

HAVING CONSIDERED, at its sixty-ninth session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article III(2)(a) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article III(2)(c) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article III(2)(f) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 1999, unless, prior to that date, more than one third of the Parties, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES Parties to the Convention to note that, in accordance with article III (2)(h) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2000 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article III(2)(d) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the

konventionen styrkta kopior av denna resolution och den ändrade text som ingår i bilagan,

5. begär vidare att generalsekreteraren tillställer sådana medlemmar i organisationen som inte är parter i konventionen kopior av denna resolution och dess bilagor.

amendments contained in the Annex to all Parties to the Convention;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Parties to the Convention.

ANNEX

## BILAGA

### ÄNDRINGAR I 1979 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION OM EFTERSPANINGS- OCH RÄDDNINGSTJÄNST TILL HAVS

Den nuvarande texten i bilagan till konventionen ersätts, med undantag för punkterna 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 och 3.1.3, med följande text:

#### "KAPITEL 1

##### Termer och definitioner

1.1 "Skall" används i bilagan för att ange att det med tanke på säkerheten för människoliv till havs fordras att bestämmelsen tillämpas enhetligt av alla parter.

1.2 "Bör" används i bilagan för att ange att det med tanke på säkerheten för människoliv till havs rekommenderas att bestämmelsen tillämpas enhetligt av alla parter.

1.3 Termerna nedan används i bilagan med följande innebörd:

1 "Efterspaning". En aktion som syftar till att lokalisera människor i nöd och som vanligen koordineras av en räddningscentral eller räddningsundercentral med hjälp av till buds stående personer och resurser,

2 "Räddning". En aktion som syftar till att rädda människor i nöd, ge den medicinska första hjälpen och uppfylla andra behov samt föra människorna i trygghet,

3 "Efterspanings- och räddningstjänst". Övervakning för upptäckande av nödsituationer, kommunikation, koordinering samt efterspanings- och räddningsaktioner, inbegripet medicinsk rådgivning, den medicinska första hjälpen eller sjuktransporter med hjälp av allmänna och privata resurser, inbegripet samarbetande luftfartyg, fartyg och andra farkoster och anordningar,

4 "Efterspanings- och räddningsregion". Ett område med angiven utsträckning vilket anknyter till en räddningscentral och inom vilket efterspanings- och räddningstjänst anordnas,

5 "Räddningscentral". En enhet som  
1....1..9.

### AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON MARITIME SEARCH AND RESCUE, 1979

The existing text of the Annex to the Convention, except paragraphs 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2. 1. 10, 3.1.2 and 3.1.3 is replaced by the following:

#### "CHAPTER 1

##### Terms and definitions

1.1 "Shall" is used in the Annex to indicate a provision, the uniform application of which by all Parties is required in the interest of safety of life at sea.

1.2 "Should" is used in the Annex to indicate a provision, the uniform application of which by all Parties is recommended in the interest of safety of life at sea.

1.3 The terms listed below are used in the Annex with the following meanings:

1 "Search". An operation, normally co-ordinated by a rescue co-ordination centre or rescue sub-centre, using available personnel and facilities to locate persons in distress;

2 "Rescue". An operation to retrieve persons in distress, provide for their initial medical or other needs, and deliver them to a place of safety;

3 "Search and rescue service". The performance of distress monitoring, communication, co-ordination and search and rescue functions, including provision of medical advice, initial medical assistance, or medical evacuation, through the use of public and private resources including co-operating aircraft, vessels and other craft and installations;

4 "Search and rescue region". An area of defined dimensions associated with a rescue co-ordination centre within which search and rescue services are provided;

5 "Rescue co-ordination centre". A unit responsible for promoting efficient organization of search and rescue services and for co-ordinating the conduct of search and rescue operations within a search and rescue region;

ansvarar för uppbyggandet av en effektiv efterspanings- och räddningstjänst samt för koordineringen av efterspanings- och räddningsaktionerna inom en efterspanings- och räddningsregion,

6 "Räddningsundercentral". En enhet som är underställd en räddningscentral och har upprättats för att biträda denna i enlighet med särskilda bestämmelser från den ansvariga myndigheten,

7 "Efterspanings- och räddningsresurs". En rörlig enhet, inbegripet för uppgiften utsedda efterspanings- och räddningsenheter, som anlitas för efterspanings- och räddningsaktioner,

8 "Efterspanings- och räddningsenhet". En enhet som består av skolad personal och som har lämplig utrustning för raskt utförande av efterspanings- och räddningsaktioner,

9 "Alarmeringsstation". En enhet som har till uppgift att förmedla information mellan den som anmäler en nödsituation och räddningscentralen eller räddningsundercentralen,

10 "Kritiskt läge". En sammanfattande benämning på ovisshetsläge, beredskapsläge och nödläge,

11 "Ovisshetsläge". En situation då ovisshet råder beträffande en persons, ett fartygs eller någon annan farkosts säkerhet,

12 "Beredskapsläge". En situation då man hyser farhågor beträffande en persons, ett fartygs eller någon annan farkosts säkerhet,

13 "Nödläge". En situation då det är tämligen säkert att en person, ett fartyg eller någon annan farkost hotas av allvarlig och överhängande fara samt är i behov av omedelbar hjälp,

14 "Koordinator på olycksplatsen". En person som har utsetts att koordinera efterspanings- och räddningsverksamheten inom ett bestämt område,

15 "Generalsekreteraren". Generalsekreteraren för Internationella sjöfartsorganisationen.

