

**Regeringens proposition till Riksdagen om
godkännande av ändringarna i bilagan till 1974 års
internationella konvention om säkerheten för människoliv
till sjöss samt med förslag till lagar om sättande i kraft av
de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i
ändringarna och om ändring av 6 kap. 9 § i sjölagen**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att riksdagen godkänner de ändringar av kapitel V i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss som gjordes år 2004. Det föreslås även att riksdagen godkänner en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i de ovan nämnda ändringarna av bilagan som hör till området för lagstiftningen.

Det föreslås på motsvarande sätt att sjölagen ändras så att befälhavaren på ett fartyg har rätt att utan att hindras av någon och enligt sin yrkesmässiga bedömning vidta

åtgärder som är nödvändiga för säkerheten för människoliv till sjöss.

Den föreslagna lagen om sättande i kraft av ändringarna av bilagan till konventionen avses träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av republikens president och den föreslagna lagen om ändring av sjölagen vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet, samtidigt som ändringarna av bilagan till konventionen träder i kraft för Finlands del. Ändringarna i bilagan till konventionen borde träda i kraft så snart som möjligt.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1. Nuläge och föreslagna ändringar	3
2. Propositionens mål	3
3. Propositionens konsekvenser	3
4. Beredningen av propositionen.....	3
DETALJMOTIVERING	4
1. Resolutionens MSC.153(78) innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland	4
2. Lagförslag	4
2.1. Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.....	4
2.2. Lag om ändring av 6 kap. 9 § i sjölagen	5
3. Ikraftträdande.....	5
4. Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordning.....	5
LAGFÖRSLAG	7
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.....	7
om ändring av 6 kap. 9 § i sjölagen.....	8
BILAGA.....	9
PARALLELLTEXTER	9
om ändring av 6 kap. 9 § i sjölagen.....	9
AVTALSTEKST	10

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläge och föreslagna ändringar

Internationella sjöfartsorganisationen IMO:s sjösäkerhetskommitté (Maritime Safety Committee, MSC) fastställde vid sin 78:e session den 20 maj 2004 i sin resolution MSC.153(78) ändringar i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 5/2001), nedan SOLAS-konventionen. Ändringarna gäller kapitel V, navigationssäkerhet.

De ändringar som gjordes i maj 2004 i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen anses med stöd av artikel VIII i konventionen ha blivit antagna den 1 januari 2006, om inte 1/3 av de fördragsslutande parterna eller de fördragsslutande parter vars sammanlagda andel av världshandelsflottans tonnage utgör minst 50 % har motsatt sig ändringarna före det. Om ändringarna anses ha blivit antagna träder de i kraft den 1 juli 2006, med undantag för de fördragsslutande regeringar som har invänt mot någon ändring och inte har återtagit sin invändning. Enligt ett meddelande från IMO trädde ändringarna i kraft den 1 juli 2006.

I december 2005 meddelade Finland genom en not generalsekreteraren för IMO att vi ännu inte i detta skede kan anta de nämnda ändringarna i bilagan till SOLAS-konventionen, eftersom de förutsätter ändringar i den gällande lagstiftningen. Dessutom meddelades i noten att Finland har för avsikt att återta sin invändning och således anta ändringarna så snart de har godkänts på nationell nivå och behövliga ändringar har gjorts i den gällande lagstiftningen.

2. Propositionens mål

Genom denna proposition begärs riksdagens godkännande av ändringarna i bilagan till SOLAS-konventionen för att

ändringarna också i Finland skall kunna träda i kraft så snart som möjligt. Samtidigt ändras 6 kap. 9 § 2 mom. i sjölagen (674/1994) så att det motsvarar innehållet i konventionen.

3. Propositionens konsekvenser

Propositionen har inte några konsekvenser i fråga om organisation eller personal och inte heller några konsekvenser i fråga om statsfinanserna. Propositionen leder till förbättrad sjösäkerhet och minskar samtidigt de risker som fartygstrafiken innebär för den marina miljön.

4. Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet i samarbete med Sjöfartsverket. Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts av utrikesministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, gränsbevakningsväsendet, Sjöfartsverket, Finlands Hamnförbund, Hamnoperatörerna rf, Finlands Rederiförening rf, Ålands Redarförening rf, Fraktfartygsföreningen rf, Suomen Laivanpäälystöliitto - Finlands Skeppsbefälsförbund ry, Suomen Konepäälystöliitto - Finlands Maskinbefälsförbund ry och Finlands Sjömans-Union FS-U rf.

I de utlåtanden som avgetts har det ansetts nödvändigt och motiverat att avlåta propositionen.

Gränsbevakningsväsendet har dock i sitt utlåtande fäst avseende vid förhållandet mellan den föreslagna ändringen av sjölagen och sjöräddningslagens (1145/2001) 11 a §. Enligt sjöräddningslagens 11 a § kan sjöräddningsledaren under vissa förutsättningar tillfälligt förbjuda trafiken på havsområdet inom efterspanings- och

räddningsområdet och begränsa den. Avsikten med den nu föreslagna bestämmelsen är inte att ändra detta sakförhållande.

DETALJMOTIVERING

1. Resolutionens MSC.153(78) innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland

Kapitel V Navigationssäkerhet

Regel 2. Definitioner. Till regeln har fogats en definition av efterspanings- och räddningstjänst. Definitionen motsvarar den definition som ingår i 1979 års internationella konvention om efterspanings- och räddningstjänst till havs (FördrS 89/1986).

Regel 33. Nödmeddelanden: skyldigheter och förfaranden. Rubriken för regeln har ändrats till "Nödsituationer: skyldigheter och förfaranden". Bestämmelserna om förfaranden har preciserats. Till den första punkten i regeln har fogats en mening enligt vilken skyldigheten att hjälpa i nödsituationer gäller oberoende av personernas nationalitet, status eller omständigheterna i vilka de hittas. Till regeln har fogats en ny punkt 1-1 enligt vilken befälhavare på fartyg som erbjuder bistånd genom att ta ombord personer i sjönöd frigörs från sina skyldigheter med minsta ytterligare avvikelser från fartygets ursprungliga rutt. Detta förutsatt att frigörelse av befälhavaren från skyldigheterna som fastställs i regeln inte utgör ett vidare hot mot säkerheten för människoliv till sjöss. Den fördragsslutande regering på vars sjöräddningsområde hjälpen ges har det primära ansvaret för att säkerställa att koordinering och samarbete genomförs, så att överlevande räddade personer landsätts från det bistående fartyget på ett tryggt ställe. Landsättningen skall ordnas så fort som det rimligtvis är praktiskt möjligt.

Om räddning av den som är i sjönöd föreskrivs i 6 kap. 11 § i sjölagen. En befälhavare som anträffar någon i sjönöd är 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.

Regel 34. Säker navigation och undvikande av farliga situationer. Punkt 3 i nuvarande regel 34 om befälhavarens ansvar och bestämmanderätt utgår och ersätts med en ny regel 34-1, enligt vilken befälhavaren inte skall hindras eller begränsas av redaren eller befraktaren eller företaget som driver fartyget såsom det definieras i kapitel IX regel 1 eller av vilken som helst annan person från att fatta och utföra vilka som helst beslut som enligt befälhavarens professionella omdöme är nödvändiga för säkerheten för människoliv till sjöss och skyddet av den marina miljön. Ordalydelsen i den tidigare regeln har ändrats så att ordet "sjötrafiksäkerheten" har ersatts med orden "säkerheten för människoliv till sjöss".

Ordalydelsen i 6 kap. 9 § 2 mom. i sjölagen, som betonar befälhavarens yrkesmässiga bedömning, föreslås bli ändrad så att den motsvarar den ändrade bilagan till konventionen.

2. Lagförslag

2.1. Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss

1 §. Paragrafen innehåller en bestämmelse om att de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till konventionen gäller som lag sådana som Finland har förbundit sig till dem. I avsnitt 4 redogörs för vilka av ändringarna i konventionen som hör till området för lagstiftningen.

