

Regeringens proposition med förslag till sjötrafiklag och till vissa lagar som har samband med den

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

Det föreslås att en ny sjötrafiklag ska stiftas. Den gällande sjötrafiklagen och lagen om registrering av farkoster ska upphävas. Vidare ändras lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg, lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg, lagen om marin utrustning, lagen om transportservice, lagen om trafiksystem och landsvägar, lagen om brottsbekämpning inom Gränsbevakningsväsendet, lagen om ordningsbotsföreläggelser, strafflagen samt lagen om föreläggande av böter och ordningsbot. Målet med reformen är att uppdatera bestämmelserna om trafikbeteendet till sjöss, förtydliga myndigheternas roller och uppgifter samt göra regleringen smidigare i enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Juha Sipiläs regering.

Reformen ska också möjliggöra en automatisering. Ett annat mål är att förbättra säkerheten inom sjötrafiken och främja ett ansvarsfullt båtliv.

Det föreslås att trafikreglerna för sjötrafiken och principerna för regleringen av sjötrafiken ska uppdateras och sammanföras till en enda lag. Vidare ska nya bestämmelser om befälhavare på fritidsbåtar införas, regleringen om hyresbåtar lindras och sanktionssystemet uppdateras, vilket även innebär att en avgift för trafikföreläggelse införs inom sjötrafiken.

Därtill föreslås det att bestämmelserna om dels utmärkning av farleder och reglering av sjötrafiken, dels förbud och begränsningar av sjötrafiken som gäller ett visst område eller en viss farkosttyp ska sammanföras samt att bestämmelser om användning av utrustning i farkoster, bestämmelser om registrering av farkoster och behörighetskrav för befälhavare på nöjesfartyg ska införas.

Eftersom det finns mycket detaljerade och tvingande bestämmelser om dem som färdas på vatten och deras beteende även på internationell nivå har denna internationella reglering använts som utgångsläge för reformen. Samtidigt har i den nya lagstiftningen särskild vikt fästs vid de specialbestämmelser som förutsätts för t.ex. kanaltrafiken, inklusive bestämmelserna om trafiken i Saima kanal.

Om reglerna och principerna sammanförs och förtydligas enligt förslaget blir medborgarna mer medvetna om de regler som gäller för dem som färdas på vatten, vilket förbättrar säkerheten inom sjötrafiken. Samtidigt förtydligas myndigheternas roller och uppgifter.

Avsikten med reformen har varit att förtydliga förhållandet mellan sjötrafiklagen och sjölagen. Sjölagen reglerar huvudsakligen handelssjöfarten, men den kan från fall till fall också tillämpas på fritidsbåtstrafik. Sjötrafikreglerna gäller i princip både handelssjöfart och fritidsbåtstrafik.

I samband med att trafikreglerna har sammanförts och reviderats har regleringen gjorts smidigare när det har varit fråga om nationell reglering, såsom trafikregler i kanaler och vid rörliga broar, eller reglering som gäller normal farledshållning.

Det föreslås nya bestämmelser om befälhavare på farkoster som används i annan sjötrafik än handelssjöfart. De föreslagna bestämmelserna om befälhavare, som främst gäller fritidsbåtar,

motsvarar delvis bestämmelserna i sjölagen, men kraven är lindrigare. Som befälhavare kan betraktas den förare, användare eller någon annan person som de facto styr eller manövrerar farkosten. Om det är oklart vem som är befälhavare faller befälhavaransvaret i sista hand på farkostens ägare eller innehavare. Ägaren eller innehavaren ska dock inte vara ansvarig om han eller hon de facto inte själv kan ha påverkat en gärning eller försummelse. Farkostens befälhavare föreslås bl.a. ansvara för att passagerarna i båten är iklädda flytutrustning om förhållandena förutsätter det.

Bestämmelserna om befälhavare är nödvändiga inom fritidsbåttrafiken och sjötrafiken överlag med tanke på säkerheten för passagerare i farkoster samt för att underlätta övervakningen av sjötrafiken och möjliggöra automatisering.

Det föreslås också att alla krav som gäller besiktning av och utrustning på hyrbåtar ska frångås och att obemannade hyrda båtar ska omfattas av den allmänna lagstiftningen om fritidsbåtar. Propositionen innefattar dock en möjlighet att vid behov utfärda föreskrifter om båtar som hyrs ut och om utrustningen av dessa. Vidare innefattar propositionen vissa skyldigheter för dem som hyr ut farkoster. Framöver ska med hyresbåt avses endast hyresbåtar som hyrs ut bemannade.

Behörighetskraven på förare av hyresbåtar som hyrs ut bemannade ska preciseras och till vissa delar lindras. Förarbrev för hyresbåt krävs alltså om farkosten används i yrkesmässig hyresbåtsverksamhet. På denna verksamhet tillämpas också de strängare befälhavarbestämmelserna i sjölagen, inklusive de strängare straffen enligt sjölagen. Det föreslås dock att sådan utbildningsverksamhet i anslutning till sjöräddningsverksamhet och framförande av farkost som har samband med hyresbåtsverksamhet ska underlättas. Utbildningsrelaterad hyresbåtsverksamhet omfattas av de nya detaljerade bestämmelserna om befälhavare och sanktionerna i den föreslagna lagen samt, i farliga situationer, de straff som fastställs i strafflagen.

Alla de ändringar som gäller hyresbåtsverksamhet underlättar hyresbåtsverksamheten och delningsekonomin och främjar dessutom den näringsfrihet som fastställs i grundlagen.

Det föreslås att sanktionssystemet ska uppdateras och att det samtidigt ska införas ett system med avgift för trafikförseelse som i regel är detsamma som det som föreslås gälla i vägtrafiken. En avgift för trafikförseelse i sjötrafik ska dock inte kunna påföras utan att farkosten stoppas. Avgiften för trafikförseelse påförs av polisen, Gränsbevakningsväsendet eller Tullen.

Systemet ersätter det nuvarande systemet med ordningsbot för smärre förseelser. Avgifterna ska i regel vara lika stora som avgifterna enligt den gällande lagen om ordningsbotsförfarande. Förseelserna ska emellertid bedömas på nytt.

I fråga om vägtrafiken kommer ett system med avgifter för trafikförseelse att införas, men detta sker tidigast år 2020. För att tillsynsmyndigheternas praktiska arbete ska underlättas och kostnaderna kunna minimeras är det viktigt att likadana system för trafikförseelser tillämpas inom sjötrafiken och vägtrafiken. Med tanke på detta och eftersom systemet med avgifter för trafikförseelser inom vägtrafiken kräver en omfattande ändring av myndigheternas informationssystem, bör systemet med avgifter för trafikförseelser inom sjötrafiken införas parallellt med motsvarande system inom vägtrafiken. I framtiden, när automatiseringen utvecklas så att myndigheterna genom automatiserad övervakning även inom sjötrafiken med tillräcklig säkerhet kan identifiera förutom farkostens registreringsnummer även farkostens befälhavare,

kan lagen vid behov lättare ändras så att en avgift för trafikförseelse för enskilda farkoster kan införas även inom sjötrafiken.

Lagarna avses träda i kraft den 1 juni 2020.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL	4
ALLMÄN MOTIVERING	7
1 NULÄGE	7
1.1 Lagstiftning	7
1.1.1 Sjötrafiklagen och sjötrafikförordningen	7
1.1.2 Utsläppande av fritidsbåtar på marknaden och tekniska föreskrifter om detta	8
1.1.3 Andra allmänna bestämmelser om färd på vatten och utmärkning av farleder	8
1.1.4 Registrering av farkoster	12
1.1.5. Behörighetskrav för framförande av fritidsbåt och nöjesfartyg	12
1.1.6 Radiotillstånd	13
1.1.7 Krav som gäller hyresbåtars säkerhet, bemanning och besättningens behörighet.....	14
1.1.8 Sjölagens tillämplighet på småbåtstrafik.....	15
1.1.9 Bestämmelser om sjöräddning och miljökrav	16
1.1.10 Sjötrafikbrott och förseelser	16
1.1.11 Andra författningar som gäller färd på vatten och småbåtstrafik.....	19
1.2 Praxis.....	19
1.2.1 Båtlivet och hyresbåtsverksamhet	19
1.2.2 Övervakning av sjötrafiken	23
1.2.3 Kommunikation som främjar båtfararnas säkerhet och miljöansvar	28
1.3 Bedömning av nuläget	30
1.3.1 Säkerhetsbrister inom sjötrafiken	30
1.3.2 Problem i anslutning till splittrad och föråldrad lagstiftning samt grundlagsenlighet	37
1.3.3 Avsaknad samordning av förbud och begränsningar och problem i anslutning till tillsynen över dessa.....	39
1.3.4 Oklarheter kring sjölagens tillämplighet och behovet av bestämmelser om befälhavare på fritidsbåtar	40
1.3.5 Avregleringsbehovet i fråga om hyresbåtar	41
1.3.6 Förtydligandet av myndigheternas allmänna ansvar och effekten av andra pågående reformer.....	41
1.3.7 Behovet av ett nytt sanktionssystem	42
1.3.8 Behovet av automationsutveckling	44
1.4 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU.....	44
1.4.1 Allmänt.....	44
1.4.2 Internationella fördrag.....	45
1.4.3 Internationella rekommendationer	45
1.4.5 Nordiskt samarbete och sjölagen.....	46
1.4.6 Lagstiftningen i vissa andra nordeuropeiska länder ämnesområdesvis	46
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	52

2.1	Målsättning	52
2.2	De viktigaste förslagen.....	52
3	PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	55
3.1	Ekonomiska konsekvenser	55
3.2	Konsekvenser för myndigheterna	57
3.3	Konsekvenser för trygghet	61
3.4	Konsekvenser för miljön	63
3.5	Samhälleliga konsekvenser	63
4	BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN OCH REMISSYTTRANDEN	65
5	ANDRA OMSTÄNDIGHETER SOM INVERKAT PÅ PROPOSITIONENS INNEHÅLL	66
5.1	Propositionens samband med Ålands självstyrelse.....	66
5.2	Samband med andra propositioner.....	67
	DETALJMOTIVERING	69
1	LAGFÖRSLAG	69
1.1	Förslag till sjötrafiklag.....	69
1.2	Lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg.....	125
1.3	Lagen om marin utrustning	126
1.4	Lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg	126
1.5	Lagen om transportservice	126
1.6	Lagen om trafiksystem och landsvägar.....	126
1.7	Lagen om ordningsbotsförseelser	127
1.8	Strafflagen.....	127
1.9	Lagen om brottsbekämpning inom Gränsbevakningsväsendet	129
1.10	Lagen om ändring av lagen om föreläggande av böter och ordningsbot	129
2	IKRAFTTRÄDANDE	129
3	FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING ...	129
	LAGFÖRSLAG	135
	1. Sjötrafiklag	135
	BILAGA	181
	BILDBILAGA	181
	2. Lag om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg	185
	3. Lag om ändring av lagen om marin utrustning	187
	4. Lag om ändring av lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg	188
	5. Lag om ändring av avdelning II 10 kap. 2 och 7 § i lagen om transportservice	189
	6. Lag om ändring av 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar	190
	7. Lag om upphävande av 12 § i lagen om ordningsbotsförseelser.....	191
	8. Lag om ändring av 23 och 48 kap. i strafflagen.....	192
	9. Lag om ändring av 4 § i lagen om brottsbekämpning inom Gränsbevakningsväsendet	194
	10. Lag om ändring av lagen om föreläggande av böter och ordningsbot	195
	PARALLELTEXT	196
	2. Lag om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg	196
	3. Lag om ändring av lagen om marin utrustning	198

4. Lag om ändring av lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg	199
5. Lag om ändring av avdelning II 10 kap. 2 och 7 § i lagen om transportservice	201
6. Lag om ändring av 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar	203
7. Lag om upphävande av 12 § i lagen om ordningsbotsförseelser	205
8. Lag om ändring av 23 och 48 kap. i strafflagen	207
9. Lag om ändring av 4 § i lagen om brottsbekämpning inom Gränsbevakningsväsendet	209
10. Lag om ändring av lagen om föreläggande av böter och ordningsbot	210

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

1.1 Lagstiftning

1.1.1 Sjötrafiklagen och sjötrafikförordningen

Sjötrafiklagen (463/1996) innehåller allmänna bestämmelser om färd på vatten med farkoster. Begreppet farkost är brett. Med farkoster avses färdmedel och anordningar som har kontakt med vattnet och som är avsedda för färd på vatten. Lagen innehåller allmänna bestämmelser om sjötrafikanters skyldigheter och ansvar samt bestämmelser om begränsning av dels tävlingar och övningar, dels användning av vissa farkoster. Dessutom innehåller den huvudprinciperna för ordnande av ledningstjänster för kanaltrafiken. Regleringen gäller delvis endast användare av mindre farkoster, såsom båtar och vattenskotrar. De allmänna skyldigheterna i lagen gäller i regel alla som färdas på vatten med farkost. Till de allmänna skyldigheterna som gäller sjötrafikanter hör bl.a. skyldigheten att iaktta den omsorg och försiktighet som omständigheterna kräver, skyldigheten att förfara så att andras färd på vatten inte försvåras eller störs utan tvingande skäl och så att man inte åstadkommer fara eller skada för andra eller onödiga olägenheter för miljön samt skyldigheten att stanna och visa upp dokument om föraren och fordonet. En farkost får inte framföras av en person som med hänsyn till förhållandena inte innehar den ålder och inte besitter den förmåga eller skicklighet som krävs. Den som framför en registreringspliktig motordriven farkost ska i regel ha fyllt 15 år. Vidare innehåller lagen dels bestämmelser om regionala trafikbegränsningar och trafikförbud samt tillstånd för tävling och övning i vattenområde, dels sådana bestämmelser om ledningstjänster för kanaltrafik som även gäller handelssjöfart.

För den allmänna tillsynen av lagen ansvarar Trafikverket. I fråga om förebyggandet och bekämpningen av olägenheter för miljön är det den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen (nedan NTM-centralen) som övervakar att lagen iakttas inom dess verksamhetsområde. När det gäller användningen av farkoster på vattenområden ligger övervakningsansvaret hos Trafiksäkerhetsverket, polisen, Gränsbevakningsväsendet och Tullen.

Beslut om regionala förbud och begränsningar fattas av NTM-centralen, förutom sådana beslut som gäller en allmän farled och som enligt lagen ska fattas av Trafikverket. Återkommande eller permanent anordnande av tävlingar eller övningar med motordrivna farkoster kräver i regel ett tillstånd som beviljas av kommunen. Tillstånd för tävlingar eller övningar som sträcker sig över kommungränsen ska dock sökas hos NTM-centralen.

Om en viss motordriven farkosttyp orsakar särskilt betydande olägenheter för naturen, den övriga miljön, fisket, någon annan näring, allmänt nyttjande av naturen för rekreation eller något annat allmänt intresse, ger lagen också en möjlighet att förbjuda användningen av denna farkosttyp på ett visst område. Beslut om sådana förbud fattas av NTM-centralen, förutom om förbudet gäller fartyg som används inom handelssjöfarten, i fråga om vilka beslutet fattas av Trafiksäkerhetsverket.

Lagen innefattar ett allmänt bemyndigande att genom förordning utfärda bestämmelser om stopptecken och en bestämmelse om att som förbuds- och begränsningsmärken används sjötrafikmärken som överensstämmer med Trafikverkets beslut. I en förordning av statsrådet fö-

reskrivs i sin tur om rätten att fastställa trafikregler för sjötrafiken, om utmärkning av farleder samt om ledning av sjötrafiken och övervakning i anslutning därtill. I lagen bemyndigas dessutom Trafikverket att meddela föreskrifter om ledning av sjötrafiken och övervakning i anslutning därtill, trafikregler för sjötrafiken och utmärkning av farleder. Enligt lagen kan däremot Trafiksäkerhetsverket meddela närmare tekniska föreskrifter om farkoster och deras motorer, utrustning och tillbehör, samt om deras egenskaper, konstruktion, slag, antal, skick och användning, och bevilja undantag från dessa.

Sjötrafikförordningen (124/1997) innehåller närmare bestämmelser om farkosters basutrustning. Till denna hör bl.a. räddningsvästar, flytplagg eller räddningsdräkter, en länsypump eller något annat redskap för tömning av båten, åror eller paddel eller ankare med lina och handbrandsläckare. Förordningen innehåller också närmare bestämmelser om behandlingen av förbuds- och begränsningsärenden. Därtill kan Sjöfartsstyrelsen enligt förordningen meddela föreskrifter om farkoster och deras motorer, utrustning och tillbehör samt bevilja undantag från dessa föreskrifter. Sjöfartsstyrelsens beslut av den 23 april 1997 om farkosters utrustning gäller fortfarande, och det innehåller främst krav för godkännandet av räddningsvästar, flytplagg och räddningsdräkter och undantag från kravet på handbrandsläckare.

1.1.2 Utsläppande av fritidsbåtar på marknaden och tekniska föreskrifter om detta

I lagen om säkerhet och utsläppskrav för fritidsbåtar (1712/2015, nedan lagen om fritidsbåtar) föreskrivs om fritidsbåtars, vattenskotrars och deras utrustningars och motorers överensstämmelse med kraven. Lagen reglerar utsläppandet av denna typ av farkoster på marknaden och den gäller i synnerhet verksamhetsutövare. Lagen om fritidsbåtar ska tillämpas på farkoster, med andra ord fritidsbåtar och vattenskotrar. Med fritidsbåtar avses båtar med en längd på minst 2,5 och högst 24 meter. Lagens tillämpningsområde omfattar således inte t.ex. nöjesfartyg. En farkost ska enligt den lagen förses med CE-märkning och genomgå en bedömning av överensstämmelse innan den kan släppas ut på marknaden. Trafiksäkerhetsverket svarar för marknadsstillsynen av farkoster. Lagen baserar sig på Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/53/EU om fritidsbåtar och vattenskotrar och om upphävande av direktiv 94/25/EG (fritidsbåtdirektivet). Tullen övervakar att kraven enligt lagen om fritidsbåtar iakttas vid import av produkter från områden utanför Europeiska unionen och Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Trafiksäkerhetsverkets föreskrift om säkerhet och utsläppskrav för fritidsbåtar (14.1.2016, TRAFI/10668/03.04.01.00/2015) innehåller buller- och utsläppskrav för farkoster samt bestämmelser om planeringen och byggandet av produkter. Genom föreskriften verkställs bilagorna till fritidsbåtdirektivet.

