

## **Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av sjöräddningslagen**

### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att sjöräddningslagen ändras. Förslaget ändrar lagens begreppsapparat så att en sjöräddningsundercentral inte längre på samma gång nödvändigtvis behöver vara ledningscentral vid ifrågavarande sjöbevakningssektion. Denna tekniska ändring hänför sig i detta avseende i sak till gränsbevakningsväsendets preliminära planer på att lägga ned Bottniska vikens sjöbevakningssektion. Bottniska vikens sjöbevakningssektion läggs dock inte ned genom en lagändring enligt denna proposition och lagändringen medför inte heller andra ändringar i gränsbevakningsväsendets admi-

nistrativa struktur.

Dessutom fogas till sjöräddningslagen en bestämmelse genom vilken sjöräddningsledaren befullmäktigas att tillfälligt begränsa och vid behov förbjuda sådan fartygstrafik i efterspanings- och räddningsområdet som stör efterspanings- och räddningsåtgärderna. Sjøräddningsledaren kan även be att Luftfartsverket inom ramen för sin bedömning och behörighet skall begränsa lufttrafiken i området.

Lagen är anses träda i kraft den 1 januari 2004.

### **MOTIVERING**

#### **1. 1.Nuläge och föreslagna ändringar**

Finlands sjöräddningssystem enligt sjöräddningslagen (1145/2001) grundar sig till stor del på internationella avtal. Den mest betydande av dessa är 1979 års internationella konvention om efterspanings- och räddningstjänst till havs vilken ingicks i Hamburg år 1979 inom ramen för den Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) FördrS 89/1986, nedan Hamburgkonventionen. Finland anslöt sig till konventionen 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.

I ett sjöräddningssystem enligt Hamburgkonventionen skall en medlemsstat antingen självständigt eller i samarbete med andra

medlemsstater upprätthålla en räddningscentral för sina efterspanings- och räddningstjänster samt en lämplig mängd räddningsundercentraler. En bestämmelse om detta finns i punkt 2.3.1. i bilagan till Hamburgkonventionen.

Enligt 3 § sjöräddningslagen är gränsbevakningsväsendet den ledande sjöräddningsmyndigheten med ansvar för ordnandet av sjöräddningstjänsten. En sjöräddningscentral är enligt 2 § 5 punkten sjöräddningslagen en sådan särskilt föreskriven ledningscentral vid en sjöbevakningssektion som är riksomfattande ledningscentral för Finlands sjöräddningstjänsts ansvarsregion och internationell förbindelselänk för sjöräddningstjänsten i Finland. Sjøräddningscentralen sköter det fortgående upprätthållandet av lednings- och kommunikationsberedskapen och ledningen av efterspanings- och räddningsverksamheten inom sitt sjöräddningsdistrikt. En sjöräddningsundercentral är enligt 2 § 6 punkten sjöräddningslagen en sådan särskilt föreskriven ledningscentral vid en sjöbevak-

ningssektion som sköter det fortgående upprätthållandet av lednings- och kommunikationsberedskapen och ledningen av efterspanings- och räddningsverksamheten inom sitt sjöräddningsdistrikt. Sjøräddningscentralen finns för närvarande i Åbo och sjöräddningsundercentraler i Helsingfors och Vasa.

I samband med den organisatoriska förändring som för närvarande är under arbete vid gränsbevakningsväsendet skall en i Hamburgkonventionen avsedd sjöräddningsundercentral bli kvar i Vasa. Den är dock inte längre ledningscentral vid sjöbevakningssektionen i fråga. Detta skulle inte vara möjligt i och med nedläggningen av Bottniska vikens sjöbevakningssektion. Den i Vasa belägna sjöräddningsundercentralen kommer dock enligt planerna att fortsätta sin verksamhet som ledningscentral för sjöräddningstjänsten underställd den i Åbo belägna sjöräddningscentralen. Den planerade ändringen förutsätter att definitionen av en sjöräddningsundercentral ändras på det sätt som föreslagits så att en sjöräddningsundercentral inte längre behöver vara ledningscentral vid en sjöbevakningssektion.

Efter den aktuella ändringen ansvarar sjöräddningsundercentralen i Vasa för uppföljningen av sjöräddningstjänstens resurser och för upprätthållandet av registren i Bottniska viken. Den sköter ledningen av efterspanings- och räddningsåtgärderna med hjälp av sjöräddningscentralen. I praktiken skall Vasa sjöräddningsundercentral i normala situationer självständigt svara för ledningen av efterspanings- och räddningsåtgärderna inom sitt distrikt. Vid storolyckor är det dock alltid sjöräddningscentralen i Åbo som har ledningsansvaret. Det nya arrangemanget är fullt förenligt med Hamburgkonventionen. En sådan grundordning rekommenderas också i IMO:s och Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) gemensamma flyg- och sjöräddningshandbok (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, IAMSAR).