2 §. Lagen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av republikens president. Avsikten är att lagen skall träda i kraft våren 2007.

2.2. Lag om ändring av 6 kap. 9 § i sjölagen

Det föreslås att den ändring som ingår i regel 34-1 i kapitel V om navigationssäkerhet i bilagan till SOLAS-konventionen skall tas in i lagstiftningen genom en ändring av sjölagen. Ändringen grundar sig på resolution MSC.153(78) som Internationella sjöfartsorganisationen IMO:s sjösäkerhetskommitté antog i maj 2004.

Ordalydelsen i bestämmelsen ändras så att den motsvarar innehållet i konventionen. Enligt den nuvarande bestämmelsen får en redare enligt 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten eller någon annan person inte hindra befälhavaren eller begränsa hans möjligheter när det gäller att fatta eller verkställa ett beslut som enligt hans yrkesmässiga bedömning är nödvändigt för fartygets säkra navigering eller för skyddet av den marina miljön. Orden ”fartygets säkra navigering” föreslås nu bli ersatta med orden ”säkerheten för människoliv till sjöss”. I praktiken utvidgar den föreslagna ändringen bestämmelsens innehåll eftersom begreppet säkerheten för människoliv är vidare än begreppet säker navigering. Utgångspunkten för fartygets säkra navigering är att skydda själva det navigerande fartyget. I den föreslagna ändringen sätts säkerheten för människoliv som primärt mål när fartyget navigeras, men den omfattar också begreppet säker navigering.

Om tidpunkten för ikraftträdandet av lagen skall enligt förslaget bestämmas genom förordning, eftersom lagförändringen anknyter till en internationell förpliktelse. Då det dock egentligen inte är fråga om en lag om sättande i kraft av en internationell förpliktelse föreslås i enlighet med grundlagsutskottets tolkningspraxis att tidpunkten för ikraftträdandet av lagen bestäms genom förordning av statsrådet och inte genom förordning av republikens president.

3. Ikraftträdande

Såsom framgår ovan av avsnitt 1 i den allmänna motiveringen till propositionen trädde ändringarna av bilagan till SOLAS-konventionen i kraft internationellt den 1 juli 2006. Finland har meddelat Internationella sjöfartsorganisationen IMO att Finland inte kan anta ändringarna före den 1 januari 2006. Finland har dock för avsikt att återta sin invändning och sätta ändringarna i bilagan till SOLAS-konventionen i kraft så snart som möjligt.

4. Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordning

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen godkänner riksdagen bl.a. sådana fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottet täcker riksdagens grundlagsstadgade befogenhet att godkänna internationella förpliktelser alla bestämmelser av materiell karaktär i en internationell förpliktelse som hör till lagstiftningens område.

En bestämmelse i ett fördrag eller någon annan internationell förpliktelse skall anses höra till området för lagstiftningen om

1) den gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen,

2) den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter

3) den sak som bestämmelsen gäller enligt grundlagen skall regleras i lag,

4) det finns lagbestämmelser om den sak som bestämmelsen gäller eller

5) det enligt rådande uppfattning i Finland skall lagstiftas om saken. Enligt grundlagsutskottet hör en bestämmelse om en internationell förpliktelse enligt ovan nämnda kriterier till området för lagstiftningen oavsett om den strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (se GrUU 11/2000 rd, GrUU 12/2000 rd och GrUU 45/2000 rd).

SOLAS-konventionen förelades aldrig riksdagen för godkännande. Uttrycket i 94 § grundlagen om området för lagstiftningen skall dock tolkas på basis av grundlagen och utgående från praxis i grundlagsutskottets senaste utlåtanden.

Eftersom de ändringar av bilagan till SOLAS-konventionen som antogs år 2004 innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, skall riksdagens godkännande begäras för ändringarna av konventionen.