Statsrådets förordning om säkerhetskraven för flytgasanläggningar (858/2012) innehåller bestämmelser om bl.a. montering och placering av gasanläggningar i båtar.

1.1.3 Andra allmänna bestämmelser om färd på vatten och utmärkning av farleder

Trafiken till sjöss regleras huvudsakligen av de internationella sjövägsreglerna. Innan enhetliga internationella regler och förfaranden utvecklades tillämpade man varierande praxis, olika konventioner och många inofficiella förfaranden i olika delar av världen. Detta ledde till inkonsekvenser och t.o.m. konflikter, som i sin tur resulterade i oavsiktliga sammanstötningar. Det fanns inga standarder för fartygens navigeringsljus, mörkernavigering och navigeringssignaler, vilket orsakade farliga förväxlingar och oklarheter mellan fartygen.

Sjövägsreglerna har fastställts i detalj i konventionen om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss från 1972 (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (FördrS 30/1977), s.k. COLREG), som i Finland har satts i kraft genom en förordning (538/1977). Reglerna trädde i kraft i Finland den 15 juli 1977.

Det mest centrala innehållet i sjövägsreglerna är reglerna för undvikande av kollisioner. De gäller varje farkost, inklusive ej deplacerade farkoster, WIG-farkoster samt sjöflygplan, som används eller kan användas till transport på öppna havet och i alla därtill anknutna farvatten som är farbara för sjögående fartyg. Kapitel B – Styrnings- och seglingsregler – sektionerna I–III i sjövägsreglerna innehåller regler för förhindrande av kollisioner mellan fartyg under alla siktförhållanden. Sjövägsreglerna gäller utkik, säker fart, risk för kollision, åtgärder för att undvika kollision, trånga farleder, omkörning, och skyldigheter att hålla undan. Dessa regler bildar en täckande helhet av väjningsregler, och de kan inte tillämpas delvis. Det viktigaste är att hålla noggrann utkik även med hjälp av hörsel. Väjningsmanövrar ska göras tydligt, i tillräckligt god tid och på tillräckligt avstånd. Stora fartyg ska passeras på tillräckligt långt avstånd. De ger upphov till mycket kraftiga strömningar, som förhindrar en säker navigering även av effektiva fritidsbåtar.

I Finland är det enligt lag huvudsakligen obligatoriskt att iaktta sjövägsreglerna även på insjöarna i Finland. Bestämmelser om detta finns i förordningen om förhindrande av sammanstötning i inre farvatten (252/1978). Denna reglering benämns regler för inre farvatten, och de innefattar även vissa undantag från och tillägg till sjövägsreglerna.

Reglerna för inre farvatten tillämpas på de inre farvattnen. Enligt reglerna för inre farvatten avses med inre farvatten sjöar, åar, älvar och kanaler samt det havsområde vars yttre gräns utgörs av en linje där varje punkt är på två sjömil avstånd från närmaste punkt i den baslinje som utgör gränsen för det inre territorialvattnet. En sjömil är 1 852 meter.

Inre farvatten är ett bredare begrepp än inre territorialvattnet. De inre farvattnen utvidgar det inre territorialvattnet två sjömil mot territorialhavet samt i fråga om åar, älvar, sjöar och kanaler mot insjövattnen.

Med det inre territorialvattnet avses den del av territorialvattnet som på landsidan begränsas av strandlinjen och älvmyningarna samt på havssidan som yttre gräns av en bruten linje, vars hörn- eller baspunkter är belägna på de yttersta punkterna i terrängen antingen på fastlandet, på öar, på klippor eller på skär. På bilden nedan anger den innersta blåa linjen det inre territorialvattnets yttre gräns, medan den parallella röda linjen anger gränsen till de inre farvattnen, dvs. gränsen för tillämpningen av reglerna för inre farvatten.



Enligt förordningen om reglerna för inre farvatten kan vederbörande myndighet tillsammans med sjöfartsstyrelsen för trafik i hamnar, kanaler och särskilda farleder utfärda från förordningen avvikande kompletterande föreskrifter. På Skärgårdshavet är farlederna smala och fartygen inom handelssjöfarten kan i allmänhet inte använda vattenområden utanför farlederna. Av denna anledning har sjöfartsstyrelsen utfärdat preciserande regler som gäller trånga farleder. Specialbestämmelser om den sjötrafik som löper på statens slusskanaler och öppna kanaler samt via rörliga broar finns dessutom i förordningen innefattande trafikstadga för kanaler och rörliga broar (512/1991). Förordningen iakttas även på arrendeområdet på den ryska sidan av Saima kanal. Förordningen innehåller bestämmelser om allmän hastighetsbegränsning, omkörning och ankring i kanaler samt om rätten att förbjuda farkoster att trafikera på en kanal eller passera en rörlig bro i vissa situationer och utfärda inskränkande bestämmelser om fritidstrafik.

Trafikverket har meddelat föreskrifter om seglationsperiodernas längd och öppettiderna i fråga om statens slusskanaler och öppna kanaler samt rörliga broar och även föreskrifter om de krav som ställs på fartyg och virkesflottar på statens slusskanaler och öppna kanaler och vid rörliga broar.

Bestämmelser om kanalavgifter finns i lagen om kanalavgifter (404/1965). Enligt lagen ska i regel inga avgifter, ersättningar eller arvoden betalas för användningen av kanaler. Till den personal som ansvarar för användningen av en kanal ska dock utanför de normala öppettiderna betalas ett arvode för tjänster som utförts i samband med att kanalen använts och för öppnande av en bro. På sådana betalningar tillämpas lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Bestämmelser om avgifter som ska tillämpas under andra tider finns i lagen om grunderna för avgifter till staten.

Trafikverket har också meddelat en anvisning om begreppen i anknytning till farlederna (Dnr 4956/1021/2011). Enligt denna avses med säkerhetsanordning för sjöfart en konstruktion och anordning som placerats på ett vattenområde eller en strand för utmärkning av en farled eller för reglering och tryggnad av sjötrafiken i övrigt. Säkerhetsanordningarna för sjöfarten omfattar inte bara de sjömärken som utmärker farleden och utnyttjas för navigering utan också sjötrafikmärken och ljussignaler. Bestämmelser om farledsmärken och utmärkning av farleder samt om vägledning och tryggnad av sjötrafiken finns dessutom i flera författningar.

Förordningen om utmärkning av farlederna (846/1979) gäller utmärkning av farleder på havet eller i annat vattendrag samt annan motsvarande dirigerande av sjötrafiken och främjande av dess säkerhet. I förordningen definieras säkerhetsanordningar enligt följande: "Säkerhetsanordningarna för sjöfarten är fasta eller flytande. Fasta säkerhetsanordningar är elektroniska positionsbestämningsstationer och positionsbestämningsanordningar, radarmärken, havsfyror, ens- och sektorfyror, ensmärken, randmärken, kummel och andra igenkänningsmärken, sjötrafikmärken, ljussignaler samt övriga med dessa jämförbara fasta anordningar. Flytande säkerhetsanordningar är bojar, remmarbojar och remmare".

I samma förordning bemyndigas sjöfartsstyrelsen att utfärda bestämmelser och anvisningar om bl.a. utmärkning av farlederna. Förordningen innehåller vissa skyldigheter för ägare till fartyg, såsom båtförare. Den innehåller även en skyldighet att avlägsna ett fartyg eller gods som sjunkit. Förordningen innefattar också ett allmänt förbud att sätta ut säkerhetsanordningar för sjöfarten utan tillstånd. Vidare innefattar den bestämmelser om straff för brott mot förordningen eller föreskrifter som utfärdats med stöd av denna.

Trafikverkets föreskrift om sjötrafikmärken och ljussignaler (12.4.2017, LIVI/2393/00.03.03/2017) innehåller bestämmelser om sjötrafikmärken och placeringen av dessa. Föreskriften redogör för de olika märkenas innebörder och de krav som ställs på märken.

Sjötrafikmärkena indelas i 1) förbudsmärken, 2) påbudsmärken, begränsningsmärken eller varningsmärken, 3) informationsmärken, 4) hjälpmärken samt 5) kabel- och ledningstavlor samt riktmärken. Exempel på förbudsmärken är angöringsförbud och omkörningsförbud. Märken som anger ett påbud, en begränsning eller en varning är bl.a. stoppmärke och fartbegränsning.

Trafikverkets föreskrift om utmärkning av allmänna farleder (28.5.2015, Dnr LIVI/2584/06.04.01/2015) innehåller bestämmelser om bl.a. typer av märken i utprickningssystemet och fyrkaraktärer som används i utmärkningssystemet. Med märken i utprickningssystemet avses 1) lateralmärken, 2) kardinalmärken, 3) punktmärken, 4) mittledsmärken och 5) specialmärken.

Trafikverket har även utfärdat anvisningar om placering och utmärkning av luftledningarna samt kablar och rörledningar i vattenområden (Trafikverkets anvisningar 23/2014).

I lagen om fartygstrafikservice (623/2005) föreskrivs om fartygstrafikservice (Vessel Traffic Service, VTS). Med fartygstrafikservice avses sådan övervakning och ledning av fartygstrafiken som har beredskap att samverka med trafiken och reagera på föränderliga trafiksituationer. Transport- och kommunikationsverket är behörig myndighet enligt lagen om fartygstrafikservice och Farledsverket ansvarar för beställning av fartygstrafikservice från ett statligt aktiebolag med specialuppgift. Lagen gäller huvudsakligen handelsfartyg som trafikerar i farleder för handelssjöfart samt till vissa delar nöjesfartyg. Dessa ska anmäla sig till VTS-tjänsteleverantören när de kommer till ett s.k. VTS-område. Transport- och kommunikationsverket kan dock enligt lagens 21 § 3 mom. i enskilda fall till följd av väderleks- eller isförhållandena eller av andra sjösäkerhetsskäl bestämma att även andra fartyg ska delta i fartygstrafikservice.

1.1.4 Registrering av farkoster

Bestämmelser om skyldigheten att registrera en farkost finns i lagen om registrering av farkoster (424/2014). Om en farkost är registreringspliktig enligt lag får den inte användas i sjötrafik innan den har förts in i registret, om inte något annat föreskrivs i lagen om registrering av farkoster. Uppgifterna om farkoster förs in i trafik- och transportregistret, som förs av Transport- och kommunikationsverket. Bestämmelser om trafik- och transportregistret finns i lagen om transportservice (320/2017). Trafiksäkerhetsverket har utfärdat en föreskrift om registrering av farkoster (23.8.2016, TRAFI/194896/03.04.01.00/2016). I föreskriften fastställs bl.a. vilka uppgifter som ska antecknas i registret och på registreringsbeviset.

1.1.5. Behörighetskrav för framförande av fritidsbåt och nöjesfartyg

I Finland krävs inget särskilt behörighetsbrev av den som framför en fritidsbåt, men han eller hon ska uppfylla vissa krav beträffande ålder, förmåga och skicklighet. Dessa krav har inte specificerats närmare. Den som framför en registreringspliktig motordriven farkost ska dock ha fyllt 15 år.

Befälhavare på ett nöjesfartyg ska ha ett internationellt förarbrev för fritidsbåt. Med nöjesfartyg avses enligt lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009, nedan lagen om fartygspersonal) varje fartyg avsett för sport- och fritidsändamål vars skrovlängd är över 24 meter, mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder, och vars bruttodräktighet är under 500. Om ett nöjesfartyg gör internationella resor ska man ansöka om ett bemanningscertifikat för det. I bemanningscertifikatet fastställs nöjesfartygets minimibemanning. Varje år beviljas några bemanningscertifikat för nöjesfartyg. Bestämmelser om internationellt förarbrev för fritidsbåt finns i lagen om fartygspersonal. Om förutsättningarna för erhållande av förarbrev föreskrivs i statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (508/2018, nedan bemanningsförordningen).

En förutsättning för erhållande av internationellt förarbrev för fritidsbåt är bl.a. att de krav som anges i resolution nr 40, som meddelats av arbetsgruppen för trafik på inlandsfarvatten vid FN:s ekonomiska kommission för Europa (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE) uppfylls, vilket kan bevisas på olika sätt.

1.1.6 Radiotillstånd

Bestämmelser om radiotillstånd finns i 6 kap. i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (917/2014). I lagen konstateras att för innehav och användning av radiosändare krävs radiotillstånd som beviljas av Transport- och kommunikationsverket (tidigare Kommunikationsverket), om inte något annat föreskrivs. Kravet på tillstånd för radiosändare på fartyg grundar sig på internationella avtal. Bestämmelser om detta finns i Internationella teleunionens radioreglemente (Radio Regulations - RR 18 och Rec. 7), som Finland har ratificerat.

För olika typer av fartygs radiosändare för maritim radiokommunikation tillämpas samma tillståndsförfarande, även om fartyg som används för olika ändamål har mycket annorlunda radioutrustning. I regel är radiosändare för maritim radiokommunikation obligatoriska endast i fråga om hyresbåts- och yrkesbåtsverksamhet. I Finland finns det i fråga om fritidsbåtar i regel inga bestämmelser om hur långt en båt får färdas utan radioutrustning, vilken typ av radiostation det ska finnas i båten, eller om det över huvud taget måste finnas radioutrustning i båten. Om en båtförare frivilligt skaffar radiosändare för maritim kommunikation till sin båt träder vissa skyldigheter i kraft, såsom kravet på behörighetsbevis för maritim radiokommunikation och kravet på radiotillstånd för fartyg. Den radiosändare som används mest på fartyg är VHF-radiotelefonen för sjöfarten. Behörighetskraven i fråga om användare av radiosändare för maritim radiokommunikation grundar sig på artikel 47 i Internationella teleunionens (ITU) radioreglemente samt Internationella sjöfartsorganisationens (International Maritime Organization, nedan IMO) och Europeiska post- och telesammanslutningen CEPT:s avtal, beslut och rekommendationer.

I de internationella regelverken, Europeiska unionens rättsakter och i nationella författningar förutsätts också att den som använder en radiosändare som är avsedd för maritim radiokommunikation ska ha ett lämpligt behörighetsbevis. Transport- och kommunikationsverket anordnar behörighetsexamina för maritim radiokommunikation och beviljar med stöd av lagen om om tjänster inom elektronisk kommunikation båtförare och professionella sjömän behörighetsintyg. Behörighetsintyg är ett villkor för att radiotillstånd ska beviljas. Bestämmelser om behörighet och hur den ska intygas finns i 31 kap. i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation. Transport- och kommunikationsverket förvaltar en databas över behörighetsintyg för maritim radiokommunikation och identifieringsuppgifter för fartygens radiokommunikation.

1.1.7 Krav som gäller hyresbåtars säkerhet, bemanning och besättningens behörighet

Den första särskilda författningen om hyresbåtar var förordningen om hyresbåtars säkerhet (438/1983), som trädde i kraft 1983. Bestämmelser om hyresbåtar finns i i nuläget i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009, nedan lagen om fartygssäkerhet), lagen om fartygspersonal och lagen om transportservice.

Termen hyresbåt definieras på olika sätt i olika lagar. Definitionen varierar av den orsaken att behörighetskraven enligt lagen om transportservice och bemanningskraven enligt lagen om fartygspersonal endast tillämpas på hyresbåtar som hyrs ut bemannade. De tillämpas varken på obemannade hyresbåtar eller t.ex. vanliga fritidsbåtar. Däremot gäller kraven enligt lagen om fartygssäkerhet alla hyresbåtar oavsett om de hyrs ut bemannade eller obemannade. Enligt lagen om fartygssäkerhet avses med hyresbåt ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om fartygssäkerhet och som hyrs ut för fritidsbruk bemannat eller obemannat och i annan än reguljär trafik medför högst 12 passagerare; dock inte en segelbåt med ett skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en båt med motor vars effekt enligt motortillverkarens uppgift är under 15 kilowatt, en vattenskoter och inte heller en roddbåt. Enligt lagen om fartygspersonal avses med hyresbåt ett fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om fritidsbåtar och som hyrs ut för fritidsbruk bemannat och i annan än reguljär trafik medför högst 12 passagerare; dock inte en segelbåt med ett skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en båt med motor vars effekt enligt motortillverkarens uppgift är under 15 kilowatt, en vattenskoter och inte heller en roddbåt. Hyresbåt definieras nästan på samma sätt i lagen om transportservice som i lagen om fartygspersonal, men där hänvisas till trafik utan på förhand angivna tidtabeller eller rutter i stället för till annan än reguljär trafik.

Hyresbåtar som hyrs ut bemannade omfattas av bestämmelserna om yrkesmässig transport i lagen om transportservice. Förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad ska ha ett förarbrev för hyresbåt. Om en förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad verkar i internationell fart ska han eller hon även ha ett internationellt förarbrev för fritidsbåt.

