

Regeringens proposition till Riksdagen om godkännande av ändringarna i kapitel V i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att riksdagen ska godkänna ändringarna i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss. Internationella sjöfartsorganisationen IMO:s sjösäkerhetskommitté MSC godkände ändringarna år 2006 vid sin 81 session.

Det föreslås även att riksdagen godkänner en lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen gällande ändringarna i kapitel V i bilagan till den ovan nämnda konventionen.

Genom ändringen av konventionen upprättas ett världsomspännande system för identifiering och spårning av fartyg.

Ändringarna i kapitlet trädde internationellt i kraft den 1 januari 2008. Finland har på diplomatisk väg meddelat IMO att ändringarna för Finlands del träder i kraft först efter ett uttryckligt samtycke. Lagen om sättande i kraft av ändringarna i kapitel V i bilagan till konventionen är avsedd att träda i kraft så snart som möjligt efter det ändringarna i konventionen godkänts.

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Genom regel 19–1 i kapitel V i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981), nedan SOLAS-konventionen, upprättas ett världsomspännande system för identifiering och spårning av fartyg (Long Range Identification and Tracking of Ship), nedan LRIT-systemet. LRIT-systemet omfattar fartygets utrustning och det markbundna systemet.

Avsikten med LRIT-systemet är att använda fartygets geografiska information för säkerhetsåtgärder (security), säkerhet och havsmiljöskydd.

2 Nuläge

2.1 Den internationella utvecklingen

Vid sin 81:a session den 19 maj 2006 antog Internationella sjöfartsorganisationen IMO:s sjösäkerhetskommitté (Maritime Safety Committee, MSC) ändringar i SOLAS-konventionen genom sin resolution MSC.202(81). Ändringarna gäller kapitel V, som gäller navigationssäkerhet, i bilagan till konventionen.

De ändringar som gjordes i maj 2006 i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen ansågs med stöd av artikel VIII i konventionen ha blivit antagna den 1 juli 2007, eftersom invändningar mot ändringarna före det inte hade gjorts av fler än en 1/3 av de fördragsslutande parterna eller av de fördragsslutande parter vars sammanlagda andel av världshandelsflottans tonnage utgör minst 50 %. Ändringarna har internationellt trätt i kraft den 1 januari 2008, med undantag för de fördragsslutande regeringar som har invänt mot någon ändring och inte har återtagit sin invändning.

Den 14 juni 2007 meddelade Finland genom en not till generalsekreteraren för IMO som är depositarie att Finland ännu inte i detta skede kan anta de nämnda ändringarna i SOLAS-konventionen, eftersom de innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och därför kräver samtycke av riksdagen. I noten meddelades dessutom att Finland har för avsikt att återta sin invändning och således anta ändringarna så snart de har godkänts nationellt på korrekt sätt.

2.2 Europeiska unionens åtgärder

LRIT-systemets ena del är en markbunden mottagningscentral. Grundandet av mottagningscentralerna grundar sig på IMO:s sjösäkerhetskommittés MSC resolution 211(81) och enligt det ska centraler för hantering av meddelandena grundas internationellt, regionalt eller nationellt. Europeiska unionens råd beslutade genom sin resolution 13736/07 den 11 oktober 2007 grunda en regional central för hantering av LRIT-uppgifter för EU, (EU LRIT Data Centre).

Kommissionen ansvarar för att upprätthålla centralen med hjälp av Europeiska byrån för sjösäkerhet (European Maritime Safety Agency, EMSA) och i samarbete med medlemsstaterna. Centralen har för avsikt att inleda sin verksamhet under 2009. Avsikten är att täcka kostnaderna för centralen med unionens medel. Avsikten är att hålla isär driftsavgifterna för systemet och inkomsterna av begärda meddelanden för var medlemsstat.

För meddelandenas del fördelas kostnaderna så att standardmeddelandena, dvs. de meddelanden som sänds fyra gånger om dygnet till flaggstaten, bekostas med unionens budgetmedel och de begärda meddelandena däremot med medlemsstaternas medel, medan spårnings- och räddningsmeddelandena är gratis.