Den ändrade regel 33 om nödsituationer i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Om befälhavares skyldighet att rädda den som är i sjönöd föreskrivs redan nu i 6 kap. 11 § i sjölagen. Också befälhavarens skyldigheter och rättigheter i situationer som ansluter sig till navigationssäkerheten och som definieras i konventionens nya regel 34-1 om säker navigation hör till området för lagstiftningen. Om saken föreskrivs i 6 kap. 9 § i sjölagen.

Konventionsändringarna innehåller inte några bestämmelser som rör grundlagen på

det sätt som avses i dess 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. Därmed kan konventionsändringarna enligt regeringens uppfattning godkännas med enkel majoritet och förslaget till lag om sättande i kraft av ändringarna kan godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

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

Riksdagen godkänner de ändringar av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss som antogs den 20 maj 2004.

Eftersom konventionen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs Riksdagen samtidigt följande lagförslag:

*Lagförslag***1.****Lag**

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de ändringar av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981), vilka antogs den 20 maj 2004,

gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

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

2.

Lag**om ändring av 6 kap. 9 § i sjölagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i sjölagen av den 15 juli 1994 (674/1994) 6 kap. 9 § 2 mom., sådant det lyder i lag
1359/2002, som följer:

9 §

Iakttagande av gott sjömansskap

verkställa ett beslut som enligt hans
yrkesmässiga bedömning är nödvändigt för
säkerheten för människoliv till sjöss eller för
skyddet av den marina miljön.

—————
En redare enligt 2 § i lagen om tillsyn över
fartygssäkerheten eller någon annan person
får inte hindra befälhavaren eller begränsa
hans möjligheter när det gäller att fatta eller

—————
Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt
som bestäms genom förordning av statsrådet.

—————
Helsingfors den 19 oktober 2006

Republikens president

TARJA HALONEN

Kommunikationsminister *Susanna Huovinen*

Lag**om ändring av 6 kap. 9 § i sjölagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i sjölagen av den 15 juli 1994 (674/1994) 6 kap. 9 § 2 mom., sådant det lyder i lag
1359/2002, som följer:

Gällande lydelse

9 §

Iakttagande av gott sjömanskap

En redare enligt 2 § lagen om tillsyn över fartygssäkerheten eller någon annan person får inte hindra befälhavaren eller begränsa hans möjligheter när det gäller att fatta eller verkställa ett beslut som enligt hans yrkesmässiga bedömning är nödvändigt för fartygets säkra navigering eller för skyddet av den marina miljön.

Föreslagen lydelse

9 §

Iakttagande av gott sjömanskap

En redare enligt 2 § i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten eller någon annan person får inte hindra befälhavaren eller begränsa hans möjligheter när det gäller att fatta eller verkställa ett beslut som enligt hans yrkesmässiga bedömning är nödvändigt *för säkerheten för människoliv till sjöss* eller för skyddet av den marina miljön.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

(Översättning)

RESOLUTION MSC.153(78)
(antagen den 20 maj 2004)

**ÄNDRINGAR I 1974 ÅRS
INTERNATIONELLA KONVENTION
OM SÄKERHETEN FÖR
MÄNNISKOLIV TILL SJÖSS, I
GÄLLANDE VERSION**

**KAPITEL V
NAVIGATIONSSÄKERHET**

Regel 2. Definitioner

1 Efter nuvarande punkt 4 skall följande nya punkt 5 läggas till:

”5 *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.”

Regel 33. Nödmeddelanden: skyldigheter och förfaranden

2 Regelns rubrik ersätts med följande:

”Nödsituationer: skyldigheter och förfaranden”

3 I punkt 1 i den engelskspråkiga texten ersätts orden ”a signal” i första meningen med ordet ”information”, och följande mening läggs till efter första meningen i punkten:

”Denna skyldighet att komma till undsättning gäller oberoende av personernas nationalitet eller ställning eller av de omständigheter under vilka de påträffas.”