Bemanningsförordningen innehåller bestämmelser om de villkor som ska uppfyllas för erhållande av ett internationellt förarbrev för fritidsbåt. Villkor för erhållande av förarbrev för hyresbåt är bl.a. minst 18 års ålder, giltigt körkort som berättigar till att framföra personbil eller sådant läkarintyg som krävs för att få ett körkort för personbil, avlagd första hjälpenutbildning samt lämplig erfarenhet av framförande av farkost. För erhållande av förarbrev för hyresbåt förutsätts också att den sökande kan påvisa att han eller hon har den yrkesskicklighet som krävs för framförande av hyresbåt.

I lagen om fartygspersonal föreskrivs bl.a. om fartygsbemanning och vakthållning. Hyresbåtar som hyrs ut bemannade omfattas av de bemanningskrav som enligt lagen om fartygspersonal och bemanningsförordningen gäller i internationell fart samt bestämmelserna om vakthållning. Enligt lagen om fartygspersonal ska bemanningen för en hyresbåt som används i internationell fart fastställas och en ansökan om bemanningscertifikat lämnas till Trafiksäkerhetsverket. I bemanningsförordningen anges vilka dokument som ska lämnas till Trafiksäkerhetsverket som bilagor till ansökan om fastställande av bemanning. Bemanningscertifikat för internationell fart kan utfärdas för högst fem år.

Bestämmelserna om fartygsbemanning och bemanningscertifikat grundar sig på internationella konventioner som utarbetats inom ramen för IMO, särskilt bilagan till 1974 års konvent-

ion om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981, nedan SOLAS-konventionen). I allmänhet tillämpas SOLAS-konventionen inte på nöjesfartyg, som används för annat än kommersiellt syfte, med undantag av vissa kapitel och regler i konventionen som tillämpas på alla fartyg.

Bestämmelser om de tekniska krav som ställs på hyresbåtar finns i lagen om fartygssäkerhet. Liksom lagen om fartygspersonal och lagen om transportservice tillämpas inte heller lagen om fartygssäkerhet på vanliga nöjesbåtar. Enligt lagen om fartygssäkerhet ska alla hyresbåtar – även obemannade – besiktas. Enligt samma lag meddelar Trafiksäkerhetsverket närmare föreskrifter om när första besiktning, förnyad besiktning, årlig besiktning, periodisk besiktning och mellanliggande besiktning ska utföras och vad som ingår i besiktningarna. Trafiksäkerhetsverket har med stöd av lagen om fartygssäkerhet meddelat en föreskrift om besiktning av fartyg (20.6.2017, TRAFI/372160/03.04.01.00/2016).

Anvisningar om besiktning av hyresbåtar finns på Trafiksäkerhetsverkets webbplats <https://www.trafi.fi/veneily/veneilyturvallisuus/vuokraveneet>. Hyresbåtar som genomgått första besiktning efter den 1 januari 2010 ska förses med CE-märkning. Om en båt som ska besiktas som hyresbåt saknar CE-märkning ska den genomgå en s.k. bedömning av överensstämmelse av färdigbyggd båt, där båten bedöms av det anmälda organet, varefter ägaren kan förse båten med ett CE-märke, om den uppfyller kraven. I motsats till många andra konsumentprodukter är det således möjligt att skaffa CE-märkning för båtar i efterskott. I lagen om fritidsbåtar har bedömningen av färdigbyggd produkt emellertid preciserats, och enligt lagen är en bedömning möjlig endast i vissa fall. En bedömning är möjlig endast om det är fråga om en båt som tagits i bruk av en privatimportör och tillverkaren inte har gjort en bedömning av produkten, om motorn eller farkosten har genomgått omfattande ändringar, eller om en farkost som byggts för eget bruk släpps ut på marknaden innan tidsfristen på fem år har löpt ut. Efter att den nya lagen om fritidsbåtar trädde i kraft har det således inte varit möjligt att göra en bedömning av färdigbyggd produkt i fråga om en båt som ska börja användas som hyresbåt, om båten saknar CE-märkning.

Lagen om fartygssäkerhet innehåller ett bemyndigande enligt vilket Trafiksäkerhetsverket kan meddela föreskrifter för uppfyllande av de allmänna säkerhetskraven och säkerställande av en tillräcklig fartygssäkerhetsnivå när det gäller bl.a. hyresbåtars konstruktion och utrustning, stabilitet, navigationsutrustning, navigationsljus, brandsäkerhet och elinstallationer. Trafiksäkerhetsverket har med stöd av detta bemyndigande meddelat en föreskrift om anordningar och utrustning för hyresbåtar (24.4.2015, TRAFI/31284/03.04.01.00/2014). I föreskriften indelas hyresbåtar bl.a. i klasser enligt fartområden. Fartområdena har fastställts i lagen om fartygssäkerhet, och i föreskriften indelas hyresbåtar i klasserna I-V. Vidare innefattar föreskriften bl.a. krav på hyresbåtars släckredskap och brandvarnare samt flytgassystem och flytgasanordningar, ankare samt ankartrossar och ankarkättingar, navigations- och radioutrustning samt livräddningsutrustning. Kraven beror på i vilket fartområde hyresbåten trafikerar.

1.1.8 Sjölagens tillämplighet på småbåtstrafik

Sjölagen (674/1994) reglerar i första hand handelssjöfarten. Enligt 1 kap. 9 § i sjölagen ska sjölagens bestämmelser tillämpas på fartyg som inte används i handelssjöfart endast om bestämmelserna i det enskilda fallet är tillämpliga på ett sådant fartyg. Bestämmelsen förutsätter att det från fall till fall ska övervägas vilka bestämmelser i sjölagen som ska tillämpas på annan fart än handelssjöfart. Handelssjöfart definieras inte i den gällande sjölagen, men t.ex. i motiveringen till fartygsregisterlagen (512/1993) (RP 24/1993) konstateras det att med han-

delssjöfart förstås allmänt all sådan verksamhet som idkas med fartyg i förvärvssyfte eller annars mot vederlag. De mest typiska verksamhetsformerna är transport av gods och passagerare. Som handelssjöfart anses också t.ex. bogsering, isbrytning, fångst och räddningsverksamhet samt assistans.

När det gäller farkoster tillämpas sjölagen t.ex. på farkosternas nationalitet och rätt att föra finsk flagg. Det förblir dock i viss mån oklart huruvida t.ex. sjölagens bestämmelser om befälhavare, sjöräddning eller skador orsakade av förorening genom bunkerolja kan tillämpas även på småbåtstrafik.

Enligt 6 kap. 9 § i sjölagen ansvarar befälhavaren för att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömanskap. Försummelse av denna skyldighet sanktioneras i lagens 20 kap. 2 §. Bestämmelsen bygger på begreppet "ordinary practice of seamen", som används i regel 2 i sjövägsreglerna. Begreppet gott sjömanskap har dock inte definierats i lagstiftningen. Kravet på iakttagande av gott sjömanskap inbegriper en skyldighet att säkerställa att fartyget är i skick med avseende på sina tekniska egenskaper och bemannat så att det är redo för och klarar av att genomföra en sjöresa. Det innebär också att fartygets befälhavare ska vara beredd att vidta alla nödvändiga åtgärder för att trygga fartygets och lastens säkerhet.

1.1.9 Bestämmelser om sjöräddning och miljökrav

Sjöräddningslagen (1145/2001) innehåller bestämmelser om efterspaning och räddning av människor som är i fara, den akutvård som ges dem och skötseln av den radiokommunikation som hänför sig till kritiska lägen. Enligt 10 § ska den som vet att någon annan är i fara till havs skyldig att på eget initiativ vidta åtgärder för att rädda den nödställda, om det är möjligt utan att han eller hon försätter sig själv eller andra i oskälig fara. I lagen föreskrivs också om att kritiska lägen ska rapporteras till den behöriga sjöräddningscentralen eller sjöräddningsundercentralen.

Med stöd av sjöräddningslagen har utfärdats statsrådets förordning om sjöräddning (37/2002), som innehåller bestämmelser om bl.a. tillståndspliktiga nödsignaler och förfarandet vid ansökan om arvode för deltagande i ett sjöräddningsuppdrag.

I 2 kap. 3 § i vattenlagen (587/2011) finns en allmän bestämmelse enligt vilken var och en – om inte något annat föreskrivs i lag – har rätt att utan att orsaka onödig skada, olägenhet eller störning färdas i vattendrag och på is över vattendrag, tillfälligt ankra i vattendrag, flotta virke och simma i vattendrag samt under vissa förutsättningar tillfälligt flytta fångstredskap och andra lösa föremål i en kungsådra eller allmän farled samt lösa föremål utanför leden.

Bestämmelser om utsläpp av skadliga ämnen till luft och vatten samt mottagning av avfall i hamn finns i miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009) och statsrådets förordning om miljöskydd för sjöfarten (76/2010), som utfärdats med stöd av denna. Lagens tillämpningsområde omfattar fartyg. Definitionen på fartyg omfattar alla typer av farkoster. Båtförare och andra användare av farkoster ska således iaktta de allmänna förbuden om utsläpp av skadliga ämnen, såsom olja, fasta avfall och toalettavfall, till vatten.

1.1.10 Sjötrafikbrott och förseelser

Sjötrafiklagens 24 § innehåller en straffbestämmelse, enligt vilken den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot sjötrafiklagen eller bestämmelser eller föreskrifter som meddelats

med stöd av den ska dömas till böter för sjötrafikförseelse, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs i någon annan lag. I lagens 5 § redogörs i praktiken för de gärningar som, om de försummas, kan leda till straff. Denna paragraf innehåller en skyldighet för var och en som färdas på vatten med en farkost att iaktta omsorg och försiktighet. Var och en som färdas på vatten ska iaktta den omsorg och försiktighet som omständigheterna kräver och förfara så att han eller hon inte utan tvingande skäl försvårar eller stör andras färd på vatten och inte heller åstadkommer fara eller skada för andra eller fara eller avsevärda eller onödiga olägenheter eller störningar för naturen eller den övriga miljön, fisket, allmänt nyttjande av naturen för rekreation eller något annat allmänt eller enskilt intresse. Vidare innehåller paragrafen en skyldighet för den som framför en farkost att iaktta trafikreglerna för sjötrafiken och de påbud, förbud och begränsningar som sjötrafikmärken eller ljussignaler anger.

Bestämmelser om trafikbrott finns i 23 kap. i strafflagen (39/1889). Väsentliga bestämmelser i detta kapitel med tanke på sjötrafiken är bestämmelsen om äventyrande av trafiksäkerheten i 1 § och bestämmelsen om grovt äventyrande av trafiksäkerheten i 2 §. Om den som ansvarar för manövreringen av ett fartyg eller som i ett fartyg sköter en uppgift som väsentligt påverkar fartygets trafiksäkerhet bryter mot sjötrafiklagen eller mot bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av denna eller mot bestämmelser eller föreskrifter om sjövägsreglerna, reglerna för inre farvatten eller kanaler och gärningen är ägnad att äventyra någon annans säkerhet, ska denna person dömas till böter eller till fängelse i högst sex månader. Bestämmelsen tillämpas inte om förfarandet är ägnat att orsaka endast obetydlig fara. För grovt äventyrande av trafiksäkerheten döms också den som sköter en ovannämnd uppgift, om han eller hon uppsåtligen eller av grov oaktsamhet försummar att på behörigt sätt hålla utkik, inte iakttar en med hänsyn till förhållandena trygg hastighet, vid fara för sammanstötning inte iakttar väjningsplikt eller på ett annat härmed jämförbart sätt bryter mot sjötrafiklagen eller mot bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av denna eller mot bestämmelser eller föreskrifter om sjövägsreglerna, reglerna för inre farvatten eller kanaler, och brottet är ägnat att på ett allvarligt sätt äventyra någon annans liv eller hälsa.

I 5 § i samma kapitel föreskrivs om fylleri i sjötrafik, i 8 § om överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad, i 10 § om förande av fortskaffningsmedel utan behörighet och i 11 a § om störande av trafik.

För fylleri i sjötrafik döms inte, om det är fråga om en roddbåt eller en med en sådan i fråga om storlek, fart eller annars jämförbar farkost. För fylleri i sjötrafik döms i övrigt till böter eller till fängelse i högst två år den som manövrerar ett fartyg eller som i ett fartyg sköter en uppgift som väsentligt påverkar fartygets trafiksäkerhet, då han eller hon har en alkoholhalt på minst 1,0 promille i blodet eller minst 0,44 milligram per liter i utandningsluften eller då hans eller hennes förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt. Vidare ska en person dömas om han eller hon har intagit annat rusmedel än alkohol eller intagit sådant rusmedel och alkohol så att hans eller hennes förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt. Dessutom förutsätts också att omständigheterna är sådana att gärningen är ägnad att äventyra någon annans säkerhet. Promillegränsen är lägre i fråga om yrkesmässig sjötrafik. För fylleri i sjötrafik döms också den som manövrerar ett fartyg i yrkesmässig sjötrafik, eller i ett sådant fartyg på förordnande sköter en arbetsuppgift som väsentligt påverkar fartygets trafiksäkerhet eller förhindrandet av miljöförening och alkoholhalten i hans eller hennes blod medan uppgiften utförs eller därefter är minst 0,5 promille i hans eller hennes blod eller minst 0,22 milligram per liter i utandningsluften. Det ska noteras att många rederier tillämpar en strängare praxis än lagen med avseende på promillegränserna.

För miljöförseelse döms till böter eller till fängelse i högst sex månader den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot 5 § i sjötrafiklagen eller mot förbud eller begränsningar som gäller ett visst område eller en viss farkosttyp och som har meddelats med stöd av sjötrafiklagen, så att gärningen är ägnad att förorsaka fara för miljön. Bestämmelsen ingår i 48 kap. 3 § 4 mom. i strafflagen.

I 12 § i lagen om ordningsbotsförseelser (986/2016) föreskrivs om ordningsbotsförseelser som gäller försummelse att följa sjötrafiklagen. Ordningsbot föreläggs om gärningen begåtts genom uppsåt eller vållande men inte uppfyller rekvisiten i strafflagens eller sjötrafiklagens straffbestämmelser. Ordningsbot föreläggs förare som bryter mot i sjötrafiklagen avsedda påbud, förbud eller begränsningar som anges med sjötrafikmärken eller ljussignaler, och ordningsbot kan också föreläggas förare som inte följer hastighetsbegränsningarna. Vidare föreläggs ordningsbot för framförande av farkost utan sådan utrustning om vilken det utfärdats bestämmelser med stöd av sjötrafiklagen och vilken ska medföras i farkosten – med undantag av räddningsvästar eller motsvarande skyddsutrustning – eller sådana dokument som avses i sjötrafiklagen liksom även för försummelse av regionala förbud eller begränsningar som meddelats med stöd av sjötrafiklagen. I 12 § i lagen om ordningsbotsförseelser föreskrivs också om förseelser som gäller registrering av farkoster.

De viktigaste straffbestämmelserna i sjölagen med avseende på reformen av sjötrafiklagen finns i lagens 20 kap. 1 och 2 §, där det föreskrivs om underlåtenhet att se till att fartyget är sjövärdigt (1 §) och underlåtenhet att iaktta gott sjömanskap (2 §). I 20 kap. 1 § 1 mom. i sjölagen konstateras att om en befälhavare utan att vara tvungen till det gått till sjöss med ett fartyg som har haft sådana brister i fråga om skrov, maskin eller utrustning eller som har varit så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat att han eller hon borde ha insett att resan var förbunden med uppenbar livsfara för dem som var ombord, ska befälhavaren dömas till böter eller till fängelse i högst ett år. Om en i paragrafen nämnd åtgärd orsakar en faktisk skada kan befälhavaren enligt 6 mom. i samma paragraf dömas till fängelse i högst två år. Om befälhavaren försummar att se till att fartyget är sjövärdigt men detta inte kan orsaka uppenbar livsfara för dem som är ombord ska han eller hon enligt 3 mom. dömas till böter eller till fängelse i högst sex månader. Om en motsvarande åtgärd eller försummelse däremot har lett till en faktisk skada kan befälhavaren dömas till fängelse för högst ett år. Om befälhavaren har underlåtit att iaktta gott sjömanskap, dvs. att framföra och hantera fartyget i enlighet med gott sjömanskap, kan han eller hon dömas till böter med stöd av 5 mom.

Enligt 20 kap. 2 § betraktas som underlåtenhet att iaktta gott sjömanskap även sådana fall där en befälhavare på något annat sätt än vad som avses i 1 § eller en maskinchef, en styrman, en maskinmästare eller någon annan, som på fartyget fullgör en uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, försummar det som han eller hon för undvikande av en sjöolycka är skyldig att utföra som en god sjöman. För sådan försummelse ska personen i fråga, om inte strängare straff för försummelsen föreskrivs någon annanstans, dömas till böter eller fängelse i högst ett år.

Vidare innehåller sjölagen straffbestämmelser om bl.a. försummelse av förpliktelserna beträffande skeppshandlingarna och underlåtenhet vid sammanstötning.

Förordningen innefattande trafikstadga för kanaler och rörliga broar innehåller en straffbestämmelse om kanaltrafikförseelse. Enligt den ska den som bryter mot bestämmelserna i förordningen eller föreskrifter som utfärdas med stöd av den ska dömas till böter, om inte sträng-

are straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag. Ett strängare straff ingår i den ovannämnda bestämmelsen i strafflagen.

Även förordningen om utmärkning av farlederna innehåller en motsvarande bestämmelse, enligt vilken den som bryter mot bestämmelserna i förordningen i fråga eller med stöd av den utfärdade föreskrifter ska dömas, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för förseelse beträffande utmärkning av farled till böter. Enligt samma förordning ska den som vid en flytande säkerhetsanordning fastgör fartyg, båt, fångstredskap eller annat dylikt dömas, även om gärningen inte skulle ha förorsakat att anordningen har förskjutit sig från sin plats eller blivit skadad, för äventyrande av säkerhetsanordnings funktionsduglighet till böter. Även lagen om fartygspersonal och lagen om fartygssäkerhet innehåller straffbestämmelser. Lagen om fartygspersonal innehåller en straffbestämmelse om sjöfartsförseelse. Enligt denna ska den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet försummar att iaktta vissa bestämmelser i lagen om fartygspersonal dömas till böter för sjöfartsförseelse, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag. Lagen om fartygssäkerhet innehåller en straffbestämmelse om fartygssäkerhetsförseelse. Enligt denna ska den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i lagen om fartygssäkerhet eller föreskrifter som utfärdats med stöd av den dömas till böter, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag.