För att Finland ska kunna sköta sina åtaganden som flaggstat för fartygen, sköta det informationsutbyte via EU:s informationsutbytescenter som fördragsbestämmelserna kräver och det internationella samarbetet vid IMO, behövs bestämmelser om en nationell behörig myndighet. Uppgiften för den nationella behöriga myndigheten ska vara att sköta de åtaganden som ingår i fördragsbestämmelserna för flaggstaten i enlighet med rådets (transport) beslut genom Europeiska gemenskapens informationsutbytescenter och ingå de överenskommelser och arrangemang som informationsutbytet kräver med Europeiska byrån för sjösäkerhet EMSA och IMO. Det behövliga utbytet av information grundar sig på finska fartygsregistret som upprätthålls av Sjöfartsverket och det är ändamålsenligt att Sjöfartsverket utses till nationell behörig myndighet. Dessutom föreskrivs det i lagen om Sjöfartsverket (939/2003) att verket har till uppgift att sörja för det internationella samarbetet på området.

Europeiska gemenskapen har inte utfärdat rättsakter eller har inte några lagstiftningsprojekt på gång som skulle gälla LRIT-systemet för fartygens del, och behörigheten i fråga om ändringarna har därmed inte överförts på gemenskapen.

2.3 Nationell lagstiftning och behörighet

Om det LRIT-systemet som nu föreslagits för godkännande finns inte gällande nationell lagstiftning. Europeiska gemenskapen är inte medlem i IMO. SOLAS-konventionen är ett avtal med delad behörighet, men för de ifrågavarande ändringarna har behörigheten inte överförts till gemenskapen.

Detta LRIT-system inverkar inte på den i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) avsedda lokala sjöfarten.

2.4 Bedömning av nuläget

Godkännandet av ändringarna i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen kräver inte några ändringar i gällande nationell lagstiftning, men Sjöfartsverket ska tilldelas behörighet för LRIT på nedan nämnt sätt.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

I propositionen föreslås att Riksdagen godkänner ändringarna i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen. I propositionen ingår även ett förslag till en s.k. blandad promulgationslag. Genom denna ska både de ändrade bestämmelser som hör till området för lagstiftningen sättas i kraft och Sjöfartsverket utses till behörig myndighet.

Genom att godkänna ändringarna i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen förbinder sig Finland till bestämmelserna som även gäller internationellt.

Ändringarna i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen anknyter närmast till långväga identifiering och spårning av fartyg.

4 Propositionens konsekvenser

Propositionen har inga verkningar i fråga om organisation och personal. Propositionen kan i undantagsfall ha mindre samhällsekonomiska konsekvenser, om de finska statliga myndigheterna behöver begära meddelanden från datacentralen. Propositionen leder till förbättrad sjösäkerhet och minskar samtidigt de risker som fartygstrafiken innebär för den marina miljön.

Propositionen har emellertid inte nämnvärd betydelse för Östersjön eftersom Östersjön har ett nästan heltäckande trafikövervakningssystem som bygger på automatisk identifiering (AIS).

5 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet, Justitieministeriet, miljöministeriet, utrikesministeriet, inrikesministeriet, Sjöfartsverket, Finlands hamnförbund rf, Tullen, Suomen Konepäälystöliitto – Finlands Maskinförbunds förbund ry och Finlands Rederiförening rf har yttrat sig i ärendet.

Synpunkterna i utlåtandena har beaktats i den fortsatta beredningen av propositionen. Branschens aktörer och Sjöfartsverket har stött godkännandet av ändringarna i konventionen.

DETALJMOTIVERING

1 Konventionsändringens innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland

Kapitel V. Navigationssäkerhet i bilagan

2. Regel. Definitioner. Till regeln har fogats definitionerna på höghastighetsfartyg och flyttbar oljeborrplattform.

19-1. Regel. Långväga identifiering och spårning av fartyg. Detta är en ny regel som gör användningen av LRIT-systemet obligatorisk för de fartyg som avses i reglerna.

De standarder och funktionella krav för systemet för långväga identifiering och spårning som organisationen godkänt begränsar inte staternas rättigheter, jurisdiktion eller förpliktelser inom havsområdena. Passagefartyg, inbegripet höghastighetspassagefartyg, lastfartyg, inbegripet höghastighetslastfartyg, vars bruttotonnage är 300 eller högre och flyttbara oljeborrplattformar är sådana fartyg som regeln tillämpas på. Det är dock skäl att notera att SOLAS-konventionen i huvudsak bara gäller fartyg i internationell trafik.