## KAPITEL 2

### Organisation och koordinering

#### 2.1 Åtgärder för att tillhandahålla och koordinera efterspanings- och räddningstjänster

1....1..9.

6 "Rescue sub-centre". A unit subordinate to a rescue co-ordination centre established to complement the latter according to particular provisions of the responsible authorities;

7 "Search and Rescue facility". Any mobile resource, including designated search and rescue units, used to conduct search and rescue operations;

8 "Search and rescue unit". A unit composed of trained personnel and provided with equipment suitable for the expeditious conduct of search and rescue operations;

9 "Alerting post". Any facility intended to serve as an intermediary between a person reporting an emergency and a rescue co-ordination centre or rescue sub-centre;

10 "Emergency phase". A generic term meaning, as the case may be, uncertainty phase, alert phase or distress phase;

11 "Uncertainty phase". A situation wherein uncertainty exists as to the safety of a person, a vessel or other craft;

12 "Alert phase". A situation wherein apprehension exists as to the safety of a person, a vessel or other craft;

13 "Distress phase". A situation wherein there is a reasonable certainty that a person, a vessel or other craft is threatened by grave and imminent danger and requires immediate assistance;

14 "On-scene co-ordinator". A person designated to co-ordinate search and rescue operations within a specified area;

15 "Secretary-General". The Secretary-General of the International Maritime Organization.

## CHAPTER 2

### Organization and co-ordination

#### 2.1 Arrangements for provision and co-ordination of search and rescue services

2.1.1 Parties shall, as they are able to do so individually or in co-operation with other States and, as appropriate, with the Organization, participate in the development of search and rescue services



2.1.1 Parterna skall i mån av möjlighet, ensamma eller i samarbete med andra stater och vid behov tillsammans med organisationen, delta i utvecklandet av efterspanings- och räddningstjänsterna i syfte att säkerställa att varje person som är i sjönöd undsätts. När en parts ansvariga myndighet har fått veta att någon är eller antas vara i sjönöd, skall denna myndighet skyndsamt vidta åtgärder för att se till att nödvändigt bistånd ges.

2.1.2 Parterna skall antingen ensamma eller vid behov i samarbete med andra stater upprätta följande grundläggande element inom efterspanings- och räddningstjänsten:

- 1 rättsliga arrangemang,
- 2 utseende av ansvarig myndighet,
- 3 organisering av de till buds stående resurserna,
- 4 kommunikationer,
- 5 koordinering och funktionella uppgifter, och
- 6 åtgärder som förbättrar tjänsterna, inbegripet planering, samarbete inom landet och med utlandet samt utbildning.

Parterna skall i mån av möjlighet följa relevanta minimistandarder och anvisningar som organisationen har utarbetat.

2.1.3 För att kunna säkerställa att kommunikationsinfrastrukturen i land är tillräcklig, att kanalerna för nödalarm är effektiva och att aktionerna koordineras på lämpligt sätt för att effektivt stödja efterspanings- och räddningstjänsten, skall parterna ensamma eller i samarbete med andra stater se till att tillräckliga efterspanings- och räddningsregioner enligt punkterna 2.1.4 och 2.1.5 upprättas för varje havsområde. Dessa regioner bör ligga intill varandra och, om möjligt, inte överlappa.

2.1.6 Parterna i fråga skall registrera en överenskommelse om regioner och arrangemang som avses i punkterna 2.1.4 och 2.1.5 eller inkludera en sådan överenskommelse i de skriftliga planer som parterna godkänner.

2.1.8 Parterna bör i mån av möjlighet arbeta för konsekvens mellan efterspanings- och räddningstjänster till havs och i luften när de överväger att upprätta sådana efterspanings- och räddningsregioner för sjöfarten som skall upprättas genom en överenskommelse enligt punkt 2.1.4 eller

1....1..9.

to ensure that assistance is rendered to any person in distress at sea. On receiving information that any person is, or appears to be, in distress at sea, the responsible authorities of a Party shall take urgent steps to ensure that the necessary assistance is provided.

2.1.2 Parties shall, either individually or, if appropriate, in co-operation with other States, establish the following basic elements of a search and rescue service:

- 1 legal framework;
- 2 assignment of a responsible authority;
- 3 organisation of available resources;
- 4 communication facilities;
- 5 co-ordination and operational functions; and
- 6 processes to, improve the service including planning, domestic and international co-operative relationships and training.

Parties shall, as far as practicable, follow relevant minimum standards and guidelines developed by the Organization.

2.1.3 To help ensure the provision of adequate shore-based communication infrastructure, efficient distress alert routing, and proper operational co-ordination to effectively support search and rescue services, Parties shall, individually or in co-operation with other States, ensure that sufficient search and rescue regions are established within each sea area in accordance with paragraphs 2.1.4 and 2.1.5. Such regions should be contiguous and, as far as practicable, not overlap.

2.1.6 Agreement on the regions or arrangements referred to in paragraphs 2.1.4 and 2.1.5 shall be recorded by the Parties concerned, or in written plans accepted by the Parties.

2.1.8 Parties should seek to promote consistency, where applicable, between their maritime and aeronautical search and rescue services while considering the establishment of maritime search and rescue regions which shall be established by agreement in accordance with paragraph 2.1.4 or the reaching of agreement upon appropriate arrangements in accordance with paragraph 2.1.5.

2.1.9 Parties having accepted responsibility to, provide search and rescue services for a

att träffa en överenskommelse om lämpliga åtgärder enligt punkt 2.1.5.