1.1.11 Andra författningar som gäller färd på vatten och småbåtstrafik

Bestämmelser om gränserna för Finlands territorialvatten finns i lagen om gränserna för Finlands territorialvatten (463/1956) och i förordningen om tillämpningen av lagen om gränserna för Finlands territorialvatten (993/1995), som utfärdats med stöd av denna.

Om gränsövergångsställen föreskrivs i statsrådets förordning om gränsövergångsställen och fördelningen av gränskontrolluppgifter vid dem (901/2006).

Bestämmelser om användningen av Finlands flagga och specialflagga på nöjesfartyg finns i lagen om Finlands flagga (380/1978) och förordningen om fritidsfarkosters flaggor (292/1983), som utfärdats med stöd av denna.

Båtförare som sysslar med fiske ska också vara förtrogen med bestämmelserna i lagen om fiske (379/2015).

Därtill innehåller terrängtrafiklagen (1710/1995) bestämmelser om regionala förbud och begränsningar som NTM-centralen kan fastställa och som gäller användning av motordrivna fordon inom ett visst isbelagt vattenområde.

1.2 Praxis

1.2.1 Båtlivet och hyresbåtsverksamhet

Trafiksäkerhetsverkets publikation Veneilyn määrä sekä sen taloudelliset ja ympäristövaikutukset Suomessa, Trafin tutkimuksia 4/2017 (Båtlivets omfattning samt dess ekonomiska och miljörelaterade konsekvenser i Finland, Trafis undersökningsrapporter 4/2017 (nedan Trafiksäkerhetsverkets undersökning om båtlivet) beskriver nuläget för båtlivet i Finland. Undersökningen innefattar uppskattningar av antalet farkoster samt båtlivets säkerhets- och miljökonsekvenser samt ekonomiska konsekvenser. Undersökningsmaterialet har samlats in

genom slumpmässiga telefonintervjuer och en internetenkät som riktats till aktiva båt användare. Dessutom har material samlats in från myndigheter och intressegrupper som verkar inom båtlivet. Vid tolkningen av undersökningen ska det noteras att undersökningen endast gäller privatägda motordrivna fritidsbåtar och att materialet har samlats in från olika källor, av vilka en del är mer täckande än andra.

Enligt uppskattningar har farkostflottan vuxit något under de senaste 12 åren. I synnerhet antalet båtar utan motor har ökat. År 2016 fanns det uppskattningsvis 1,1 miljoner farkoster i Finland. Av dessa farkoster var cirka 554 000 motoriserade och cirka 603 000 icke-motoriserade. Den största typgruppen av alla motoriserade farkoster var motorbåtar med högst 20 hästkrafters utombordsmotor (54 procent). Andra vanliga båttypen var motorbåtar med utombordsmotor över 20 hk (30 procent), båtar med inombordsmotor (10 procent) och segelbåtar (3 procent). De flesta motoriserade farkosterna fanns i Nyland, Egentliga Finland och Birkaland, dvs. i områden med stor befolkning och lättåtkomlighet till skärgård, havsområden och/eller insjöar.

År 2016 bedömdes genomsnittslängden hos samtliga motoriserade farkoster till 5,4 meter och genomsnittsåldern till 19,5 år. Av motortyperna var 2- och 4-takts bensinmotorer mest populära, med en genomsnittlig effekt av 36 hästkrafter.

Den 31 december 2016 ingick sammanlagt 203 343 farkoster i Trafiksäkerhetsverkets register, och av dessa var fler än 180 000 motorbåtar, fler än 13 000 segelbåtar och fler än 4 000 andra farkoster. Förutom Trafiksäkerhetsverket för även båtsällskapen egna båtregister.

Det är frivilligt att besikta fritidsbåtar. Båtfarare som hör till ett båtsällskap kan låta besikta sin båt inom sitt båtsällskap. Exempelvis Suomen Purjehdus ja Veneily ry administrerar ett besiktningssystem för båtar inom medlemssällskapen. Finlands Sjöräddningssällskap rf och Finlands Navigationsförbund rf ingår som samarbetspartner i besiktningssystemet. Suomen Purjehdus ja Veneily ry har utarbetat besiktningssystemet. Föreningen i fråga utbildar besiktningsmän och beviljar dem besiktningstillstånd. Under seglatsäsongen 2016 besiktades cirka 12 000 båtar inom de medlemssällskap som hör till föreningen i fråga. Därtill administrerar Suomen Työväen Urheiluliitto ry ett eget besiktningssystem.

En stor del av båtarna använder båtar som de själva äger, medan en del använder båtar som ägs av en släkting eller samägda båtar. En obetydlig del av båtarna är hyrda. Båtanvändarnas beteende till sjöss förändras med åldern, men små motorbåtar med högst 20 hästkrafters utombordsmotor hör till de mest populära båttyperna i nästan alla åldersklasser bland båt användarna. Framför allt bland aktiva båt användare är båtlivet ofta en hobby som varar många år, t.o.m. flera årtionden.

Kurser som leder till en båtförarexamen är bl.a. navigationskurser på grundnivå och fortsättningsnivå, astronomisk navigation, CEVNI-examen och internationellt förarbrev för fritidsbåt. I slutet av 2016 fanns det sammanlagt sex utbildningssystem som administreras av båtorganisationer och kvalitetsgranskas av Trafiksäkerhetsverket. Kurser tillhandahålls av Aboa Mare (Novia), Finlands Navigationsförbund rf, Suomen Navigoinninopettajat ry, Suomen Purjehduksenopettajat ry, Suomen Purjehdus ja Veneily ry samt Turvallisesti vesillä ry. Framför allt bland de aktiva båt användarna har de som avlagt en båtförarexamen ofta avlagt en navigationskurs på grundnivå eller fortsättningsnivå eller skaffat ett internationellt förarbrev för fritidsbåt. En avlagd förarexamen är vanligare bland dem som använder större båtar och som

använder båt utomlands än bland dem som använder mindre båtar och som trafikerar i insjövattnen.

Det finns fler än 500 båtsällskap i Finland, och största delen av dessa hör till någon takorganisation. Suomen Purjehdus ja Veneily ry har 314 medlemssällskap, Finlands Navigationsförbund rf har 98 medlemssällskap, Suomen Työväen urheiluliitto ry har 37 medlemssällskap och Finlands Sjöräddningssällskap rf, som bedriver frivillig sjöräddningsverksamhet, har sammanlagt 57 sjöräddningsföreningar involverade i sin verksamhet. Båtsällskapen möjliggör ett båtliv i gemenskapsanda. Hur många båt användare som hör till ett båtsällskap varierar mellan de olika båttyperna. Av dem som använder segelbåt hör t.ex. en betydande del till något båtsällskap. Framför allt bland de aktiva båt användarna är det vanligt att de som hör till ett båtsällskap använder sin båt utomlands eller i Finlands havsområden. Typiskt för dem som rör sig på Finlands insjöar är att de använder sin båt för dagsturer eller resor till stugan. Medlemskap i ett båtsällskap är vanligt bland dem som huvudsakligen använder sin båt för utfärder och resor, medan de som endast använder sin båt för att ta sig till och från stugan sällan hör till ett båtsällskap.

Den tid som finländarna tillbringa på sjön under båtsäsongen bedöms ha minskat något under de senaste åren. Båt användarna utnyttjar farkosterna för resor till stugan, korta dagsturer samt resor som varar flera dagar eller upp till en vecka. Under semestertid används båtarna betydligt oftare än utanför semestertid. Under semestertid använder uppskattningsvis mer än hälften av båt användarna båten minst varje vecka, och cirka två tredjedelar av dem använder båten åtminstone några gånger i månaden.

En del av båt användarna övernattar under båt resorna. Uppskattningsvis tre fjärdedelar av båt användarna använder farkosterna i närheten av hemmahamnen, och det mest populära båt livsområdet utanför hemmahamnen är Skärgårdshavet.

I Finland tar man i regel väl hand om sina farkoster och färdigheter till sjöss. Båtsäkerheten har förbättrats under de senaste åren, eftersom antalet farkostolyckor med dödlig utgång har minskat och antalet båt förare med en blodalkoholhalt över den tillåtna har blivit färre vid polisens utandningsprov. Båt användarna har blivit mer miljömedvetna. Kraven i fråga om miljökonsekvenser har blivit striktare, och samtidigt har allt fler båtar försetts med utrustning som underlättar modern avfallshantering.

Den totala omsättningen inom branscher med anknytning till båt liv var 627 miljoner euro år 2015. År 2016 använde båt användarna 301 miljoner euro årligen för underhåll av farkosterna, innefattande utrustning och tillbehör, båt service, hamnplats för båten, vinterupplag samt sjösättning och upptagning. Båt användarnas bränslekostnader uppskattades till cirka 80 miljoner euro om året. Båt livet gav skatteinkomster på uppskattningsvis 176 miljoner euro, av vilket huvuddelen var bränsleskatter och mervärdesskatter.

Trafikverket lät år 2017 utföra en undersökning om båt livet ("Veneilijät 2017"). Undersökningen visade att båt användarna huvudsakligen var nöjda både med farlederna och med farledshållningen. Nöjdheten med farlederna hade t.o.m. ökat i de flesta avseenden jämfört med 2012 års undersökning.

Kraven i fråga om hyresbåtar fastställdes ursprungligen främst med tanke på sådana situationer där en enskild person hyr en obemannad båt för inrikes resor på fritiden. Båtuthyrningsverksamhet bedrevs dock redan då i praktiken i vidare utsträckning. Storskalig båtuthyrnings-

verksamhet bedrevs också av företag vars uthyrda båtar med besättning användes för internationella resor. Båtuthyrningsverksamheten fick med tiden en annan karaktär. Verksamheten ökade och bedrevs alltmer yrkesmässigt. Båtarna användes allt oftare för internationella resor, och de blev allt större och fick allt högre maskinstyrka. Vidare hyrdes båtar oftare än tidigare ut bemannade, och det blev allt vanligare att en båt hade fler än 12 passagerare. Sådana hyresbåtar som transporterade fler än 12 passagerare konkurrerade i praktiken med fartyg som besiktats som passagerarfartyg. Detta försatte egentliga passagerarfartyg i en sämre ställning i förhållande till hyresbåtar, eftersom striktare krav i fråga om bemanning, utrustning och fartygsteknik ställdes på passagerarfartyg jämfört med fritidsbåtar som besiktats som hyresbåtar.

I dagens läge bedrivs två typer av affärsverksamhet med hjälp av hyresbåtar i Finland. Kunderna kan hyra en båt som är antingen obemannad eller bemannad. Båtar som hyrs ut bemannade är vanligtvis förbindelsebåtar till öar samt båtar som används för att erbjuda upplevelsetjänster, t.ex. seglatser för grupper eller fisketurism. Det finns några hyresbåtsföretagare i Finland som hyr ut tiotals obemannade hyresbåtar främst för semesterbruk. I viss mån hyr även privatpersoner ut sina egna båtar till privatpersoner för eget bruk. Denna typ av verksamhet bedöms vara marginell. I regel trafikerar hyresbåtar endast längs Finlands kust, men några tiotal hyresbåtar har besiktats för internationell fart.

Det exakta antalet fritidsbåtar som besiktats som hyresbåtar är inte känt, men det har uppskattats vara cirka 800, vilket är mindre än 0,5 procent av det totala antalet fritidsbåtar som ingår i Trafiksäkerhetsverkets farkostregister. Hyresbåtar delas in i fyra olika klasser. Största delen av alla hyresbåtar besiktas för fartområde 1, och utrustningskraven i fråga om dessa skiljer sig inte mycket från de utrustningskrav som gäller andra farkoster. Den främsta skillnaden är de räddnings- och nödsignalanordningar som krävs i fråga om hyresbåtar. Besiktningarna i klasserna I-III utförs av utsedda besiktningmän vid Trafiksäkerhetsverket och besiktningarna i klass IV av Trafiksäkerhetsverkets utsedda inspektörer.

Antalet hyresbåtsförare är något större. Under perioden 2005-2017 har Trafiksäkerhetsverket beviljat sammanlagt cirka 2 500 förarbrev för hyresbåt, dvs. i genomsnitt 192 förarbrev per år. Internationella förarbrev för fritidsbåt skaffades förutom av hyresbåtsförare även av fritidsbåtsförare. Under samma period har 7 269 sådana förarbrev beviljats, vilket innebär i genomsnitt 559 förarbrev per år. Den affärsverksamhet som bedrivs med hyresbåtar är mycket mångsidig, trots att marknaden är liten. Den omfattar allt från obemannade motorbåtar i trafik på inre vattenvägar till bemannade segelbåtar i internationell fart. Regionalt sett har hyresbåtsverksamheten bedömts vara störst längs kusten i Södra Finland och i Saimens vattenområde.

Varje år beviljas på sin höjd några bemanningscertifikat för hyresbåtar i internationell fart. I bemanningscertifikaten för hyresbåtar förutsätts oftast att hyresbåten har en befälhavare eller en befälhavare och en däcksmän. I de flesta fallen har endast en enmansbesättning förutsatts i bemanningscertifikatet för hyresbåtar i inrikes fart. Däremot har det i fråga om inrikes fart på öppna havsområden kunnat krävas att en person i besättningen ska ha ett förarbrev för hyresbåt, och därtill att en däcksmän med båtlivserfarenhet som är förtrogen med fartyget finns ombord. Däcksmäns behörighetsbrev har dock inte krävts, i motsats till vad som hittills har förutsatts av fartyg i handelssjöfart. Beviljandet av bemanningscertifikat för inrikes fart har nyligen frångåtts i samband med en ändring av lagen om fartygspersonal som trädde i kraft den 1 juli 2018. I internationell fart, dvs. när det har varit fråga om en längre resa, har det ibland krävts att två personer ska ha ett förarbrev för hyresbåt och ett internationellt förarbrev för fritidsbåt.

1.2.2 Övervakning av sjötrafiken

Övervakningsuppgifter som hört till Trafiksäkerhetsverket i praktiken

Trafiksäkerhetsverket har i praktiken övervakat iakttagandet av kraven enligt sjötrafiklagen främst i samband med registreringar, i sådana fall där en farkost har konstaterats ha en sådan motoreffekt att förutsättningarna enligt 8 § i sjötrafiklagen inte uppfylls. Registrering av en farkost har alltså kunnat förvägras om det har ansetts att farkosten i fråga om konstruktion, utrustning, skick eller övriga egenskaper inte är säker på de farvatten där den används.

Praktisk övervakning av fritidsbåttrafiken har Trafiksäkerhetsverket endast utfört i samarbete med andra tillsynsmyndigheter, såsom båtpoliserna.

Inom övervakningen av handelssjöfarten är Trafiksäkerhetsverket en aktiv aktör.

Trafiksäkerhetsverket besiktade sammanlagt 157 hyresbåtar år 2016 och sammanlagt 199 hyresbåtar år 2017.

Det är rätt så populärt bland båtförarna att utbilda sig frivilligt och ansöka om behörighetsbrev. Ansökan om behörighetsbrev lämnas till Trafiksäkerhetsverket. Trafiksäkerhetsverket beviljar varje år 100-150 förarbrev för hyresbåt och 450-500 internationella förarbrev för fritidsbåt. År 2016 beviljades sammanlagt 619 behörighetsbrev av dessa typer, och år 2017 var det sammanlagda antalet 556.

Under de senaste åren har Trafiksäkerhetsverket inte fattat i 16 § i sjötrafiklagen angivna beslut om förbud mot eller begränsning av en viss farkosttyp för fartyg som används för handelssjöfart.

Övervakningsuppgifter som hört till Trafikverket i praktiken

Trafikverket har fattat beslut om varje ändring av farled och/eller säkerhetsanordning som ska göras i en allmän farled (s.k. farledsbeslut). Via beslutet har ändringarna bekräftats och uppgifterna enligt beslutet har märkts ut på sjökorten. Farledshållarna för en allmän farled har framställt ärendet för Trafikverket för beslut i form av ett s.k. farledsförslag. I samband med farledsbeslutet har Trafikverket övervägt bl.a. hur ändamålsenlig en säkerhetsanordning är. Under de senaste åren har Trafikverket varje år fattat 130-210 beslut som gällt offentliga farleder som Trafikverket förvaltar. Det varierande antalet beror delvis på programmet för förnyande och utgivning av sjökort. Utifrån andra farledshållares farledsförslag har Trafikverket fattat 10-20 farledsbeslut per år.

Trafikverket har varje år fattat 5-10 regionala förbuds- eller begränsningsbeslut som gällt farleder. Antalet avslagsbeslut har varit 0-2 per år. Hos förvaltningsdomstolen har anförts besvär över 0-2 beslut varje år. Vidare har Trafikverket fattat beslut om tillfälliga förbud mot och begränsningar av sjötrafik i situationer där man har behövt stänga ett vattenområde tillfälligt men det inte har varit möjligt att tillämpa sjötrafiklagen eller lagen om fartygsservice, eftersom dessa inte täcker alla vattenområden eller all sjötrafik.