Även om den föreslagna ändringen hänförs sig till de aktuella planerna på att lägga ned Bottniska vikens sjöbevakningssektion verkställs inte nedläggningen genom denna ändring. Ändringen är i alla fall nödvändig för att sjöbevakningssektionernas organisationer

skall kunna ändras på ett smidigt sätt utan att sjöräddningssystemets strukturer i onödan förhindrar detta.

Propositionen innehåller ett förslag till en ny 11 a § till sjöräddningslagen. I 1 mom. ges den sjöräddningsledare som vid en sjöräddningscentral eller en sjöräddningsundercentral leder efterspanings- och räddningsverksamheten rätt att utfärda tillfälliga begränsningar för fartygstrafik i efterspanings- och räddningsområdet om sådana begränsningar är nödvändig för att trygga ett effektivt utförande av efterspanings- och räddningsverksamheten.

Fartygstrafiken leds med fartygstrafikservicet systemet VTS. I landet finns redan för närvarande VTS-centraler, som leder fartygstrafiken i synnerhet på området för allmänna farleder. I kommunikationsministeriet bereds för närvarande lagstiftning gällande VTS-verksamheten. Även om sjöräddningsledaren med stöd av speciellagen gällande sjöräddning har beslutanderätt i saken skall sjöräddningsledaren höra VTS-myndigheterna då han eller hon fattar beslut om begränsningar i trafik på området för allmänna farleder. Beslut kan vid behov meddelas även via VTS-centralerna.

Sjøräddningsledaren kan framställa en motsvarande begäran om begränsning av eller förbud mot luftfartygstrafik till Luftfartsverket, som enligt bestämmelserna i 7 kap. luftfartslagen (281/1995) och med stöd av dem kan uppställa sådana begränsningar inom sitt verksamhetsområde. Utfärdandet av begränsningar gällande lufttrafik beror dock i sista hand på Luftfartsverkets beslut.

De föreslagna befogenheterna gällande begränsande av trafik är nödvändiga i synnerhet i sådana fall då upp till tiotals fartyg och luftfartyg deltar i efterspanings- och räddningsverksamheten. Onödig trafik i området stör det egentliga efterspanings- och räddningsarbetet, men föranleder även ofta fler farosituationer på verksamhetsområdet.

I polislagen (493/1995) ingår en 18 § som i sak huvudsakligen motsvarar den föreslagna 11 a § 1 mom. Enligt den får en polisman avspärra, stänga eller utrymma en plats eller ett område som är i allmänt bruk eller förbjuda eller begränsa trafiken där, om åtgärden är nödvändig för att bland annat upprätthålla

allmän ordning och säkerhet eller trygga ågärderna på olycksplatsen. I samband med en olycka som inträffat till havs är det dock mera ändamålsenligt att det uttryckligen är sjöräddningsledaren som bestämmer om avspärrandet av olycksplatsen eftersom sjöräddningsledaren också i övrigt leder efterspanings- och räddningsverksamheten och således på ett heltäckande sätt kontrollerar ledningen av operationen.

Sjöräddningsledaren har i princip inte särskild kännedom om lufttrafik. Sjöräddningsledaren kan enligt sjöräddningslagen utse en särskild koordinator för flygverksamheten, som är expert inom luftfartsbranschen, för att leda flygverksamheten inom efterspanings- och räddningsverksamheten. I enlighet med detta kan sjöräddningsledaren inte självständigt bestämma om begränsningar i lufttrafiken utan han eller hon kan endast framställa en begäran om saken till Luftfartsverket som ansvarar för flygledningen.

Uppställda begränsningar, som endast gäller ett område där de är nödvändiga och endast så länge de behövs meddelas på radio på de allmänna nöd- och anropskanaler och nöd- och anropsfrekvenser som används inom fartygs- och luftfartygsstrafiken.

## **2. Propositionens verkningar**

### **2.1. Ekonomiska verkningar**

Så som ovan noterats hänför sig den föreslagna ändringen i sak till den påbörjade beredningen av nedläggningen av Bottniska vikens sjöbevakningssektion som självständig förvaltningsenhet. Avsikten är att gränsbevakningsväsendet uppgifter i anknytning till gränsbevakning och sjöräddning i Bottniska viken skall bibehållas i nuvarande form och tanken är att t.ex. stationsnätet inte skall ändras jämfört med nuvarande förhållanden. Med den föreslagna ändringen verkställs inte nedläggningen av någon förvaltningsenhet inom gränsbevakningsväsendet och inte heller någon annan organisationsändring. Ändringen möjliggör dock smidiga ändringar som vid behov genomförs genom ändring av statsrådets förordning om gränsbevakningsväsendet (269/2000).

Inom gränsbevakningsväsendet har man

ingående utrett verkningarna av den planerade ändringen. Nedläggningen av Bottniska vikens sjöbevakningssektion och sammanläggningen av den med nuvarande Skärgårdshavets sjöbevakningssektion skulle för gränsbevakningsväsendet medföra en inbesparing av ca 25 årsverken. Inbesparingen skulle emellertid flyta in först inom ramen för en övergångsperiod på några år.