Systemet ska installeras på fartyg som är byggda den 31 december 2008 eller senare, och på fartyg som är byggda före det ska systemet vara installerat när radioanläggningen besiktigas efter den 31 december 2008. Undantag är dock fartyg som trafikerar på havsområden av typ A1, A2, A3 och A4 enligt definitionerna i reglerna 2.1.12, 2.1.13, 2.1.14 och 2.1.15 i kapitel IV i bilagan till SOLAS-konventionen. I praktiken avser undantaget att fartyg som trafikerar nära nordliga och sydliga polarområden ska ha utrustningen installerad när radiobesiktning sker efter den 1 juli 2009.

Systemet på fartyget sänder automatiskt information om fartygets identitet, position och tidpunkten för det. Utrustningen och systemen ska fullfölja miniminivån för de stan-

darder och funktionskrav som organisationen godkänt. Utrustningen ombord ska vara godkänd av den statliga myndigheten.

Under vissa förutsättningar kan utrustningen stängas av eller sändningen av meddelandena avbrytas. De fördragsslutande staterna får information om systemet på de grunder som IMO godkänt. Av dessa grunder är säkerhetsåtgärderna (security) särskilt nämnda.

Flaggstaten har rätt att avbryta sändningen av identifierings- och spårningsinformationen under vissa förutsättningar.

2 Lagförslag

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 i kapitel V av bilagan till konventionen gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem. I avsnitt 4 redogörs för vilka av ändringarna i konventionen som hör till området för lagstiftningen.

2 §. Paragrafen innehåller en bestämmelse om Sjöfartsverkets behörighet. Verket är i Finland den nationella behöriga myndighet som avses i LRIT-systemet. Behörighetsparagrafen är nödvändig, eftersom det i LRIT-systemet ingår informationsutbyte mellan EU LRIT Data Center som inrättats i enlighet med IMO-resolutionen, IMO och Sjöfartsverket och Sjöfartsverket ska kunna sköta ifrågavarande uppgifter. Dessutom har Sjöfartsverket hand om godkännandet av den utrustning som gäller LRIT-systemet.

3 §. Lagen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av republikens president. Avsikten är att lagen ska träda i kraft så snart som möjligt efter att den

utfärdats. Med stöd av övergångsperioden i konventionsändringen börjar bestämmelserna i praktiken tillämpas fr.o.m. 1.1.2009.

3 Ikraftträdande

Såsom framgår ovan av avsnitt 1 i den allmänna motiveringen till propositionen trädde ändringarna i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen i kraft internationellt den 1 januari 2008. Finland har meddelat Internationella sjöfartsorganisationen IMO att Finland inte kan anta ändringarna före den 1 juli 2007. Finland har dock för avsikt att återta sin invändning och sätta ändringarna i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen i kraft så snart som möjligt.

4 Behovet av riksdagens samtycke samt 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 ska anses höra till området för lagstiftningen om

- 1) bestämmelsen gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen,
- 2) bestämmelsen i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter,
- 3) den sak som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska regleras i lag,
- 4) det finns lagbestämmelser om den sak bestämmelsen gäller, eller
- 5) det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken.

Enligt grundlagsutskottet hör en bestämmelse om en internationell förpliktelse enligt ovan nämnda kriterier till området för lagstiftningen oavsett om bestämmelsen strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (GrUU 11/2000 rd, GrUU 12/2000 rd och GrUU 45/2000 rd).

SOLAS-konventionen förelades aldrig riksdagen för godkännande. Uttrycket i 94 § i grundlagen om området för lagstiftningen ska 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 2006 innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, ska riksdagens godkännande begäras för ändringarna av konventionen.

Regel 19–1 i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen innehåller förpliktelser att utrusta fartyg med LRIT-systemet och denna förpliktelse gäller individens, dvs. fartygets ägares, rättigheter och skyldigheter.

Konventionsändringarna innehåller inte några bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i grundlagen. 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 i kapitel V av bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss som antogs den 19 maj 2006.

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

Lagförslag

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i ändringarna i kapitel V i 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 i kapitel V i bilagan till 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981) vilka antogs den 19 maj 2006 i London gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Sjöfartsverket är den behöriga myndighet som ingår de avtal som behövs vid utbytet av information i systemet för långväga identifiering av fartyg och beslutar om administrativa arrangemang, lämnande och mottagande av uppgifter och om tekniska föreskrifter för utrustningen.

3 §

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

Helsingfors den 19 december 2008

Republikens President

TARJA HALONEN

Trafikminister *Anu Vehviläinen*