Trafikverket har ansvarat för ordnandet av ledningstjänster för kanaltrafiken. Trafikverket har ordnat en kanalledningstjänst, dvs. användningstjänst, för alla kanaler som verket förvaltar. Tjänsterna har lagts ut på entreprenad. Totalt 18 kanalslussar tillhandahåller en användnings-

tjänst, vilket innebär att det finns särskild kanalpersonal som kan anlitas för detta ändamål (distansanvändning vid 14 slussar, lokal användning vid 4 slussar), och 21 slussar är automatiserade för självbetjäning.

Miljöförvaltningens tillsynsuppgifter

Under de fem senaste åren (2012-2016) har NTM-centralerna fattat 29 beslut om regionala förbud och begränsningar enligt sjötrafiklagen, och i 24 av dessa har förslaget till förbud eller begränsning godkänts: år 2016 godkändes sex förslag, år 2015 fem, år 2014 sju, år 2013 tre och år 2012 tre. Under samma period har fem förslag förkastats (år 2014 förkastades fyra och år 2012 förkastades ett).

Kommunerna i området för NTM-centralen i Nyland har under åren 2012-2016 beviljat fem tävlings-/övningstillstånd.

Inga beslut om förbud eller begränsningar i fråga om användningen av olika farkosttyper har fattats. I fem ansökningar har det föreslagits att vattenskoterkörning ska förbjudas.

Hos förvaltningsdomstolen har anförts besvär över två avslag på förslag till förbuds- eller begränsningsbeslut. I bägge fallen har beslutet emellertid hållits i kraft.

Regionförvaltningsverkets uppgifter

Regionförvaltningsverken är beslutsmyndigheter enligt vattenlagen. Regionförvaltningsverken kan med stöd av vattenlagen på ansökan bestämma att en farled ska vara en allmän farled. En farled kan på ansökan av Trafikverket fastställas vara en offentlig farled och på ansökan av andra aktörer en allmän lokal farled. Regionförvaltningsverken behandlar också på ansökan olika tillståndsärenden i enlighet med vattenlagen, bl.a. ärenden som gäller utplacering av en säkerhetsanordning för sjöfart i vattendraget eller på dess strand, om avtal inte har träffats om saken med ägaren till området.

Om Tullens tillsynsuppgifter

Tullen övervakar sjötrafiken som sådan eller i samband med annan övervakning, t.ex. tullövervakning eller övervakning av fiske eller lagligheten av bränslen som används i båtar. I samband med all tullövervakning utför också sjötrafikövervakningen en inspektion av objektet, och detsamma gäller vid övervakning av fiske och jakt. Under seglationssäsongen 2016 hade Tullen två egna båtar i Helsingfors samt en i Kotka och en på Saimen. Helsingfors båtgrupp övervakar ett vidsträckt område, och varje seglationssäsong har gruppen rest till Åland, Skärgårdshavet och även de östra delarna av Finska viken på övervakningsuppdrag.

Enligt Tullens bedömning har övervakningen varit långt ifrån tillräcklig, eftersom tillsynsmyndigheterna har saknat tillräckliga resurser åtminstone i de glesbebyggda skärgårdsområdena utanför de större städerna.

Enligt uppgifter från Tullen användes år 2016 i Helsingforsregionen 640,5 körtimmar, i Saimenområdet 68 körtimmar och i Kotka-Fredrikshamnsregionen 278 körtimmar för övervakningsuppdrag.

Enligt Tullen genomgår så gott som alla kunder som inspekteras även en utandningskontroll. Största delen av de påföljder som åläggs av Tullen (böter och ordningsböter) beror på bristfällig utrustning, brott mot registreringsföreskrifterna och fortkörning. Fortkörningar är enligt Tullen typiska exempel på underlåtenhet att iaktta ett sjötrafikmärke. Övervakningen utförs i praktiken med hjälp av hastighetsradar. En utmaning i övervakningen av hastighetsbegränsningarna är enligt Tullen sjötrafikmärken som placerats ut fel eller bristfälligt. Tullen anser i synnerhet övervakningen av hastighetsbegränsningsområden vara utmanande. Enligt Tullen finns det sådana begränsningsområden där övervakningen i praktiken förhindras av dåligt eller bristfälligt placerade sjötrafikmärken eller av ett område inom begränsningsområdet som är svårt att gestalta, vilket gör det onödigt att över huvud taget utföra övervakningen. Tullen anser det också vara ett problem att informationen om huruvida ett begränsningsområde är i kraft och vilken aktör som fastställt begränsningen ibland är mycket oklar och svåröverskådlig. Enligt Tullen är det ibland också utmanande att få reda på vem som de facto ansvarar för manövreringen av fartyget. I den gällande lagstiftningen talas det om förare, trots att det i själva verket kan finnas en annan person på fartyget som fungerar som befälhavare.

Polisens övervakning av sjötrafiken

Polisen övervakar sjötrafiken både på insjövattnen och i havsområdena. I fråga om insjöar är polisen den huvudsakliga tillsynsmyndigheten. Polisen har 102 farkoster i sin övervakningsflotta, och de består huvudsakligen av öppna båtar med motorer av olika storlek. Det finns 16 vattenjetar och 15 större patrullbåtar med hytt. Målet med polisens övervakning av sjötrafiken är att främja ett sunt båteteende till sjöss, minska förekomsten av fylleri i sjötrafiken samt främja användningen av skyddsutrustning. I praktiken riktas övervakningen in på båtförarna, båtarna och deras utrustning. Övervakningen utförs med polisbåtar, och dessa kan bistås av vattenjetar, som gör det möjligt att patrullera utanför farlederna närmare stränderna. Båtarna stoppas och inspekteras på en lämplig plats och under lämpliga förhållanden. Platserna väljs på polistaktiska grunder. Polisen följer båttrafiken och övervakar t.ex. iakttagandet av förbud mot att orsaka svall.

I den femårsplan för polisens båtutrustning och övervakning av sjötrafiken som Polisstyrelsen fastställt i februari 2018 betonas att övervakningen ska vara planmässig. Årsplanen preciseras och konkretiseras genom arbetsperiodspecifika planer, som får sin slutliga detaljerade form i arbetsskiftsplanerna. Genom planmässig verksamhet och informationsledning strävar man efter att fokusera övervakningen i geografiskt omfattande vattenområden på riskområden och riskbåtförare. När det gäller att fokusera övervakningen också på mindre sjöar och huvudsjöars randområden utnyttjas en analysverksamhet för sjötrafiken, som utvecklas som en del av den övriga trafikanalytiska verksamheten.

Den intensivaste övervakningstiden sträcker sig från juni till slutet av augusti. Övervakningen riktas framför allt in på veckoslut och i juli även på de övriga veckodagarna. Olika publika evenemang under sommaren tas i beaktande när övervakningen planeras.

Förutom sjötrafiken övervakas även natur- och miljöskyddet, användningen av lagenliga bränslen samt fiske och jakt. Till de uppgifter som sköts av polisens båtpatruller hör även framför allt övervakningen av den allmänna ordningen och säkerheten i vattenområden och i skärgården, olika spanings- och räddningsuppgifter, transportuppgifter, brottsbekämpningsuppgifter och säkerhetsuppgifter i anslutning till statsbesök. Därtill sköter båtpatrullerna också brådskande larmuppdrag.

År 2017 fastställdes 1 032 sjötrafikförseelser i myndigheternas (polisen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet) sjötrafikövervakning. Under försommaren består de vanligaste bristerna i fråga om utrustning av bristfälliga släckare. De flesta förseelserna gäller bristfällig utrustning (654 förseelser) och underlåtenhet att iaktta påbud, förbud och begränsningar som anges med ett sjötrafikmärke eller en ljussignal (213 förseelser). De vanligaste begränsningarna som försummas är hastighetsbegränsningar (174 förseelser).

Ljussignalsövervakning utövas sällan i kanaler. Iakttagandet av ljussignaler och trafikmärken övervakas genom observationer av båttrafikanternas agerande. Hastighetsövervakning utförs med hjälp av radar.

I princip kan allting övervakas, men mest utmanande är det att övervaka båtarnas hastigheter, eftersom man i allmänhet endast kan ingripa i en enskild båts färd åt gången. Dessutom kan det i vissa fall vara oklart för båttrafikanterna att en hastighetsbegränsning gäller i området i fråga, vilket leder till att de ofrivilligt överstiger den tillåtna hastigheten.

Enligt polisen finns det i och för sig inte för mycket lagstiftning om säkerhetsaspekter. Övervakningsresurserna och resursernas tillräcklighet har utgjort en större utmaning.

Vissa gamla oklara (av länen inrättade) hastighetsbegränsningsområden borde enligt polisens uppfattning tas bort eller åtminstone preciseras.

Gränsbevakningsväsendets övervakning av sjötrafiken och sjöräddningsuppgifter

Gränsbevakningsväsendet övervakar året runt all sjötrafik i havsområdet. Enligt 12 kap. 6 § i miljöskyddslagen för sjöfarten ska Gränsbevakningsväsendet utöva tillsyn över utsläpp till vatten och luft från fartyg i havsområden och användningen av skadliga påväxthindrande system samt i framtiden även över förbudet mot skifte av barlastvatten i Östersjön. Gränsbevakningsväsendet ansvarar också med stöd av lagen om fiske för övervakningen av rekreationsfiske och med stöd av lagen om ett påföljdssystem för och tillsynen över den gemensamma fiskeripolitiken (1188/2014) för övervakningen av kommersiellt fiske i havsområdena.

Gränsbevakningsväsendet övervakar sjötrafiken i anslutning till sin huvudsakliga uppgift, att upprätthålla gränssäkerheten, framför allt i havsområden men också på insjövatten i närheten av gränsen. Granskningar – t.ex. av förarens körskick och båtens utrustning – utförs också i samband med sjöräddningshändelser och andra larmuppdrag.

Gränsbevakningsväsendet har en fartygsmateriel med prestanda som lämpar sig för alla årstider och väderförhållanden. Fartygen har planerats uttryckligen för alla Gränsbevakningsväsendets lagstadgade uppgifter. Gränsbevakningsväsendet har för övervakningen av sjötrafiken fyra bevakningsfartyg, 14 kustbevakningsbåtar, 26 patrullbåtar och 24 snabba båtar.

Gränsbevakningsväsendet patrullerar årligen sammanlagt cirka 42 000 timmar i havsområdet med bevakningsfartyg, båtar, luftluftkuddefarkoster och isfartyg.

Gränsbevakningsväsendets patruller utför varje år cirka 11 000 granskningar som relaterar till sjötrafikbestämmelserna. Majoriteten av dessa utförs i havsområden. Övervakningen genomförs i samband med patrullering genom att man antingen profilerar påträffade båtar som sedan granskas eller övervakningstillslagsaktigt granskar alla påträffade båtar. I samband med granskningarna konstateras varje år cirka 900 (929 år 2016) sjötrafikförseelser. Polisen och

Gränsbevakningsväsendet fick år 2017 kännedom om sammanlagt 266 misstänkta fall av fylleri i sjötrafik.

Gränsbevakningsväsendet är enligt sjöräddningslagen även ledande sjöräddningsmyndighet. Räddningsverken ansvarar för sin del för organiseringen och ledningen av sjöräddningsuppdrag på insjöar.

Enligt Gränsbevakningsväsendet skedde inga betydande förändringar i den marina säkerheten i Finlands närområde under 2016. Fartygstrafiken i Finska viken är alltfjämt livlig.

Under staben för gränsbevakningsväsendet opererar två sjöbevakningssektioner: Finska vikens sjöbevakningssektion och Västra Finlands sjöbevakningssektion. Sjöbevakningssektionerna ansvarar för gränsövervakning, in- och utresekontroller samt sjöräddningstjänsten inom sina respektive områden. År 2016 upprätthöll sjöbevakningssektionerna kontinuerlig ledningsberedskap inom sjöräddningsverksamheten och kontinuerlig jour över radiokommunikationen i nödsituationer inom sjöräddningen. Inom sjöräddningen förmådde man bistå i alla nödsituationer.

I utvecklingen av sjöräddningsverksamheten har man under de senaste åren prioriterat beredskap för storolyckor och hantering av dessa samt utveckling av gemensamma sjöräddningsmodeller.

Största delen av sjöräddnings- och biståndsuppdragen gällde liksom tidigare år (1500-2000 uppdrag per år) fritidsbåtar. Bland dessa är andelen båtfarare som gör längre resor med sin båt relativt liten. Majoriteten av de hjälpbehövande har varit ute på en dagstur med sin båt. Inom handelssjöfarten genomförs årligen 300-400 räddningsuppdrag, av vilka största delen (cirka 70 procent) är läkarkonsultationer per telefon, som till stor del hänför sig till sjukdomsattacker och olycksfall som inträffat ombord. Vidare ska det noteras att av samtliga räddningsuppdrag varje år har 200-400 uppdrag inget samband med sjöfart. I dessa räddningsuppdrag består de hjälpbehövande av motionärer, pilkare, personer som färdas på is med motorfordon och simmare som råkat i nöd i ett havsområde.

Gränsbevakningsväsendet får varje år kännedom om cirka 20 drunkningsfall i havsområden. Bortsett från några enstaka fall har dessa olycksfall som haft dödlig utgång inget samband med båtliv. De som omkommit har huvudsakligen simmat eller rört sig på is. Båtfarande ingår inte nödvändigtvis varje år i statistiken över dödsfall i havsområden.

Om sjötrafikförseelser och fylleri i sjötrafik som upptäckts av polisen, Tullen och gränsbevakningsväsendet

Av tabellerna nedan framgår antalet sjötrafikförseelser som under åren 2014-2017 upptäckts av polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet och antalet fall av fylleri i sjötrafik som under åren 2012-2017 upptäckts av polisen och Gränsbevakningsväsendet.

Sjötrafikförseelser	år 2014	år 2015	år 2016	år 2017
Polisen	1 074	817	723	586
Tullen	70	44	47	45
Gränsbevakningsväsendet	836	667	841	401
Sammanlagt	1 980	1 528	1 611	1 032

Fylleri i sjötrafik	år 2012	år 2013	år 2014	år 2015	år 2016	år 2017
Polisen	218	179	158	151	164	131
Gränsbevakningsväsendet	190	199	182	136	151	135
Sammanlagt	408	378	340	287	315	266

Frivilligarbete och Finlands Sjöräddningssällskap rf:s roll i räddningsuppdrag inom sjötrafiken

Finlands Sjöräddningssällskap rf är en riksomfattande centralorganisation för frivilliga sjöräddningsföreningar. Sällskapet räddar och bistår människor som råkat i sjönöd i havsområden och på insjöar.

År 2016 larmades Finlands Sjöräddningssällskap rf:s frivilligarbetare 1 595 gånger till olika räddnings- och assistansuppdrag, och år 2017 var motsvarande siffra 1 474. År 2017 fick sammanlagt 3 021 människor och 1 251 fartyg assistans till sjöss. Vidare räddades 27 människor från en sannolik död och 34 fartyg från förstörelse. Under den isfria perioden höll räddningsfartygen i regel jour med mindre än en halv timmes startberedskap.

Oftast bestod den hjälpbehövande till sjöss av en fritidsbåt med en längd på mindre än 15 meter, och i de flesta fallen råkade båtfararen i knipa på grund av ett tekniskt fel eller försummad fartygsservice. Den livligaste perioden inom räddnings- och assistansverksamheten var juni, juli och augusti. Under dessa månader inföll nästan tre av fyra räddningsuppdrag.

Finlands Sjöräddningssällskap rf har sammanlagt 56 medlemsföreningar i kust- och insjövattnområdena, 130 räddningsfartyg och cirka 1 300 aktiva besättningsmedlemmar. Alla besättningsmedlemmar är oavlönade frivilligarbetare.

1.2.3 Kommunikation som främjar båtfararnas säkerhet och miljöansvar

Flera olika aktörer bidrar till att främja båtfararnas säkerhet och miljöansvar. Av myndigheterna är de mest aktiva Trafiksäkerhetsverket och Gränsbevakningsväsendet. Meteorologiska institutet producerar information för sjöfarande. Förutom myndigheter satsar också vissa föreningar på kampanjer och information till dem som färdas till sjöss. I detta underkapitel redogörs för olika aktörers praktiska verksamhet.

Myndigheternas säkerhetsfrämjande kommunikation

Till Trafiksäkerhetsverkets uppgifter när det gäller att främja ett säkert båtliv hör att erbjuda säkerhetsfrämjande information, och verket informerar aktivt om olika säkerhetsfrågor som rör båtlivet i synnerhet under båtsäsongen. Trafiksäkerhetsverket rapporterar flera gånger per år om sjötrafikolyckor. På Trafiksäkerhetsverkets webbsidor under rubriken Sjöfart finns det aktuell information både om båtarnas tekniska säkerhet och den praktiska säkerheten till sjöss. Säkerhetskommunikationen till båtfarare genomförs såväl via press- och internetmeddelanden som i sociala medier.

Sedan ingången av 2015 är Trafiksäkerhetsverket inom samarbetet med intressentgrupper för båtlivet ordförande för ett viktigt organ, Sjöfartsdelegationens sektion för båtliv. Från sommaren 2016 har verksamheten fortsatt under namnet båtlivsnätverket.

Även Gränsbevakningsväsendet utför kontinuerligt omfattande informationsarbete kring olika teman för att förbättra och övervaka säkerheten till sjöss. År 2017 publicerade Gränsbevakningsväsendet guiden "Hjälp! – Båtagarens säkerhetshandbok" till stöd för båtfararna. Tjänstemän från Gränsbevakningsväsendet besöker också bl.a. skolor och båtklubbar för att tala om säkerheten till sjöss. Gränsbevakningsväsendet har dessutom genom olika projekt ämnade att effektivisera räddningsåtgärderna arbetat med att främja sjösäkerheten.