2.1.9 Sedan parterna har tagit ansvaret för att efterspanings- och räddningstjänster tillhandahålls inom ett visst område skall de anlita efterspanings- och räddningsenheter och andra till buds stående resurser för att undsätta en person som är eller antas vara i sjönöd.

2.1.11 Parterna skall informera generalsekreteraren om sin efterspanings- och räddningstjänst, bland annat om

1 vilken nationell myndighet som ansvarar för efterspanings- och räddningstjänsten till havs,

2 var de upprättade räddningscentralerna och andra centraler som koordinerar efterspanings- och räddningstjänsten är belägna, med tanke på efterspanings- och räddningsregionen eller efterspanings- och räddningsregionerna och deras kommunikationer,

3 var gränserna för efterspanings- och räddningsregionen eller efterspanings- och räddningsregionerna går och hur heltäckande de landbaserade förbindelserna för larm- och säkerhetskommunikation är, och

4 vilka huvudtyper de till buds stående efterspanings- och räddningsenheterna representerar.

Parterna skall med det snaraste uppdatera sin information, om det har skett betydande ändringar som gäller den. Generalsekreteraren skall förmedla erhållna uppgifter till alla parter.

2.1.12 Generalsekreteraren skall underrätta alla parter om överenskommelser och åtgärder som avses i punkterna 2.1.4 och 2.1.5.

## **2.2 Utveckling av de nationella efterspanings- och räddningstjänsterna**

2.2.1 Parterna inför lämpliga nationella förfaranden för allmän utveckling, koordinering och förbättring av efterspanings- och räddningstjänsterna.

2.2.2 I syfte att stödja en effektiv efterspanings- och räddningstjänst skall parterna

1 säkerställa att till buds stående system används koordinerat, och

2 inleda nära samarbete med organisationer och organ som kan bidra till en förbättring av efterspanings- och räddningstjänsten i

1....1..9.

specified area shall use search and rescue units and other available facilities for providing assistance to, a person who is, or appears to be, in distress at sea.

2.1.11 Parties shall forward to the Secretary-General information on their search and rescue service, including the:

1 national authority responsible for the maritime search and rescue services;

2 location of the established rescue co-ordination centres or other centres providing search and rescue co-ordination, for the search and rescue region or regions and communications therein;

3 limits of their search and rescue region or regions and the coverage provided by their shore based distress and safety communication facilities; and

4 principal types of available search and rescue units.

Parties shall with priority, update the information provided with respect to any alterations of importance. The Secretary-General shall transmit to all Parties the information received.

2.1.12 The Secretary-General shall notify all Parties of the agreements or arrangements referred to in paragraphs 2.1.4 and 2.1.5.

## **2.2 Development of national search and rescue services**

2.2.1 Parties shall establish appropriate national procedures for overall development, co-ordination, and improvement of search and rescue services.

2.2.2 To support efficient search and rescue operations, Parties shall:

1 ensure the co-ordinated use of available facilities; and

2 establish close co-operation between services and organizations which may contribute to improve the search and rescue service in areas such as operations, planning, training, exercises and research and development.

## **2.3 Establishment of rescue co-ordination centres and rescue sub-centres**

2.3.1 To meet the requirements of paragraph 2.2, Parties shall individually or in co-operation with other States establish

fråga om t.ex. verksamhet, planering, utbildning, övningar samt forskning och utveckling.

### **2.3 Upprättande av räddningscentraler och räddningsundercentraler**

2.3.1 För att uppfylla kraven i punkt 2.2 skall parterna ensam eller i samarbete med andra stater upprätta räddningscentraler för sina efterspanings- och räddningstjänster samt sådana räddningsundercentraler som de finner lämpligt.

2.3.2 Varje räddningscentral och räddningsundercentral som upprättats i enlighet med punkt 2.3.1 skall vara beredd att ta emot nödalarm från sin efterspanings- och räddningsregion. Varje dylik central skall också se till att den har möjligheter att kommunicera med personer i nöd, med efterspanings- och räddningsresurserna samt med andra räddningscentraler och räddningsundercentraler.

2.3.3 Varje räddningscentral skall vara verksam 24 timmar i dygnet och konstant bemannad med utbildad personal som kan använda engelska som arbetsspråk\*.

\* Se avsnittet som behandlar sjöräddningstjänsten i Internationella sjöfartsorganisationens publikation Standard Maritime Communication Phrases (MSC/Circ.794).

### **2.4 Koordinering med luftfarten**

2.4.1 Parterna skall säkerställa att verksamheten till havs och i luften koordineras så långt möjligt för att så effektiva efterspanings- och räddningstjänster som möjligt skall kunna tillhandahållas inom och över deras efterspanings- och räddningsregioner.

2.4.2 Närhelst det är genomförbart bör varje part upprätta gemensamma räddningscentraler och räddningsundercentraler avsedda för både sjöfarten och luftfarten.

2.4.3 När räddningscentraler eller räddningsundercentraler upprättas separat för sjöfarten och luftfarten inom samma område, skall parten i fråga säkerställa att centralernas eller undercentralernas verksamhet koordineras så effektivt som möjligt.

2.4.4 Parterna skall så långt möjligt

1....1..9.

rescue co-ordination centres for their search and rescue services and such rescue sub-centres as they consider appropriate.

2.3.2 Each rescue co-ordination centre and rescue sub-centre, established in accordance with paragraph 2.3.1 shall arrange for the receipt of distress alerts originating from within its search and rescue region. Every such centre shall also arrange for communications with persons in distress, with search and rescue facilities, and with other rescue co-ordination centres or rescue sub-centres.