4 Efter nuvarande punkt 1 skall följande nya punkt 1-1 läggas till:

”1-1 De fördragsslutande regeringarna skall koordinera sina insatser och samarbeta för att säkerställa att befälhavare på fartyg som erbjuder sin hjälp genom att ta ombord personer i sjönöd befrias från sina

RESOLUTION MSC.153(78)
(adopted on 20 May 2004)

**AMENDMENTS TO THE
INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA,
1974, AS AMENDED**

**CHAPTER V
SAFETY OF NAVIGATION**

Regulation 2 – Definitions

1 The following new paragraph 5 is added after the existing paragraph 4:

”5 *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, ships, vessels and other craft and installations.”

Regulation 33 – Distress messages: obligations and procedure

2 The title of the regulation is replaced by the following:

”Distress situations: obligations and procedures”

3 In paragraph 1, the words “information” in the first sentence are replaced by the word “information”, and the following sentence is added after the first sentence of the paragraph:

”This obligation to provide assistance applies regardless of the nationality or status of such persons or the circumstances in which they are found.”

4 The following new paragraph 1-1 is inserted after the existing paragraph 1:

”1-1 Contracting Governments shall co-ordinate and co-operate to ensure that masters of ships providing assistance by embarking persons in distress at sea are released from their obligations with minimum further deviation from the ships’ intended voyage, provided that releasing the master of the ship from the obligations under the

skyldigheter med minsta möjliga ytterligare avvikelser från fartygets ursprungliga rutt, förutsatt att befriandet av befälhavaren från skyldigheterna som fastställs i denna regel inte utgör ett vidare hot mot säkerheten för människoliv till sjöss. Den fördragsslutande regering på vars sjöräddningsområde (search and rescue region) undsättningen sker har det primära ansvaret för att säkerställa att denna koordinering och detta samarbete sker, så att överlevande räddade personer landsätts från det undsättande fartyget och förs till ett tryggt ställe, med iakttagande av fallets särskilda omständigheter och av de riktlinjer som utarbetats av organisationen. I dessa fall skall vederbörande fördragsslutande regeringar ordna så att landsättningen kan genomföras så fort som det rimligtvis är möjligt.”

5 Efter nuvarande punkt 5 skall följande nya punkt 6 läggas till:

”6 Befälhavare på fartyg som har tagit ombord personer i sjönöd skall behandla dem på ett humant sätt, inom ramen för fartygets möjligheter och begränsningar.”

Regel 34. Säker navigation och undvikande av farliga situationer

6 Nuvarande punkt 3 utgår.

7 Efter nuvarande regel 34 skall följande nya regel 34-1 läggas till:

”Regel 34-1. Befälhavarens bestämmanderätt

Befälhavaren skall inte hindras eller begränsas av redaren eller befraktaren eller det företag som driver fartyget såsom det definieras i kapitel IX regel 1 eller av vilken som helst annan person från att fatta och verkställa vilka som helst beslut som enligt befälhavarens professionella omdöme är nödvändiga för säkerheten för människoliv till sjöss och skyddet av den marina miljön.”

current regulation does not further endanger the safety of life at sea. The Contracting Government responsible for the search and rescue region in which such assistance is rendered shall exercise primary responsibility for ensuring such co-ordination and co-operation occurs, so that survivors assisted are disembarked from the assisting ship and delivered to a place of safety, taking into account the particular circumstances of the case and guidelines developed by the Organization. In these cases the relevant Contracting Governments shall arrange for such disembarkation to be effected as soon as reasonably practicable.”

5 The following new paragraph 6 is added after the existing paragraph 5:

“6 Masters of ships who have embarked persons in distress at sea shall treat them with humanity, within the capabilities and limitations of the ship.”

Regulation 34 – Safe navigation and avoidance of dangerous situations

6 The existing paragraph 3 is deleted.

7 The following new regulation 34-1 is added after the existing regulation 34:

“Regulation 34-1 Master’s discretion

The owner, the charterer, the company operating the ship as defined in regulation IX/1, or any other person shall not prevent or restrict the master of the ship from taking or executing any decision which, in the master’s professional judgement, is necessary for safety of life at sea and protection of the marine environment.”