Meteorologiska institutet tillhandahåller tjänster för sjötrafiken i form av väder- och havsobservationer samt olika prognoser. För myndigheterna producerar institutet dessutom bedömningar om driftning, bedömningar av hur farliga ämnen rör sig och andra väderrapporter som behövs i omedelbar räddningsverksamhet. Avgiftsfria tjänster för båtfarare presenteras på Meteorologiska institutets webbsidor som öppen data via gränssnitten. Som exempel på tjänster kan nämnas avgiftsbelagda, användarspecifikt skraddarsydd tjänster, telefon- och sms-tjänster och många sakkunnigtjänster. Meteorologiska institutet har också ordnat väderkurser som är öppna för dem som rör sig till sjöss.

Kommunikation som främjar frivilligorganisationernas säkerhet och miljöansvar

Finlands Sjöräddningssällskap rf strävar efter att förebygga olycksfall och tillbud med hjälp av sjöräddningsverksamhet och säkerhetsinformation. Teman inom säkerhetskommunikationen är olika anvisningar och varningar, såsom anvisningar om säkerhetsaspekter inför en ny båtsäsong eller varningar för svag is. Vidare påminns båtfararna regelbundet om att de ska använda räddningsväst. De kommunikationskanaler som används är medierna, internet och sociala medier, medlemstidningen Vapaaehtoinen meripelastaja samt publikevenemang.

Finlands Simundervisnings- och Livräddningsförbund rf (FSL) har sedan 2013 fört en kampanj under namnet Förnuftigt till sjöss. Centrala teman för kampanjen har varit säkerhet till sjöss, inklusive användning av räddningsväst, att utrusta båten rätt, undvika att konsumera alkohol till sjöss, beakta omständigheterna och ha en bra säkerhetsattityd när man rör sig till sjöss. Andra teman har varit bl.a. simkunnighet och strandsäkerhet. FSL har också ansvarat för ett evenemang kring den internationella räddningsvästdagen, Wear it, som en del av kampanjen Förnuftigt till sjöss. Kampanjen genomförs på den internationella räddningsvästdagen i maj (lördagen vecka 20).

Håll Skärgården Ren rf (HSR rf) är en riksomfattande miljöorganisation som grundades 1969 för dem som använder båt och rör sig till sjöss. Föreningen verkar på skärgårds- och kustom-

rådena samt i Insjöfinland. Organisationen bidrar till att hålla Finlands havsområden och insjöar, stränder och skärgård rena. Föreningen främjar möjligheterna att använda båt och färdas till sjöss samt bedriva miljövänlig båthamnsverksamhet. Den ökar också miljömedvetenheten bland båtfararna och producerar information om miljöfrågor.

Till HSR rf:s arbete hör också att ansvara för båtfararnas avfall, torrtoaletter, flytande sugtömningsstationer och underhållet av utfärdshamnar. Föreningens verksamhetsområden är Skärgårdshavet, Bottniska viken, Östra Finska viken, Päijänne, Saimen och Birkaland. Till de kommunikationskanaler som föreningen utnyttjar hör mediemeddelanden, föreningens webbplats, sociala medier, elektroniska nyhetsbrev, broschyrer och Sälle-tidningen. Därtill besöker föreningen skolor och båtsällskap och deltar i olika publikevenemang.

Finlands Paddling och Roddförbund rf deltar i kampanjer, ordnar utbildning och informationsarbete kring grunderna i en säker användning av kajak och kanot. Förbundet producerar också utbildningsmaterial och informerar om utbildning i förbundets tidning, på webben och i sociala medier.

1.3 Bedömning av nuläget

1.3.1 Säkerhetsbrister inom sjötrafiken

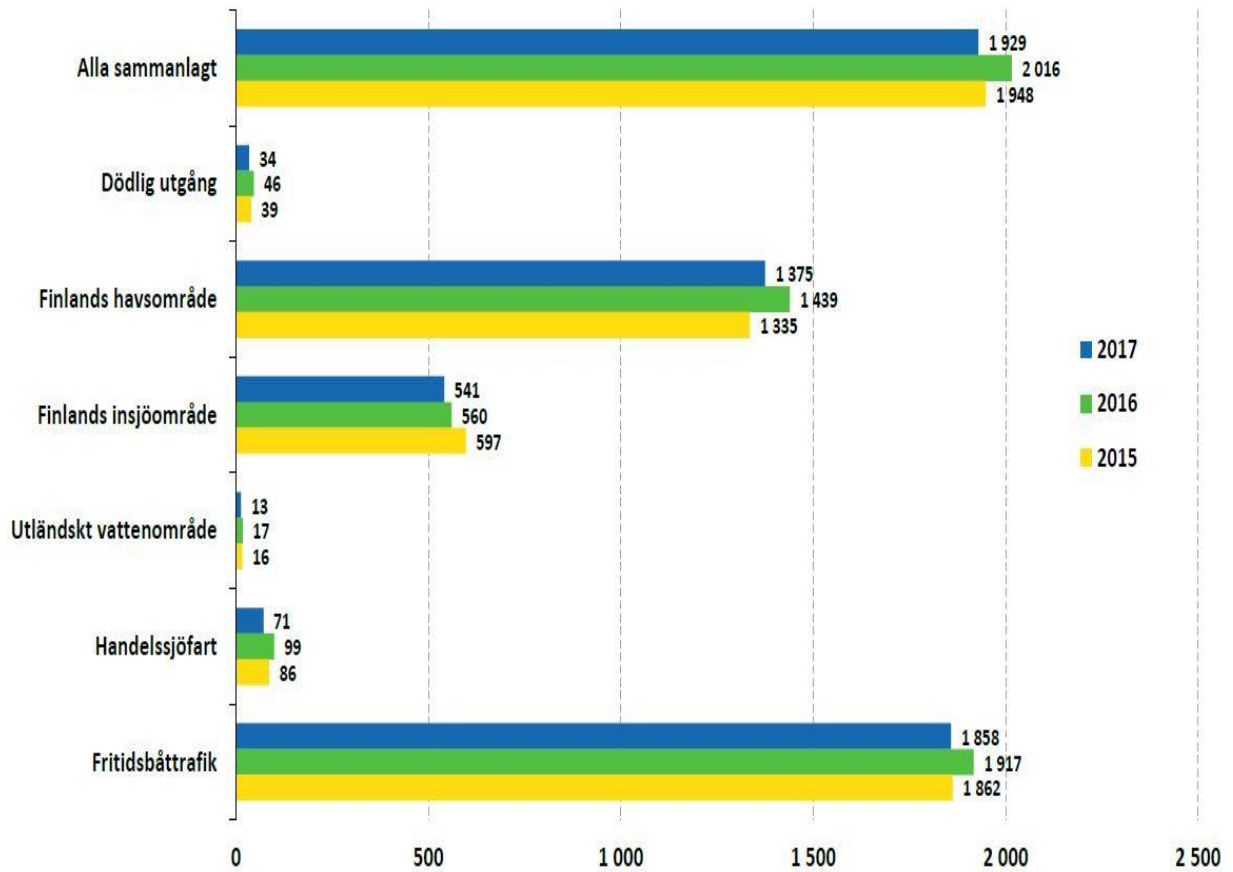
Sjötrafikolyckor

Trafiksäkerhetsverkets statistik över olyckor i sjötrafiken visar att myndigheterna år 2017 fick kännedom om fler än 1 900 sjötrafikolyckor, och fler än 1 800 av dessa involverade fritidsbåtar. Den vanligaste orsaken bakom en olycka är skador på båten, och olyckorna beror ofta på tekniska fel eller andra fel i styranordningarna eller framdrivningsmaskineriet.

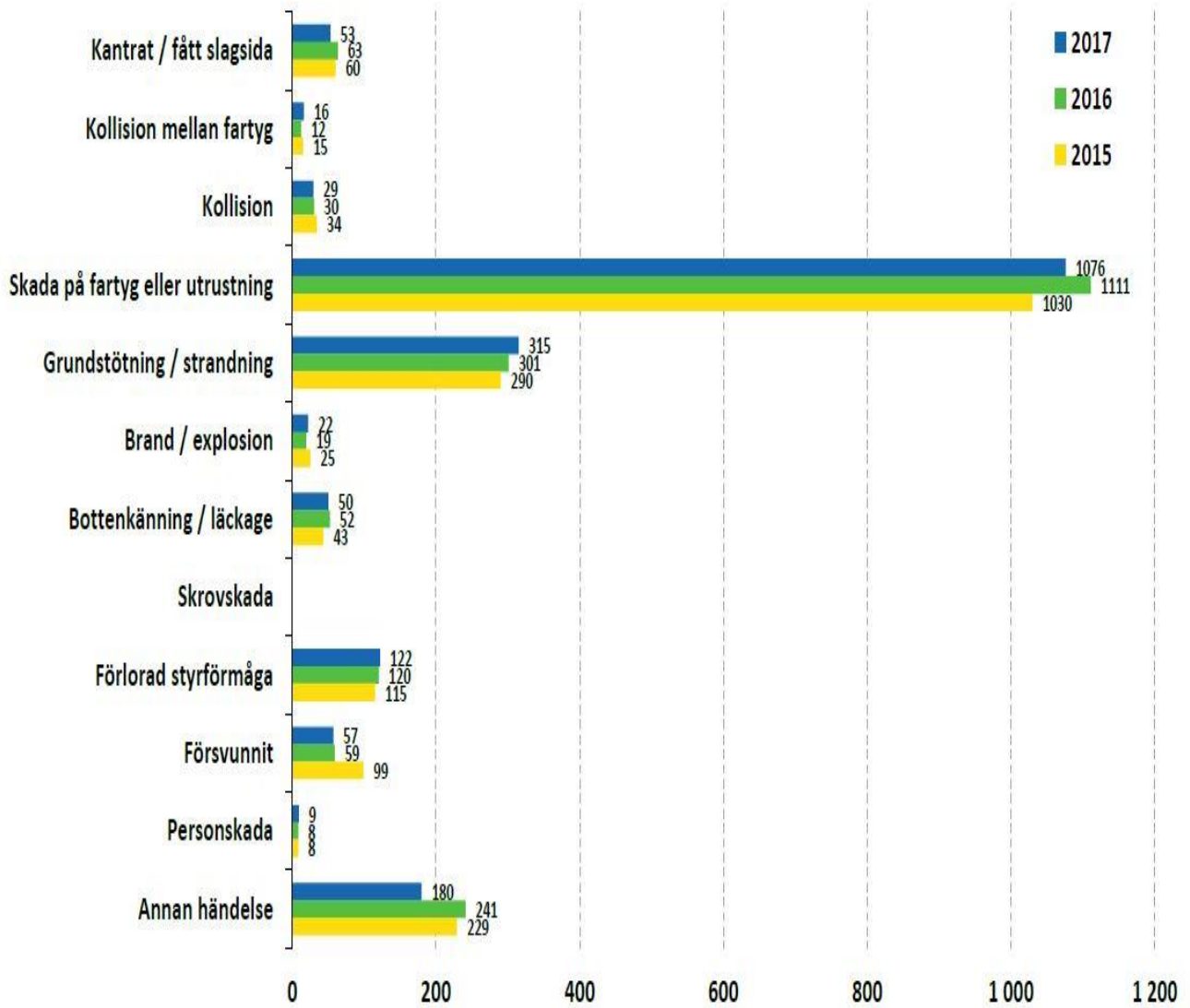
De vanligaste typerna av olyckor som drabbar segelbåtar och som statistikförts är att båten skadas och kör på grund. Det ovannämnda årliga antalet olyckor innefattar dock endast en del av de olyckor som sker inom sjötrafiken, närmare bestämt dem som myndigheterna har fått kännedom om och när det uttryckligen varit fråga om ett olycksfall. Det beräknas att ett mångfaldigt större antal olyckor inträffar varje år utan att dessa kommer myndigheterna till känna. Dessutom kallas myndigheter och sjöräddningsaktörer även till hjälp i situationer där det inte är fråga om en olycka utan om något annat hjälpbehov.

Av bilderna nedan, som beskriver sjötrafikolyckor under åren 2015-2017, framgår hur många olyckor inom fritidsbåtstrafiken eller handelssjöfarten som inträffat i havsområden och andra vattenområden och som kommit myndigheterna till känna, hur olyckorna har fördelat sig i olika olycksfallstyper och hurdana fartyg som varit involverade i olyckorna:

Sjötrafikolyckor 2015-2017



Sjötrafikolyckor indelade efter olycksfallstyp 2015-2017



Varje år omkommer 40-60 personer i sjötrafiken. Statistiken över sjötrafikolyckor år 2017 visar att 36 personer omkom i sjötrafiken det året; 34 inom fritidsbåttrafiken och 2 inom handelssjöfarten. Detta är det bästa statistikåret någonsin hittills med avseende på antalet omkomna i sjötrafikolyckor. Den huvudsakliga orsaken till det relativt låga antalet dödsfall kan antas ha varit det regniga och kalla sommarvädret. Den mediebevakning som utförts av Finlands Simundervisnings- och Livräddningsförbund rf ger ändå vid handen att ingen större ökning i antalet omkomna i sjötrafikolyckor har skett under 2018 (januari–augusti) trots det varma vädret.

År 2016 omkom 48 människor i sjötrafiken, och alla dödsfall skedde inom fritidsbåttrafiken. Sannolikt på grund av den kalla försommaren 2015 var antalet personer som omkom i sjötrafiken, 40 dödsfall, även då lägre än genomsnittet, liksom även år 2017.

På längre sikt har säkerhetstrenden i fråga om båtlivet varit positiv, och finländarna har huvudsakligen goda färdigheter till sjöss. Sjötrafikanternas navigeringsfärdigheter och kunskaper om väjningsreglerna inom sjötrafiken har väckt diskussion, framför allt när det gäller att möta handelsfartyg. År 2017 minskade det totala antalet statistikförda olyckor. Även inom handelssjöfarten rapporterades år 2017 färre olyckor än tidigare.

4. Omkomna i sjötrafik enligt sjöfartstyp 2014-2017

År	Omkomna		
	Totalt	Handelssjöfart	Fritidsbåttrafik
2017	36	2	34
2016	48	.	48
2015	40	.	40
2014	53	1	52

5. Sjötrafikolyckor enligt sjöfartstyp 2014-2017

År	Olyckor		
	Totalt	Handelssjöfart	Fritidsbåttrafik
2017	1 929	71	1 858
2016	2 016	99	1 917
2015	1 948	86	1 862
2014	1 932	82	1 850

Inom sjötrafiken sker det fler olyckor med dödlig utgång i insjöområdena än i havsområdena. De flesta som dött i sjötrafiken har drunknat till följd av att de hamnat i vattnet då båten vält eller kantrat. Varje år sker det dock också andra typer av olyckor till sjöss. I olycksrapporteringen nämns exempelvis fall där en båtfarare inte har använt nödvärbrytaren i båten och följaktligen blivit överkörd av sin egen båt. Varje år sker också ett mindre antal kollisioner med andra båtar, grynnor eller fasta hinder som leder till dödsfall. Även antalet båtbränder har enligt räddningsmyndigheterna ökat under de senaste åren och rört sig kring några tiotal per år. Exempelvis år 2015 rapporterades 46 båtbränder till räddningsmyndigheterna. När en båt börjar brinna är möjligheterna att agera mycket begränsade. Att avlägsna sig från en båt mitt ute på en sjö eller på öppna havet om elden kommer lös är inte lika enkelt som att lämna ett brinnande fordon på en landsväg. Med andra ord ska man först och främst sträva efter att släcka branden. Det är därför synnerligen viktigt att ha funktionsdugliga handbrandsläckare med tillräckligt stor kapacitet i båten.

Brister i fråga om utrustning och befälhavarskap på båt

Ett allmänt problem inom sjötrafiken är att sjötrafikanterna inte använder flytplagg. I början av 2000-talet använde 50-55 procent av alla som färdades till sjöss flytplagg, men tillsynsmyndigheterna har observerat att användningen av flytplagg har ökat under de senaste åren.

Enligt 2 § i sjötrafikförordningen ska i en farkost som är försedd med motor eller i en farkost med en skrovlängd på över fem meter som är försedd med segel då den är i gång finnas för var och en som befinner sig i farkosten en räddningsväst, ett flytplagg eller en räddningsdräkt som godkänts i enlighet med beslut av sjöfartsstyrelsen. Dessutom ska räddningsvästen, flytplagget och räddningsdräkten till sin storleksklass och sin bärförmåga motsvara personens storlek och vikt. I förordningen förutsätts alltså endast att flytplagg ska finnas i båten, men det krävs inte att den ska användas. Olika undersökningar visar att 70-80 procent av alla som drunknat sannolikt eller eventuellt kunde ha räddats, om de hade använt ett flytplagg.

Olycksutredningscentralen (OTKES) har i sin utredning av en motorbåtsbrand på Saimen den 24 juli 2016 (M2016-01) lagt fram en säkerhetsrekommendation som gäller användningen av flytplagg. I fallet i fråga hade de 11 personerna i den brinnande båten inte hunnit klä på sig räddningsvästarna innan de hamnat i vattnet, och de hade inte heller klarat av att i vattnet ta på sig de räddningsvästar som kastades ut till dem. OTKES rekommenderar i sin undersökningsrapport om fallet att räddningsvästar ska användas till sjöss och att tillsynsmyndigheterna, båtsällskapen och sjötrafikanterna också ska fästa vikt vid att räddningsvästarna är i gott skick och av lämplig storlek. Enligt OTKES ska räddningsvästar i alla händelser åtminstone finnas till hands så att alla snabbt kan ta på sig en väst bl.a. om de plötsligt hamnar i vattnet.