2.3.3 Each rescue co-ordination centre shall be operational on a 24-hour basis and be constantly staffed by trained personnel having a working knowledge of the English language\*.

\* Refer to the Search and Rescue section of the IMO Standard Marine Communication Phrases (MSC/Circ.794).

### **2.4 Co-ordination with aeronautical services**

2.4.1 Parties shall ensure the closest practicable co-ordination between maritime and aeronautical services so as to, provide for the most effective and efficient search and rescue services in and over their search and rescue regions.

2.4.2 Whenever practicable, each Party should establish joint rescue co-ordination centres and rescue sub-centres to serve both maritime and aeronautical purposes.

2.4.3 Whenever separate maritime and aeronautical rescue co-ordination centres or rescue sub-centres are established to serve the same area, the Party concerned shall ensure the closest practicable co-ordination between the centres or sub-centres.

2.4.4 Parties shall ensure as far as is possible the use of common procedures by search and rescue units established for maritime purposes and those established for aeronautical purposes.

### **2.5 Designation of search and rescue facilities**

Parties shall identify all facilities able to participate in search and rescue operations, and may designate suitable facilities as search and rescue units.

### **2.6 Equipment of search and rescue units**

2.6.1 Each search and rescue unit shall be

säkerställa att samma förfaranden iakttas av de efterspanings- och räddningsenheter som upprättats för sjöfarten och av dem som upprättats för luftfarten.

### **2.5 Utseende av efterspanings- och räddningsresurser**

Parterna skall fastställa alla resurser som kan delta i efterspanings- och räddningsaktioner, och de kan utse lämpliga resurser till efterspanings- och räddningsenheter.

### **2.6 Efterspanings- och räddningsenheternas utrustning**

2.6.1 Varje efterspanings- och räddningsenhet skall förses med utrustning som motsvarar dess uppgifter.

2.6.2 Behållare och förpackningar som innehåller överlevnadsutrustning avsedd att släppas ner till överlevande bör ha den allmänna arten av innehållet utmärkt i enlighet med de standarder som organisationen har godkänt.

## **KAPITEL 3**

### **Samarbete mellan stater**

#### **3.1 Samarbete mellan stater**

3.1.1 Parterna skall koordinera sina efterspanings- och räddningsorganisationer, och de bör vid behov koordinera sina efterspanings- och räddningsaktioner med angränsande stater.

3.1.4 Parternas ansvariga myndigheter skall  
1 omedelbart bekräfta mottagandet av en efterspanings- och räddningsanhållan, och  
2 så snabbt som möjligt meddela de eventuella villkor som de uppställer för utförandet av uppdraget.

3.1.5 Parterna bör träffa överenskommelser med grannstater angående de villkor på vilka deras efterspanings- och räddningsenheter ömsesidigt medges tillträde till eller över den andra statens territorialhav eller territorium. Dessa överenskommelser bör även garantera dessa enheter en snabb inresa med så få formaliteter som möjligt.

3.1.6 Varje part bör bemyndiga sina räddningscentraler att

1 från andra räddningscentraler begära nödvändigt bistånd, inbegripet fartyg, luftfartyg, personal och utrustning,

2 bevilja de tillstånd som är nödvändiga för att dylika fartyg och luftfartyg samt dylik

1....1..9.

provided with equipment appropriate to its task.

2.6.2 Containers and packages containing survival equipment for dropping to survivors should have the general nature of their contents indicated by markings in accordance with standards adopted by the Organization.

## **CHAPTER 3**

### **Co-operation between states**

#### **3.1 Co-operation between States**

3.1.1 Parties shall co-ordinate their search and rescue organizations and should, whenever necessary, co-ordinate search and rescue operations with those of neighbouring States.

3.1.4 The responsible authorities of Parties shall:

1 immediately acknowledge the receipt of such a request, and

2 as soon as possible indicate the conditions, if any, under which the projected mission may be undertaken.

3.1.5 Parties should enter into agreements with neighbouring States setting forth the conditions for entry of each other's search and rescue units into or over their respective territorial sea or territory. These agreements should also provide for expediting entry of such units with the least possible formalities.

3.1.6 Each Party should authorize its rescue co-ordination centres:

1 to request from other rescue co-ordination centres such assistance, including vessels, aircraft, personnel or equipment, as may be needed;

2 to grant any necessary permission for the entry of such vessels, aircraft, personnel or equipment into or over its territorial sea or territory; and

3 to make the necessary arrangements with the appropriate customs, immigration, health or other authorities with a view to expediting such entry.

3.1.7 Each Party shall ensure that its rescue co-ordination centres provide, when requested, assistance to other rescue co-ordination centres, including assistance in the form of vessels, aircraft, personnel or equipment.

personal och utrustning skall medges tillträde till eller över dess territorialhav eller territorium,

3 träffa nödvändiga arrangemang med vederbörande tull-, inrese- eller hälsovårdsmyndigheter eller andra myndigheter om underlättande av tillträdet.

3.1.7 Varje part skall säkerställa att dess räddningscentraler på begäran lämnar andra räddningscentraler bistånd, bland annat i form av fartyg, luftfartyg, personal och utrustning.

3.1.8 Parterna bör vid behov ingå avtal med andra stater för att säkerställa efterspanings- och räddningssamarbetet och koordineringen av det. Parterna skall bemyndiga sina ansvariga myndigheter att tillsammans med andra staters ansvariga myndigheter göra upp planer och vidta arrangemang för efterspanings- och räddningssamarbetet.