### **2.2. Verkningar i fråga om organisation och personal**

Med hänvisning till vad som sagts ovan har propositionen inte heller egentliga verkningar i fråga om organisation. Om nedläggningen av Bottniska vikens sjöbevakningssektion realiseras innebär detta att de tjänstemän som frigörs förläggs vid gränsbevakningsväsendets övriga förvaltningsenheter. Ingen sägs upp.

## **3. Beredningen av propositionen**

Ärendet har beretts vid inrikesministeriets gränsbevakningsavdelning. Utlåtande om förslaget har begärts av kommunikationsministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriets räddningsavdelning och polisavdelning, nödcentralsverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och delegationen för sjöräddningstjänsten.

I utlåtandena ansågs det att revideringen är motiverad och värd att understödvas. Kommunikationsministeriet fäste uppmärksamhet vid VTS-centralernas betydelse som trafikledare på de allmänna farlederna.

## **4. Ikraftträdande**

Med stöd av det ovan beskrivna hänför sig lagens ikraftträdande till de preliminära planerna på att lägga ned Bottniska vikens sjöbevakningssektion från och med ingången av 2004. Även om ändringen är nödvändig oberoende av realiseringen av planerna gällande Bottniska vikens sjöbevakningssektion föreslås att lagförslaget träder i kraft den 1 januari 2004. Efter att lagförslaget godkänts kan eventuella framtida organisatoriska ändringar

gällande sjöbevakningssektioner genomförs mera flexibelt än i dagens läge genom ändring av statsrådets förordning om gränsbevakningsväsendet.

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

Lagförslag

**Lag****om ändring av sjöräddningslagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i sjöräddningslagen av den 30 november 2001 (1145/2001) 2 § 6 punkten samt  
fogas till lagen en ny 11 a § som följer:

2 §

*Begrepp och definitioner*

I denna lag avses med

6) *sjöräddningsundercentral (Maritime rescue sub-centre, MRSC)* en sådan särskilt föreskriven lednings- eller annan central vid en sjöbevakningssektion som självständigt eller underställd sjöräddningscentralen sköter det fortgående upprätthållandet av lednings- och kommunikationsberedskapen samt ledningen av efterspanings- och räddningsverksamheten inom sitt sjöräddningsdistrikts område eller inom något annat särskilt fastställt område,

11 a §

*Avspärrande av efterspanings- och räddningsområde*

Sjöräddningsledaren får tillfälligt förbjuda eller begränsa trafiken på ett havsområde, om åtgärden är nödvändig för att trygga ett effektivt utförande av efterspanings- och räddningsverksamheten och för att undvika nya farosituationer. Sjöräddningsledaren skall innan han eller hon fattar ett beslut som gäller området för en allmän farled höra den sjöfartsmyndighet som övervakar farleden och svarar för fartygstrafikservicesystemet.

Sjöräddningsledaren kan be Luftfartsverket att inom ramen för verkets behörighet förbjuda eller begränsa trafiken i ett efterspanings- och räddningsområdes luftrum, om åtgärden är nödvändig för att trygga ett effektivt utförande av efterspanings- och räddningsverksamheten.

Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 200.

Helsingfors den 24 oktober 2003

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Inrikesminister *Kari Rajamäki*

## Lag

### om ändring av sjöräddningslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i sjöräddningslagen av den 30 november 2001 (1145/2001) 2 § 6 punkten samt  
*fogas* till lagen en ny 11 a § som följer:

#### Gällande lydelse

##### 2 §

#### Begrepp och definitioner

I denna lag avses med

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,

#### Föreslagen lydelse

##### 2 §

#### Begrepp och definitioner

I denna lag avses med

6) *sjöräddningsundercentral (Maritime rescue sub-centre, MRSC)* en sådan särskilt föreskriven *lednings- eller annan central* vid en sjöbevakningssektion som *självständigt eller underställd sjöräddningscentralen* sköter det fortgående upprätthållandet av lednings- och kommunikationsberedskapen *samt* ledningen av efterspanings- och räddningsverksamheten inom sitt *sjöräddningsdistrikts område eller inom något annat särskilt fastställt område,*

##### 11 a §

*Avspärrande av efterspanings- och räddningsområde*

*Sjöräddningsledaren får tillfälligt förbjuda eller begränsa trafiken på ett havsområde, om åtgärden är nödvändig för att trygga ett effektivt utförande av efterspanings- och räddningsverksamheten och för att undvika nya farosituationer. Sjöräddningsledaren skall innan han eller hon fattar ett beslut som gäller området för en allmän farled höra den sjöfartsmyndighet som övervakar farleden och svarar för fartygstrafikservice-*

systemet.

*Sjöräddningsledaren kan be Luftfartsverket att inom ramen för verkets behörighet förbjuda eller begränsa trafiken i ett efterspanings- och räddningsområdes luftrum, om åtgärden är nödvändig för att trygga ett effektivt utförande av efterspanings- och räddningsverksamheten.*

*Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 200 .*