Vissa intressentgrupper inom båtlivet anser att det borde vara obligatoriskt enligt lag att ha räddningsväst i båten. Ett annat alternativ som lyfts fram är att skärpa bestämmelserna om medförande av räddningsvästar så att räddningsvästar ska finnas till hands omedelbart även i mindre båtar. Antalet enskilda drunkningsfall kan enligt sjöräddningstjänsten minskas, om räddningsvästar för alla passagerare blir ett krav även i fråga om roddbåtar och jollar. Dessa fall hänger ofta samman med olyckor som sker på en insjö eller alldeles nära en strand. Det samma framgår även av den olycksstatistik för sjötrafiken som Trafiksäkerhetsverket gett ut. Statistiken visar nämligen att största delen av alla olyckor med dödlig utgång beror på att båten vält eller kantrat, vilket innebär att det har varit fråga om en liten eller relativt liten (rank) båt. Om det framöver krävs att någon flyt- eller räddningsutrustning ska finnas eller användas

i mindre båtar kommer de som iakttar detta krav att ha avsevärt bättre möjligheter att överleva om de hamnar i vattnet.

Det har också betonats att om ett tvång att använda räddningsväst föreslås ska det noggrant övervägas hur en sådan bestämmelse ska tillämpas i praktiken. Exempelvis inne i en utfärdsbåt är ett sådant tvång besvärligt med tanke på att passagerarna ska sova där. Samtidigt har det inte heller ansetts vara motiverat att undvika denna typ av reglering enbart på den grund att det är svårt att t.ex. på insjöarna övervaka att den efterlevs.

I 2 § i sjötrafikförordningen föreskrivs att en farkost ska vara utrustad med åror eller paddel eller ett ankare med lina. Det är dock uppenbart att enbart åror och paddel inte räcker till när det gäller en större farkost. Därför har det föreslagits att båten också ska vara utrustad med karta och nödsignalsredskap, vars ändamålsenlighet dock varierar enligt omständigheterna. Med nödsignalsredskap avses t.ex. en mobiltelefon, fackla eller maritim VHS-radiotelefon.

Ett alternativ för att göra det lättare att övervaka användningen av utrustningen har ansetts vara att en befälhavare alltid ska ansvara för farkosten, på samma sätt som inom handelsjöfarten. Befälhavaren föreslås bl.a. ansvara för att alla passagerare i båten är iklädda flytplagg om förhållandena förutsätter det.

Användning av alkohol

Sjötrafik är förknippat med ett alkoholanvändningsproblem. Strafflagens 23 kap. innehåller bestämmelser om trafikbrott. Gränsen för fylleri är 1,0 promille i sjötrafik och 0,5 promille i yrkesmässig sjötrafik. Bestämmelserna gäller inte roddbåtar eller därmed jämförbara farkoster. I en undersökning där man utredde drunkningsfall under åren 1992–1998 upptäcktes att närmare 80 procent av alla som drunknat i åldern 25-64 år hade haft alkohol i blodet.

En arbetsgrupp som tillsatts av justitieministeriet utredde under åren 2010–2011 möjligheten att sänka promillegränsen för sjötrafik och beslutade att föreslå att promillegränsen för yrkesmässig sjötrafik ska sänkas till 0,5 promille, medan promillegränsen för fritidsbåtförare alltså ska vara 1,0 promille. Samtidigt föreslog arbetsgruppen andra metoder för att förbättra säkerheten inom sjötrafiken. Det föreslogs bl.a. att kravet att det ska finnas flytplagg i båten utvidgas till att omfatta även roddbåtar, och att det ska vara obligatoriskt att använda flytplagg i öppna båtar och när man rör sig på däck. Vidare framhövdes t.ex. betydelsen av simkunskap och säkerhetsinformation för båtfarande när det gäller trafiksäkerheten till sjöss. Av arbetsgruppens förslag har senare promillegränsen genomförts.

Vid beredningen av denna regeringsproposition bereddes en bedömningspromemoria, som varit ute på remiss. En fråga som ställdes remissinstanserna var hur relevant de ansåg att promillegränsen för fylleri i sjötrafik är med tanke på trafiksäkerheten till sjöss. Förslaget att sänka promillegränsen vann inte särskilt mycket understöd. Justitieministeriet ansåg i sitt utlåtande att utvecklingen av säkerhetsläget inte tyder på att det finns något behov av att justera regleringen av fylleri i sjötrafik och att det inte heller i övrigt är ändamålsenligt att utreda frågor som gäller promillegränsen i samband med det aktuella projektet. Justitieministeriet påpekade också att det i de flesta dödsfallen är fråga om ett kraftigt berusningstillstånd som klart överskrider gränsen för straffbarhet.

Båtförarkort och båtbesiktning

I Finland måste man inte ha ett båtförarkort för att få köra båt. Kurser om säkerheten till sjöss anordnas av båtföreningar. I motsats till fordon är det inte heller obligatoriskt att försäkra farkoster. Mindre farkoster täcks av hemförsäkringen. Farkoster måste inte besiktas, förutom om de används för kommersiella ändamål. Vissa båtföreningar anordnar frivilliga besiktningar av fritidsbåtar för sina medlemmar. Utbildade besiktningsmän besiktar båtar inom båtsällskap enligt särskilda anvisningar. Ett båtsällskap kan förplikta båtförare som hör till båtsällskapet att hålla sin båt och dess utrustning i sjödugligt skick.

I den ovannämnda bedömningspromemorian ombads remissinstanserna också ta ställning till båtförarkort, båtbesiktning och självreglering. De flesta som lämnade in ett utlåtande om bedömningspromemorian betraktade den nuvarande informationsstyrningen och självregleringen som tillräckliga åtgärder och ansåg att ett obligatoriskt båtförarkort eller en officiell besiktning utgör skadlig reglering som inte har någon väsentlig effekt på olycksstatistiken för sjötrafiken. Exempelvis justitieministeriet rekommenderade att båtförarna ska uppmuntras till att handla säkert till sjöss med andra åtgärder än genom lagstiftning. Ministeriet rekommenderade att man bör rikta resurser till att ordna frivillig båtförarutbildning och utveckla incitament för detta i stället för att fokusera på att skärpa lagstiftningen.

Användning av sjökort

Sjökorten ska enligt SOLAS-konventionen ha utarbetats för sjöfartens behov av en statlig myndighet, en behörig sjökortsinrättning eller någon motsvarande offentlig inrättning eller med tillstånd av dessa, och reglerna om dessa ska publiceras. Enligt regel 19 i kapitel V i bilagan till SOLAS-konventionen (punkt 2.1 underpunkt 4) ska alla fartyg vara utrustade med sjökort för planering och visning av rutten under den planerade färden. Dessa fartyg ska också vara utrustade med ett reservsystem, om delvis eller enbart elektronisk utrustning används för detta ändamål. Sjökorten och de nautiska publikationerna ska dessutom vara adekvata och uppdaterade. Alla andra (elektroniska) sjökort är i regel inofficiella, icke-standardiserade kartor.

En part i SOLAS-konventionen får emellertid bestämma om den tillämpar regel 19 på mindre fartyg. I Finland har bestämmelsen om sjökort i SOLAS-konventionen i fråga om sådana fartyg som omfattas av SOLAS-konventionen genomförts genom Trafiksäkerhetsverkets föreskrift om fartygs navigationsutrustning och navigationssystem (22.11.2012, TRAFI/16915/03.04.01.00/2012). Föreskriften tillämpas inte på fritidsbåtar. Inom handelssjöfarten regleras således användningen av sjökort för att garantera säkerheten. Sjökorten är uppdaterade, rutterna planeras med hjälp av ett uppdaterat sjökort och man använder också ett reservsystem. Dessutom är användarna utbildade.

Fritidsbåttrafiken regleras inte alls i detta avseende, förutom när det gäller hyresbåtar. I sjötrafiklagen fastställs båtens utrustning utifrån scenariot att en nödsituation uppstår i stället för en plan för hur man kan förebygga en nödsituation.

Trafikverkets båtlivsundersökning från år 2017 visade bl.a. att de tryckta sjökort som båtfararna använder ofta är föråldrade. Hälften av båtfararna uppdaterar inte sin information mellan sjökortsupplagorna. I olika plottrar grundar sig bara en del av sjökorten på sjökortsinrättningarnas (digitala) originalmaterial och i vissa fall har materialet ändrats, vilket är farligt. Användarna har inte heller nödvändigtvis gått någon kurs i hur man läser sjökort. Vilken typ av sjökort båtfararna navigerar enligt och hur de använder sjökorten är ändå av stor betydelse för trafiksäkerheten till sjöss.

1.3.2 Problem i anslutning till splittrad och föråldrad lagstiftning samt grundlagsenlighet

Allmänt om den splittrade lagstiftningen och vissa oklarheter

Bestämmelser om farkoster och båtfarares beteende finns för närvarande i många olika författningar. Huruvida sjölagen ska tillämpas på annan sjöfart än handelssjöfart ska avgöras från fall till fall.

Det finns också överlappande bestämmelser om t.ex. utrustning. Dessutom kan ett och samma begrepp, t.ex. fritidsbåt eller hyresbåt, definieras på olika sätt i olika lagar. Samtidigt gäller sjötrafiklagen samtliga farkoster. Enligt sjötrafiklagen avses med farkoster färdmedel och anordningar som har kontakt med vattnet och som är avsedda för färd på vatten. Det har föreslagits att definitionen kunde ändras t.ex. så att med farkost avses "fortskaffningsmedel och anordningar som har kontakt med och färdas på vatten", varvid lagen kan tillämpas även på sådana fortskaffningsmedel som inte är avsedda för färd på vatten, såsom snöskotrar. Begreppet farkost används också i lagen om fritidsbåtar och lagen om registrering av farkoster, men i de lagarna ges begreppet en snävare definition. I lagen om fritidsbåtar avses med farkost en fritidsbåt eller vattenskoter. Även i lagen om registrering av farkoster används begreppet farkost, men begreppet definieras inte. I de övriga lagarna används i allmänhet grundbegreppet fartyg, och i vissa lagar (t.ex. lagen om fartygssäkerhet och lagen om fartygspersonal) definieras begreppet fartyg på samma sätt som begreppet farkost definieras i sjötrafiklagen. I miljöskyddslagen för sjöfarten avses däremot med fartyg varje sjöburet färdmedel, inklusive bärplansbåtar, luftkuddefarkoster, undervattensbåtar och flytande farkoster samt fasta och flytande plattformar. Sjötrafiklagen gäller i praktiken åtminstone dem som färdas med fartyg, båt eller vattenskoter, men i övrigt är definitionen föremål för tolkning.

Fartyg som används för handelssjöfart omfattas av sjötrafiklagen till den del det inte föreskrivs särskilt om dem i sjölagen, lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995) eller i någon annan lag. Tillämplighetsfrågan har således avgjorts från fall till fall, om än det huvudsakligen är internationella regelverk som tillämpas på handelssjöfarten. Det står emellertid klart att lagen gäller reglering av sjötrafiken, förbud och begränsningar som rör skyddet av vattenmiljön samt trafikregler och utmärkning av farleder oberoende av om farkosten är en båt eller t.ex. ett passagerarfartyg.

Lagen innehåller allmänna skyldigheter för dem som använder farkoster, och mer detaljerade bestämmelser finns på lägre nivå.

Liksom det har angetts ovan ansvarar flera myndigheter för tillsynen över efterlevnaden av sjötrafiklagen. Den gällande lagstiftningen är dock inte tydlig med avseende på ansvarsfördelningen.

Problem i anslutning till lagstiftningen om sjötrafik, författningsnivån och lagstiftningens föråldrade karaktär

Bestämmelser om de regler som ska iakttas inom sjötrafiken finns i de ovannämnda internationella sjövägsreglerna som är förpliktande för Finland. Sjövägsreglerna är mycket detaljerade och språkdräkten till många delar föråldrad. Det är obligatoriskt att iaktta sjövägsreglerna, enligt lag till stor del även på insjöarna i Finland. Detta bygger på en bestämmelse i sjövägsreglerna enligt vilken särskilda regler kan tillämpas beträffande sjöfarten på redder, i hamnar, floder, sjöar eller andra inre vatten, som är förbundna med öppna havet och som är farbara för

sjögående fartyg, men även dessa ska så nära som möjligt överensstämma med sjövägsreglerna. Bestämmelserna om dessa områden ingår i förordningen om förhindrande av sammanstötning i inre farvatten (reglerna för inre farvatten) och vissa andra författningar. Sjövägsreglerna och reglerna för inre farvatten nämns emellertid inte för närvarande i sjötrafiklagen, utan endast i en regeringsproposition i form av en hänvisning (RP 66/1996 rd, s. 10).

Det utprickningssystem som används i Finland bygger på det internationella utprickningssystemet A (IALA, International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities).

Sjötrafikmärkena grundar sig på UNECE:s Europeiska regler för färd på inre vattenvägar (CEVNI). Alla sjötrafikmärken enligt CEVNI används dock inte i Finland.

Enligt sjötrafiklagen ska den som framför en farkost iaktta trafikreglerna för sjötrafiken och de påbud, förbud och begränsningar som sjötrafikmärken eller ljussignaler anger.

Om trafikregler för sjötrafiken och utmärkning av farleder samt om ledning av sjötrafiken och övervakning i anslutning därtill föreskrivs enligt lagen genom förordning av statsrådet. Statsrådet har dock inte utfärdat någon förordning om detta.

Trafikverket meddelar enligt samma paragraf föreskrifter om ledning av sjötrafiken och övervakning i anslutning därtill, trafikregler för sjötrafiken och utmärkning av farleder. Trafikverket redogör i sina föreskrifter t.ex. för trafikmärkenas innehåll och form samt utprickningens innebörder.

Bestämmelser och anvisningar om de säkerhetsanordningar som ska användas inom sjötrafiken, utmärkning av farleder och reglering av sjötrafiken samt trafikregler ingår emellertid i flera författningar, förordningar, föreskrifter och anvisningar.

Syftet med säkerhetsanordningarna för sjötrafik, trafikreglerna, sjötrafikmärkena och ljussignalerna, deras inbördes förhållanden, samt vem regleringen gäller, framgår inte klart och tydligt någonstans. Regleringen är inte konsekvent och definitionerna är bristfälliga. Även regleringens förpliktande karaktär förblir oklar.

Oklarheterna i lagstiftningen kan delvis bero på att regleringen av sjötrafiken ligger i både trafikförvaltningsrådets och miljöministeriets förvaltningsområdes intresse, och en samordning av lagstiftningen har inte lyckats till alla delar. Exempelvis bestämmelserna om de sjötrafikmärken som hör till säkerhetsanordningarna – liksom även sjötrafikreglerna i allmänhet – har inkonsekvent och oenhetligt antecknats i flera författningar. Bestämmelserna i vattenlagen och sjötrafiklagen kompletterar varandra, men de innehåller också klara luckor till den del det i vattenlagen fastställs att endast huvudmannen för en allmän farled har rätt att placera ut säkerhetsanordningar. Således innehåller vattenlagen inga bestämmelser om utplacering av kabel- och ledningstavlor som inte hör till en farled. I sjötrafiklagen hänvisas det endast till denna bristfälliga vattenlag.

Den gällande lagstiftningen om sjötrafik innehåller således många problem i anslutning till regleringsnivån och därmed också grundlagsrelaterade problem, och en del av lagstiftningen är föråldrad.

Sjötrafikförordningen och förordningen om utmärkning av farlederna innehåller bemyndiganden att utfärda föreskrifter och möjligheter till undantagslov, vilket inte heller uppfyller kraven i den gällande grundlagen. Med stöd av förordningen har t.ex. Sjöfartsstyrelsen år 1997 meddelat ett beslut om farkosters utrustning, som fortfarande är i kraft. I förordningen innefattande trafikstadga för kanaler och rörliga broar konstateras i sin tur alltså att förordningen gäller också sjötrafiken i den sovjetiska delen av Saima kanal på det område som arrenderats av Sovjetunionen, trots att Sovjetunionen inte har existerat på över 25 år. Samtidigt kan någon författning som i övrigt är föråldrad, t.ex. förordningen om utmärkning av farlederna, innehålla även viktiga bestämmelser som kompletterar ett internationellt avtal, såsom den s.k. Nairobi-konventionen (FördrS 13 och 14/2017). Som exempel kan nämnas bestämmelserna om skyldigheten att avlägsna, märka ut och anmäla ett föremål som sjunkit.

En del av den gällande lagstiftningen behövs däremot inte, eftersom det är fråga om normal farledshållning.

1.3.3 Avsaknad samordning av förbud och begränsningar och problem i anslutning till tillsynen över dessa

I 15 § i sjötrafiklagen föreskrivs om fastställandet av regionala förbud och begränsningar. Beslut om förbud och begränsningar rörande farleder har fattats av Trafikverket och beslut om förbud och begränsningar utanför farlederna av den behöriga NTM-centralen. Denna tudelning har orsakat ett samordningsbehov mellan beslutsmyndigheterna, eftersom en ansökan om begränsning ofta kan gälla t.ex. ett sund där det finns en farled. I sådana fall har man varit tvungen att fatta två olika beslut, ett rörande farleden och ett annat rörande området utanför farleden, trots att det varit fråga om ett enhetligt vattenområde. Eftersom bägge beslutsförslagen ska kungöras och de berörda parterna höras har även detta medfört ytterligare kostnader.

I 16 § i sjötrafiklagen föreskrivs om förbud och begränsningar som gäller farkosttyper. Beslutet fattas i sådana fall av den behöriga NTM-centralen, förutom när det är fråga om en farkost som används för handelssjöfart; då fattas beslutet av Trafiksäkerhetsverket. Denna tudelning har varit originell, eftersom fastställandet av förbudet eller begränsningen i väsentlig grad har varit mer beroende av den störning och olägenhet som verksamheten i fråga har orsakat naturen och den övriga miljön än av farkostens teknik eller användningsändamål.