## **KAPITEL 4**

### **Förfaranden**

#### **4.1 Förberedande åtgärder**

4.1.1 Varje räddningscentral och räddningsundercentral skall förfoga över aktuell information om i synnerhet de efterspanings- och räddningsresurser och de tillgängliga kommunikationer som är av betydelse för efterspanings- och räddningsaktioner inom dess område.

4.1.2 Varje räddningscentral och räddningsundercentral bör ha omedelbar tillgång till information om position, kurs och fart för fartyg inom dess område vilka eventuellt kan bistå personer, fartyg eller andra farkoster i sjönöd samt till information om hur de förstnämnda fartygen kan kontaktas. Dessa uppgifter bör antingen finnas vid räddningscentralen eller vid behov genast kunna erhållas.

4.1.3 Varje räddningscentral och räddningsundercentral skall ha detaljerade planer för efterspanings- och räddningsaktioner. Planerna skall, om detta anses ändamålsenligt, utvecklas tillsammans med företrädare för dem som kan bistå med eller ha nytta av efterspanings- och räddningstjänster.

4.1.4 Räddningscentralerna eller räddningsundercentralerna skall hållas

1....1..9.

3.1.8 Parties should enter into agreements with other States, where appropriate, to strengthen search and rescue co-operation and co-ordination. Parties shall authorize their responsible authority to, make operational plans and arrangements for search and rescue co-operation and co-ordination with responsible authorities of other States.

## **CHAPTER 4**

### **Operating procedures**

#### **4.1 Preparatory measures**

4.1.1 Each rescue co-ordination centre and rescue sub-centre shall have available up-to-date information especially concerning search and rescue facilities and available communications relevant to search and rescue operations in its area.

4.1.2 Each rescue co-ordination centre and rescue sub-centre should have ready access to information regarding the position, course, and speed of vessels within its area which may be able to provide assistance to persons, vessels or other craft in distress at sea, and regarding how to contact them. This information should either be kept in the rescue co-ordination centre, or be readily obtainable when necessary.

4.1.3 Each rescue co-ordination centre and rescue sub-centre shall have detailed plans of operation for the conduct of search and rescue operations. Where appropriate, these plans shall be developed jointly with the representatives of those who may assist in providing, or who may benefit from, the search and rescue services.

4.1.4 Rescue co-ordination centres or sub-centres shall be kept informed of the state of preparedness of search and rescue units.

#### **4.2 Information concerning emergencies**

4.2.1 Parties, either individually or in co-operation with other States shall ensure that they are capable on a 24-hour basis of promptly and reliably receiving distress alerts from equipment used for this purpose within their search and rescue regions. Any alerting post receiving a distress alert shall:

1 immediately relay the alert to the appropriate rescue co-ordination centre or

underrättade om efterspanings- och räddningsenheternas beredskapsgrad.

#### **4.2 Information om nödsituationer**

4.2.1 Parterna skall antingen ensamma eller i samarbete med andra stater säkerställa att de klarar av att 24 timmar i dygnet inom sina efterspanings- och räddningsregioner snabbt och tillförlitligt ta emot nödalarm med hjälp av apparatur avsedd för detta ändamål. En alarmeringsstation som får ett nödalarm skall

1 omedelbart förmedla larmet till räddningscentralen eller räddningsundercentralen och därefter enligt behov bistå med kommunikationen vid efterspaningen och räddningsarbetet, och 2 bekräfta att larmet har mottagits, om det är praktiskt möjligt.

4.2.2 Parterna skall vid behov säkerställa att arrangemangen för registrering av kommunikationsanordningar och för reaktion på kritiska lägen är effektivt skötta, så att räddningscentralen eller räddningsundercentralen snabbt har tillgång till relevanta register.

4.2.3 Varje myndighet inom eller del av efterspanings- och räddningstjänsten som har orsak att tro att en person, ett fartyg eller någon annan farkost är i nöd skall så snart som möjligt vidarebefordra all tillgänglig information till vederbörande räddningscentral eller räddningsundercentral.

4.2.4 Räddningscentraler och räddningsundercentraler skall, omedelbart när de mottagit information om att en person, ett fartyg eller någon annan farkost är i nöd, utvärdera informationen samt bestämma det kritiska läget i enlighet med punkt 4.4 och fastställa hur omfattande åtgärder som behövs.

#### **4.3 Första åtgärder**

Varje efterspanings- och räddningsenhet som erhåller information om en nödsituation skall omedelbart vidta hjälpåtgärder om detta är möjligt, och i varje fall utan dröjsmål underrätta den räddningscentral eller räddningsundercentral inom vars område händelsen har inträffat.

#### **4.4 Kritiska lägen**

För att underlätta bestämmandet av lämpliga förfaranden skall räddningscentralen eller

1....1..9.

sub-centre, and then assist with search and rescue communications as appropriate; and

2 if practicable acknowledge the alert.

4.2.2 Parties shall, where appropriate, ensure that effective arrangements are in place for the registration of communication equipment and for responding to emergencies, to enable any rescue co-ordination centre or sub-centre to access pertinent registration information quickly.

4.2.3 Any authority or element of the search and rescue service having reason to believe that a person, a vessel or other craft is in a state of emergency shall forward as soon as possible all available information to the rescue co-ordination centre or rescue sub-centre concerned.

4.2.4 Rescue co-ordination centres and rescue sub-centres shall, immediately upon receipt of information concerning a person, a vessel, or other craft in a state of emergency, evaluate such information and determine the phase of emergency in accordance with paragraph 4.4, and the extent of operations required.

#### **4.3 Initial action**

Any search and rescue unit receiving information of a distress incident shall initially take immediate action if in the position to assist and shall, in any case without delay, notify the rescue co-ordination centre or rescue sub-centre in whose area the incident has occurred.

#### **4.4 Emergency phases**

To assist in determining the appropriate operating procedures, the following emergency phases shall be distinguished by the rescue co-ordination centre or sub-centre concerned:

1 Uncertainty phase:

1.1 when a person has been reported as missing, or a vessel or other craft is overdue; or

1.2 when a person, a vessel or other craft has failed to make an expected position or safety report.

2 Alert phase:

2.1 when, following the uncertainty phase, attempts to establish contact with a person, a vessel or other craft have failed and inquiries addressed to other appropriate sources have been unsuccessful; or

2.2 when information has been received

räddningsundercentralen indela kritiska lägen enligt följande:

#### 1 Ovisshetsläge:

1.1 då en person har rapporterats försvunnen eller ett fartyg eller någon annan farkost är efter i tidtabellen, eller

1.2 då en person, ett fartyg eller någon annan farkost har underlåtit att avge en förväntad positions- eller säkerhetsrapport.

#### 2 Beredskapsläge:

2.1 då, efter ovisshetsläge, försök att upprätta kontakt med personen, fartyget eller farkosten misslyckats och förfrågningar hos andra lämpliga källor varit resultatlösa, eller

2.2 då information mottagits som tyder på att ett fartygs eller någon annan farkosts manöverduglighet är nedsatt men inte till den grad att en nödsituation är sannolik.

#### 3 Nödläge:

3.1 då säker information mottas om att en person, ett fartyg eller någon annan farkost befinner sig i fara och är i behov av omedelbar hjälp, eller

3.2 då, efter beredskapsläge, vidare resultatlösa försök att upprätta kontakt med personen, fartyget eller farkosten och utvidgade resultatlösa efterforskningar tyder på att en nödsituation föreligger, eller

3.3 då information mottas som antyder att ett fartygs eller någon annan farkosts manöverduglighet är nedsatt till den grad att en nödsituation är sannolik.

### **4.5 Förfaranden som räddningscentraler och räddningsundercentraler skall iaktta i kritiska lägen**

4.5.1 När ovisshetsläge förklarats, skall räddningscentralen eller räddningsundercentralen på behörigt sätt anställa efterforskningar för att fastställa att personen, fartyget eller farkosten är i säkerhet eller förklara beredskapsläge.

4.5.2 När beredskapsläge förklarats, skall räddningscentralen eller räddningsundercentralen på behörigt sätt utvidga efterforskningarna rörande den person, det fartyg eller den farkost som saknas, alarmera lämplig efterspanings- och

1....1..9.

indicating that the operating efficiency of a vessel or other craft is impaired, but not to the extent that a distress situation is likely.

#### 3 Distress phase:

3.1 when positive information is received that a person, a vessel or other craft is in danger and in need of immediate assistance; or

3.2 when, following the alert phase, further unsuccessful attempts to establish contact with a person, a vessel or other craft and more widespread unsuccessful inquiries point to the probability that a distress situation exists; or

3.3 when information is received which indicates that the operating efficiency of a vessel or other craft has been impaired to the extent that a distress situation is likely.

### **4.5 Procedures to be followed by rescue co-ordination centres and rescue sub-centres during emergency phases**

4.5.1 Upon the declaration of the uncertainty phase, the rescue co-ordination centre or rescue sub-centre, as appropriate, shall initiate inquiries to determine the safety of a person, a vessel or other craft or shall declare the alert phase.

4.5.2 Upon the declaration of the alert phase, the rescue co-ordination centre or rescue sub-centre, as appropriate, shall extend the inquiries for the missing person, vessel or other craft, alert appropriate search and rescue services and initiate such action, as is necessary in the light of the circumstances of the particular case.

4.5.3 Upon the declaration of the distress phase, the rescue co-ordination centre or rescue sub-centre, as appropriate, shall proceed as prescribed in its plans of operation, as required by paragraph 4.1.

#### **4.5.4 Initiation of search and rescue operations when the position of the search object is unknown**

In the event of an emergency phase being declared for a search object whose position is unknown, the following shall apply:

1 when an emergency phase exists, a rescue co-ordination centre or rescue sub-centre shall, unless it is aware that other centres are taking action, assume responsibility for

räddningstjänst samt vidta de åtgärder som omständigheterna i fallet kräver.

4.5.3 När nödläge förklarats, skall räddningscentralen eller räddningsundercentralen på behörigt sätt handla enligt sina planer och i enlighet med det som föreskrivs i punkt 4.1.

#### **4.5.4 Inledande av efterspanings- och räddningsaktioner när föremålet för efterspaningarna har okänd position**

Då kritiskt läge förklarats i fråga om efterspaning av ett objekt vars position är okänd, skall följande iakttas:

1 då kritiskt läge föreligger skall en räddningscentral eller räddningsundercentral, om den inte vet att andra centraler vidtar åtgärder, åta sig ansvaret för att lämpliga åtgärder vidtas och rådgöra med andra centraler i syfte att utse en enda central att överta ansvaret,

2 såvida de berörda centralerna inte sinsemellan beslutat annorlunda, skall till ansvarig central utses den som ansvarar för det område inom vilket objektet för efterspaningarna befann sig enligt dess senast rapporterade position, och

3 sedan nödläge förklarats skall den central som koordinerar efterspanings- och räddningsaktionen på behörigt sätt underrätta andra centraler om alla omständigheter rörande nödsituationen och om den vidare utvecklingen av läget.

#### **4.5.5 Förmedling av information till personer, fartyg eller andra farkoster i fråga om vilka kritiskt läge förklarats**

Alltid när det är möjligt skall den räddningscentral eller räddningsundercentral som har ansvaret för en efterspanings- och räddningsaktion se till att uppgifter om aktionen förmedlas till den person, det fartyg eller den farkost för vars del kritiskt läge förklarats.

#### **4.6 Koordinering när två eller flera parter berörs**

När fler än en part deltar i en efterspanings- och räddningsaktion, skall varje part på begäran av regionens räddningscentral vidta lämpliga åtgärder i enlighet med de planer som avses i punkt 4.1.

1....1..9.

initiating suitable action and confer with other centres with the objective of designating one centre to assume responsibility;

2 unless otherwise decided by agreement between the centres concerned, the centre to be designated shall be the centre responsible for the area in which the search object was according to its last reported position; and

3 after the declaration of the distress phase, the centre co-ordinating the search and rescue operations shall, as appropriate, inform other centres of all the circumstances of the emergency and of all subsequent developments.

#### **4.5.5 Passing information to persons, vessels, or other craft for which an emergency phase has been declared**

Whenever possible, the rescue co-ordination centre or rescue sub-centre responsible for search and rescue operations shall forward to the person, a vessel or other craft for which an emergency phase has been declared, information on the search and rescue operations it has initiated.

#### **4.6 Co-ordination when two or more Parties are involved**

For search and rescue operations involving more than one Party, each Party shall take appropriate action in accordance with the plans of operation referred to in paragraph 4.1 when so requested by the rescue co-ordination centre of the region.

#### **4.7 On-scene co-ordination of search and rescue activities**

4.7.1 The activities of search and rescue units and other facilities engaged in search and rescue operations shall be co-ordinated on-scene to ensure the most effective results.

4.7.2 When multiple facilities are about to engage in search and rescue operations, and the rescue co-ordination centre or rescue sub-centre considers it necessary, the most capable person should be designated as on-scene co-ordinator as early as practicable and preferably before the facilities arrive within the specified area of operation. Specific responsibilities shall be assigned to the on-scene co-ordinator taking into account the apparent capabilities of the on-



#### **4.7 Koordinering av efterspanings- och räddningsåtgärder på olycksplatsen**

4.7.1 De åtgärder som vidtas av efterspanings- och räddningsenheter och andra resurser som deltar i en efterspanings- och räddningsaktion skall koordineras på olycksplatsen för bästa möjliga resultat.

4.7.2 När flera enheter har för avsikt att delta i en efterspanings- och räddningsaktion och när räddningscentralen eller räddningsundercentralen finner det nödvändigt, bör den mest kompetenta personen utses till koordinator på olycksplatsen så tidigt som möjligt och helst innan enheterna anländer till den anvisade platsen. Koordinatören på olycksplatsen utses att ansvara för vissa uppgifter med beaktande av den kompetens koordinatören på olycksplatsen uppenbart besitter och de krav aktionen ställer.

4.7.3 Om ingen ansvarig räddningscentral har utsetts eller om räddningscentralen av någon anledning inte kan koordinera efterspanings- och räddningsuppgiften, bör de deltagande genom en överenskommelse sinsemellan utse en koordinator på olycksplatsen.

#### **4.8 Avslutande och tillfällig inställelse av efterspanings- och räddningsaktioner**

4.8.1 Efterspanings- och räddningsaktioner skall om möjligt fortsätta tills allt rimligt hopp om att kunna rädda överlevande är ute.

4.8.2 Den ansvariga räddningscentralen eller räddningsundercentralen skall i regel besluta när en efterspanings- och räddningsaktion avslutas. Om aktionen inte koordineras av någon central, kan koordinatören på olycksplatsen fatta detta beslut.

4.8.3 Om räddningscentralen eller räddningsundercentralen enligt tillförlitliga uppgifter anser att efterspanings- och räddningsaktionen har gett resultat eller att nödsituationen inte längre föreligger, skall den avsluta efterspanings- och räddningsaktionen och utan dröjsmål meddela detta till varje myndighet, enhet eller tjänst som har aktiverats eller underrättats.

4.8.4 Om det blir omöjligt att fortsätta efterspanings- och räddningsaktionen på olycksplatsen och räddningscentralen eller räddningsundercentralen drar den slutsatsen

1....1..9.

scene co-ordinator and operational requirements.

4.7.3 If there is no responsible rescue co-ordination centre or, for any reason, the responsible rescue co-ordination centre is unable to co-ordinate the search and rescue mission, the facilities involved should designate an on-scene co-ordinator by mutual agreement.

#### **4.8 Termination and suspension of search and rescue operations**

4.8.1 Search and rescue operations shall continue, when practicable, until all reasonable hope of rescuing survivors has passed.

4.8.2 The responsible rescue co-ordination centre or rescue sub-centre concerned shall normally decide when to discontinue search and rescue operations. If no such centre is involved in co-ordinating the operations, the on-scene co-ordinator may take this decision.

4.8.3 When a rescue co-ordination centre or rescue sub-centre considers, on the basis of reliable information that a search and rescue operation has been successful, or that the emergency no longer exists, it shall terminate the search and rescue operation and promptly so inform any authority, facility or service which has been activated or notified.

4.8.4 If a search and rescue operation on-scene becomes impracticable and the rescue co-ordination centre or rescue sub-centre concludes that survivors might still be alive, the centre may temporarily suspend the on-scene activities pending further developments, and shall promptly so inform any authority, facility or service which has been activated or notified. Information subsequently received shall be evaluated and search and rescue operations resumed when justified on the basis of such information.

## **CHAPTER 5**

### **Ship reporting systems**

#### **5.1 General**

5.1.1 Ship reporting systems may be established either individually by Parties or

att det fortfarande kan finnas överlevande, kan centralen tillfälligt ställa in aktionen på olycksplatsen och avvakta hur läget utvecklas. Centralen skall då utan dröjsmål meddela detta till varje myndighet, enhet eller tjänst som har aktiverats eller underrättats. Information som därefter mottas skall utvärderas samt efterspanings- och räddningsaktionen återupptas när det är befogat utifrån denna information.

## KAPITEL 5

### Fartygsrapporteringsystem

#### 5.1 Allmänt

5.1.1 En part kan antingen ensam eller tillsammans med andra stater upprätta fartygsrapporteringsystem, när detta anses nödvändigt för underlättande av efterspanings- och räddningsaktioner.

5.1.2 Parter som överväger att upprätta ett fartygsrapporteringsystem bör beakta organisationens rekommendationer i denna fråga. Parterna bör också överväga om befintliga rapporteringssystem eller andra källor med uppgifter om fartygens positioner ger tillräcklig information om regionen samt sträva efter att minimera onödig tillägsrapportering från fartygen eller räddningscentralens behov att via flera rapporteringssystem kontrollera tillgången till fartyg som kan assistera vid efterspanings- och räddningsaktioner.

5.1.3 Fartygsrapporteringsystemet bör lämna aktuell information om fartygens rörelser i syfte att i en eventuell nödsituation

1 förkorta den tid som förflyter från att kontakten med ett fartyg förloras till att efterspanings- och räddningsåtgärder vidtas i de fall då ingen nödsignal mottagits,

2 göra det möjligt att snabbt avgöra vilka fartyg som kan tillkallas för undsättning,

3 göra det möjligt att preliminärt bestämma ett begränsat efterspaningsområde i de fall då den nödställda personens, det nödställda fartygets eller den nödställda farkostens position är okänd eller osäker, och

4 underlätta ordnandet av brådskande medicinsk hjälp eller medicinsk rådgivning.

#### 5.2 Funktionskrav

5.2.1 Fartygsrapporteringsystemen skall 1....1..9.

in co-operation with other States, where this is considered necessary, to facilitate search and rescue operations.

5.1.2 Parties contemplating the institution of a ship reporting system. Should take account of the relevant recommendations of the Organization. Parties should also consider whether existing reporting systems or other sources of ship position data can provide adequate information for the region, and seek to minimize unnecessary additional reports by ships, or the need for rescue co-ordination centres to check with multiple reporting systems to determine availability of ships to assist with search and rescue operations.

5.1.3 The ship reporting system should provide up-to-date information on the movements of vessels in order, in the event of a distress incident, to:

1 reduce the interval between the loss of contact with a vessel and the initiation of search and rescue operations in cases where no distress signal has been received;

2 permit rapid identification of vessels which may be called upon to provide assistance;

3 permit delineation of a search area of limited size in case the position of a person, a vessel or other craft in distress is unknown or uncertain; and

4 facilitate the provision of urgent medical assistance or advice.

#### 5.2 Operational requirements

5.2.1 Ship reporting systems should satisfy the following requirements:

1 provision of information, including sailing plans and position reports, which would make it possible to determine the current and future positions of participating vessels;

2 maintenance of a shipping plot;

3 receipt of reports at appropriate intervals from participating vessels;

4 simplicity in system design and operation; and

5 use of internationally agreed standard ship reporting format and procedures.

#### 5.3 Types of reports

5.3.1 A ship reporting system should

uppfylla följande krav:

- 1 tillhandahållande av information, inbegripet seglingsplaner och positionsrapporter, som gör det möjligt att fastställa de deltagande fartygens rådande och kommande positioner,
- 2 upprätthållande av sjöfartens situationsbild,
- 3 mottagande av rapporter med lämpliga mellanrum från deltagande fartyg,
- 4 enkel uppbyggnad och drift av systemet, och
- 5 användning av ett internationellt överenskommet standardformulär och internationellt överenskomna standardförfaranden för fartygsrapporter.

### **5.3 Olika slag av rapporter**

5.3.1 Ett fartygsrapporteringsystem bör inbegripa följande rapporter enligt organisationens rekommendationer:

- 1 seglingsplan,
- 2 positionsrapport, och
- 3 slutrapport.

### **5.4 Användning av systemen**

5.4.1 Parterna bör uppmuntra alla fartyg att rapportera sina positioner när de färdas genom områden inom vilka åtgärder vidtagits för insamling av positionsuppgifter för efterspanings- och räddningsändamål.

5.4.2 Parter som registrerar uppgifter om fartygs positioner bör, så långt görligt, på begäran förmedla sådana uppgifter till andra stater för efterspanings- och räddningsändamål."

incorporate the following types of ship reports in accordance with the recommendations of the Organization:

- 1 Sailing plan;
- 2 Position report; and
- 3 Final report.

### **5.4 Use of systems**

5.4.1 Parties should encourage all vessels to report their position when travelling in areas where arrangements have been made to collect information on positions for search and rescue purposes.

5.4.2 Parties recording information on the position of vessels should disseminate, so far as practicable, such information to other States when so requested for search and rescue purposes."