Det har också i praktiken varit svårt att skilja mellan å ena sidan förbud och begränsningar som gäller farkosttyper och å andra sidan regionala förbud och begränsningar, eftersom det klaraste alternativet i många fall hade varit att ingripa endast i störande trafik, såsom en viss farkosttyps hastighet. Exempelvis sådana fall där ett förslag till hastighetsbegränsning som gäller en farled måste överföras från ett ämbetsverk till ett annat har kunnat leda till flera kungörelser om samma ärende.

Ur helhetsperspektiv har det varit ofördelaktigt att besluten om förbud och begränsningar har fattats av flera myndigheter när besluten har gällt farleder, områden utanför farleder och olika farkosttyper. Detta har förhindrat en sammanställning av uppgifterna och gjort beslutsförandet mindre enhetligt. Besluten har administrerats av flera olika aktörer, och det finns inget enhetligt beslutsregister. En annan faktor som försvårar situationen ytterligare är sådana förbud och begränsningar som fastställts av de länsstyrelser som fanns under den tid som den gamla lagen om båttrafik var i kraft. Dessa beslut finns inte längre tillgängliga till alla delar, och i vissa fall beskrivs inte beslutets innehåll och omfattning entydigt. Detta har lett till att inte alla giltiga förbud och begränsningar har märkts ut i terrängen, och det är således inte till

alla delar möjligt att övervaka iakttagandet av begränsningarna och förbuden. Om det t.ex. är oklart för en företrädare för den myndighet som ansvarar för övervakningen av sjötrafiken huruvida en regional hastighetsbegränsning är i kraft är det svårt att kräva att båtfararna ska iaktta begränsningen. Allmänt taget har man upptäckt att besluten och utmärkningarna i terrängen inte överensstämmer sinsemellan. Alla gamla beslut har inte sammanställts, och man har därför vid behov varit tvungen att fatta nya beslut. I kundnöjdhetsundersökningar har det i synnerhet föreslagits att hastighetsbegränsningarna kunde antecknas i sjökortsmaterialen i den mån det är möjligt. Detta kunde göra det lättare och tydligare att både iaktta och övervaka dem.

Under den senaste tiden har det också uppstått ett behov av regionala förbud i syfte att främja automationsförsök inom sjötrafiken. Det är osäkert huruvida de grunder för införande av regionalt förbud som nu nämns i lagen är tillräckliga med tanke på denna typ av försöksverksamhet.

1.3.4 Oklarheter kring sjölagens tillämplighet och behovet av bestämmelser om befälhavare på fritidsbåtar

Frågan huruvida sjölagen ska tillämpas på båtfarare avgörs från fall till fall och är till vissa delar oklar. I praktiken har lagen huvudsakligen tillämpats på handelssjöfart, trots att lagens 1 kap. 9 § gör det möjligt att tillämpa lagen från fall till fall även på annan sjötrafik. Det är inte helt klart huruvida t.ex. sjölagens bestämmelser om befälhavare (6 kap.) ska tillämpas på båtfarare. I den gällande sjötrafiklagen föreskrivs det inte om befälhavare utan endast om farkostens förare, men det anges inte entydigt i lagen vem som ska betraktas som farkostens förare. I regeringens proposition om sjötrafiklagen (RP 66/1996 rd) har det emellertid i detaljmotiveringen förklarats att med förare avses den person som ansvarar för manövreringen av farkosten.

Båtförarens ansvar är en fråga som har begrundats mer allmänt bl.a. i Sjöfartsverkets publikation 5/2006 "Målprogram för säkerheten inom båt- och sjölivet 2006–2016", och senare, beträffande befälhavarens ansvar, även inom sjöfartsdelegationens sektion för båtliv. Inom sektionen har man ansett att befälhavaransvaret ska vara odelat och att skillnaden mellan befälhavare och förare ska definieras i lag. Sektionen för båtliv har tagit ställning till frågorna kring befälhavarens ansvar även i sina slutledningar i samband med mellangranskningen av målprogrammet för säkerheten inom båt- och sjölivet. I slutledningarna har man konstaterat att befälhavaren på en båt personligen ska svara för sina passagerare och sin besättning.

Behovet av bestämmelser om befälhavare framhävs ur övervakarens synvinkel t.ex. då man färdas med något flytande redskap som inte är avsett för sjötrafik (jfr frigolitfärja, ponton, brygga osv.) De myndigheter som övervakar sjötrafiken stöter under somrarna regelbundet på fall där färden av säkerhetsskäl måste avbrytas. Om en färd avbryts ska detta dock bygga på starka grunder. Sjötrafiklagen innehåller dock inga bestämmelser om manövreringen av en farkost eller ansvarsfördelningen mellan personer som deltar i manövreringen eller om vem som ansvarar för farkostens säkerhet till sjöss. I många situationer där säkerheten har försummats är det således utmanande att ingripa i personernas agerande. Detta leder till att myndigheterna ofta i ett senare skede måste rycka ut på räddnings- eller hjälpuppdrag, som är avgiftsfria för dem som räddas. Dessa onödiga räddningsuppdrag binder myndigheternas resurser på andra uppdrags bekostnad. Oförsiktig navigering eller användning av en bristfälligt utrustad "farkost" kan dock orsaka fara inte bara för äventyrarna själva men också för andra sjötrafikanter.

Högsta domstolen (HD) har i sitt förhandsavgörande HD:2010:79 ansett att straffbestämmelsen i 20 kap. 2 § i sjölagen, som gäller bl.a. befälhavares underlåtenhet att iaktta gott sjömanskap, inte gäller nöjesbåtar. HD ansåg att bestämmelsen om tillämpningsområde i sjölagen (1 kap. 9 § i sjölagen, enligt vilken bestämmelserna i sjölagen tillämpas på fartyg som inte används i handelssjöfart endast om de i det enskilda fallet är tillämpliga på ett sådant fartyg) förutsätter att det från fall till fall ska övervägas vilka bestämmelser i sjölagen som ska tillämpas. Enligt HD talar det att straffbestämmelsen i fråga kan tillämpas endast på de ansvarsskyldiga som nämns i bestämmelsen (bl.a. befälhavaren) för att bestämmelsen inte ska tillämpas på en person som manövrerar en fritidsbåt. HD konstaterade att besättningsansvar och ansvarsområden i fråga om fritidsbåtar sällan är tillräckligt noggrant avgränsade med tanke på straffbestämmelserna. Enligt HD framgår det av straffbestämmelsen i fråga inte tillräckligt tydligt på det sätt som förutsätts enligt den straffrättsliga legalitetsprincipen att bestämmelsen ska tillämpas även på fritidsbåtar.

1.3.5 Avregleringsbehovet i fråga om hyresbåtar

Lagstiftningen om sjötrafik är delvis trög och tung ur konsumenternas och företagens synvinkel. Detta gäller i synnerhet bestämmelserna om hyresbåtar. Trafiksäkerhetsverkets publikation 22/2016, en konsekvensbedömning av upphävandet av de särskilda bestämmelserna om hyresbåtar, ger vid handen att affärsverksamhet med bemannade och obemannade hyresbåtar har bedrivits i relativt liten skala. Det finns emellertid några företagare i Finland vars huvudsakliga inkomstkälla är hyresbåtsverksamhet. Aktörerna i branschen har efterlyst en avreglering av verksamheten. För närvarande ska en hyresbåt besiktas med fem års mellanrum, och i samband med besiktningen kontrolleras att hyresbåten är utrustad enligt vad som krävs och att den är i säkert skick. Enligt besiktningsmännen uppfyller hyresbåtarna i nuläget de uppställda kraven relativt väl, och säkerhetsnivån anses vara god eller måttlig. Att garantera ett täckande besiktnings- och övervakningssystem medför dock stora utmaningar och kostnader för förvaltningen, eftersom det finns hyresbåtar på många olika orter runt om i Finland. Majoriteten finns dock i södra Finland.

För närvarande kan båtarna stå oanvända även långa perioder i hamnarna. Det har föreslagits att lagstiftningen borde möjliggöra en lättare form av båtförmedlingsservice, där det är lättare för båtägarna att förmedla sin båt till andra. De gällande besiktnings- och utrustningskraven anses bland båtägarna vara för tunga och dyra i förhållande till de fördelar som fås genom sporadisk båtuthyrning. Delvis av denna orsak finns det för närvarande en grå marknad, där båtar förmedlas för uthyrning via båtsällskapens anslagstavlor och sociala medier. Det att båtar förmedlas har ansetts vara en fördel även för båtbranschen, eftersom servicebehovet ökar i takt med att båtarna används mer. Genom att möjliggöra nya tjänster främjar man samtidigt digitaliseringen och utvecklingen av nya servicekoncept.

I den ovannämnda bedömningspromemorian ombads remissinstanserna ta ställning till en avreglering av verksamheten med hyresbåtar. De flesta ansåg att en avreglering bör eftersträvas för att båtar som i nuläget till stor del står oanvända ska börja användas mer. I synnerhet förslaget att slopa kravet på CE-märkning vann understöd. En stor del av remissinstanserna ansåg emellertid att det är viktigt att avregleringen sker försiktigt och med beaktande av de konsekvenser som en eventuell lindring eller upphävning av regleringen får ur säkerhetsperspektiv.

1.3.6 Förtydligandet av myndigheternas allmänna ansvar och effekten av andra pågående reformer

Myndigheternas uppgifter fastställs inte på ett tydligt sätt i den gällande sjötrafiklagen. Trafiksäkerhetsverket har varit den myndighet som övervakat säkerheten inom sjöfarten. Trafiksäkerhetsverket har också ansvarat för den båttekniska kunskapsnivån, den allmänna båtsäkerheten och trafiken till sjöss, och verket har sakkunskap i behörighetsfrågor som gäller sjöfart. Av denna anledning bör ämbetsverkets roll som den som ansvarar för säkerheten och meddelandet av föreskrifter stärkas även i sjötrafiklagen.

Trafikverket har i praktiken ansvarat för förvaltningen, ledningen och övervakningen av farleder samt fartygstrafikservicen. Dessutom har Trafikverket beslutat om kanalernas öppettider och avbrytande av trafiken i samband med nödvändiga reparationsarbeten och avtappningar.

Myndighetsreformen inom förvaltningsområdet för trafik, som går ut på att sammanslå Trafiksäkerhetsverket, Kommunikationsverket och Trafikverkets myndighetsuppgifter till ett enda ämbetsverk och bolagisera Trafikverkets trafikstyrnings- och trafikledningsuppgifter i form av ett statligt aktiebolag med specialuppgift, har beaktats i denna reform. Samtidigt har behovet av en reglering av nuvarande typ analyserats också ur perspektivet för förvaltning och utveckling av farlederna.

Det kan inte anses vara ändamålsenligt att i reformen inkludera Trafikverkets samtliga uppgifter som ingår i den gällande lagstiftningen, eftersom en del av dessa uppgifter av karaktären är sådana uppgifter som hör till underhållet av farlederna.

I och med den kommande landskapsreformen kommer NTM-centralerna sannolikt att läggas ned. I så fall ska tillsynen över iakttagandet av bestämmelserna om miljöskydd omorganiseras. Ett alternativ som lagts fram är att dessa uppgifter i sin helhet överförs till Statens tillstånds- och tillsynsmyndighet, en ny myndighet som ansvarar bl.a. för miljöfrågor.

1.3.7 Behovet av ett nytt sanktionssystem

I nuläget innehåller sjölagen och strafflagen strängare straffbestämmelser om sjötrafik. Lindrigare straffbestämmelser, dvs. bestämmelser om förseelser som kan leda till bötesstraff, finns i sjötrafiklagen, lagen om fartygspersonal, lagen om fartygssäkerhet, förordningen innefattande trafikstadga för kanaler och rörliga broar samt förordningen om utmärkning av farlederna. Dessutom innehåller lagen om ordningsbotsförseelser vissa bestämmelser om förseelser som rör sjötrafiken.

Det nuvarande sanktionssystemet är inte till alla delar förenligt med kraven enligt den straffrättsliga legalitetsprincipen i 8 § i grundlagen, och alla straffbara gärningar är inte tillräckligt noggrant avgränsade, exakta och proportionerliga. Straffen enligt sjölagen är också mycket stränga jämfört med vad som i nuläget anses vara skäligt att föreskriva om straff i andra lagar än strafflagen. Problemen med sanktionssystemet beror delvis på att lagstiftningen är föråldrad.

En annan orsak bakom problemen är att tillämpningen av straffbestämmelserna i sjölagen på annan sjöfart än handelssjöfart inte i alla situationer har uppfyllt kraven på noggrann avgränsning på det sätt som legalitetsprincipen förutsätter, vilket inneburit att bestämmelserna inte kunnat tillämpas. Det gällande sanktionssystemet är inte heller i linje med alla de mål som satts upp för totaltreformen av lagen, såsom att förbättra möjligheterna för hyresbåtsverksamhet och införa befälhavarbestämmelser även för fritidsbåtar.

Inom rättspraxis har en viss osäkerhet förekommit i synnerhet kring frågan om sanktionerna och skadeståndsgrunderna enligt sjölagen kan tillämpas på annan sjöfart än handelssjöfart, trots att sjölagen från fall till fall kan tillämpas även på annat än handelssjöfart. I en del av dessa fall har det varit fråga om hyresbåtsverksamhet. Av HD:s tolkningar torde man emellertid kunna dra slutsatsen att enligt den straffrättsliga legalitetsprincipen kan straffbestämmelserna i sjölagen inte tillämpas åtminstone på vanliga fritidsbåtar (HD:2010:79). I sitt avgörande 2017:24 har HD emellertid ansett att skadeståndsgrunderna enligt sjölagen kunnat tillämpas på en s.k. RIB-båt med 20 sittplatser i det fall som nämns i avgörandet, eftersom det med tanke på den kommersiella karaktären av bolagets verksamhet och båtens egenskaper inte har varit motiverat att tolka begreppet handelssjöfart så snävt att sjölagen inte kan tillämpas. Det som varit avgörande i bedömningen av huruvida sjölagen ska tillämpas har varit att bolaget på basis av avtal på ett yrkesmässigt sätt mot vederlag har transporterat passagerare på ett fartyg som lämpar sig för handelssjöfart, och detta har lett till personskador. De straffbestämmelser i sjölagen som är problematiska med tanke på reformen av sjötrafiklagen är 20 kap. 1 §, som gäller underlåtenhet att se till att fartyget är sjövärdigt, och 20 kap. 2 §, som gäller underlåtenhet att iakttä gott sjömanskap.

En tydligare avgränsning i förhållande till handelssjöfart i synnerhet när det gäller hyresbåtsverksamhet främjar bl.a. en jämlik behandling av farkostanvändarna och passagerarna med avseende på sanktioner och ansvarsfrågor. Om en bemannad hyresbåtsverksamhet (högst 12 passagerare per hyresbåt) helt klart kan jämföras med handelssjöfart och passagerarfartygstrafik ska den som bryter mot lagen i samband med denna verksamhet kunna dömas till straff på samma grunder. På ett passagerarfartyg är antalet passagerare större än 12.

I strafflagen har man i samband med beredningen av totalreformen av sjötrafiklagen upptäckt vissa brister i fråga om de straffbestämmelser som gäller äventyrande av trafiksäkerheten och grovt äventyrande av trafiksäkerheten (23 kap. 1 och 2 §).

Med stöd av dessa paragrafer utdöms i regel straff för sådana gärningar där personen i fråga har försummat att iakttä de trafikregler som gäller i sjötrafiken, om gärningen – när det är fråga om äventyrande av trafiksäkerheten – äventyrar någon annans säkerhet eller – när det är fråga om grovt äventyrande av trafiksäkerheten – medför allvarlig skada för någon annans liv eller hälsa.

Det är viktigt att även denna reglering bättre uppfyller de behov ligger till grund för totalreformen och att den är mer exakt, så att man i framtiden kan hänvisa till den i fråga om de trafikregler som sammanställts i sjötrafiklagen eller de grövsta försummelseerna av skyldigheterna för befälhavare på fritidsbåtar.

Beträffande de övriga behoven av att ändra straffbestämmelserna i strafflagen kan det konstateras att efter att bedömningspromemorian om totalreformen av sjötrafiklagen hade varit ute på remiss i maj–juni 2017 var en av de viktigaste slutsatserna om utlåtandena att man bör förhålla sig reserverat till förslaget att sänka promillegränsen för fylleri i sjötrafik. Denna slutsats drogs trots att en högre promillegräns kan skapa en uppfattning om att det är mer acceptabelt för förare till sjöss att vara berusade än för förare i landsvägstrafik. Den huvudsakliga orsaken till remissinstansernas reserverade förhållningssätt var att de drabbade personerna i många båtolyckor och drunkningsfall färdats i roddbåt och att de flesta av dessa dessutom haft över en promille alkohol i blodet, varför en sänkt promillegräns ansetts sakna betydelse i fråga om denna typ av gärningar. Samtidigt har inte heller utvecklingen av säkerhetsläget ansetts peka på något behov av att justera promillegränsen. Det bör också noteras att promillegränsen för

fylleri i sjötrafik redan nu är lägre om gärningen anknyter till yrkesmässig verksamhet, såsom yrkesmässig, bemannad hyresbåtsverksamhet.

Den gällande paragrafen om sjötrafikförseelse i sjötrafiklagen uppfyller inte kraven enligt den straffrättsliga legalitetsprincipen bl.a. på grund av att den möjliggör bötesstraff för brott mot bestämmelser eller föreskrifter som utfärdats med stöd av sjötrafiklagen.

Förordningen innefattande trafikstadga för kanaler och rörliga broar samt förordningen om utmärkning av farlederna innehåller också straffbestämmelser som måste bedömas på nytt förutom med avseende på gärningens straffbarhet även med tanke på de övergripande målen för reformen.

I samband med den pågående totalreformen av vägtrafiklagen (729/2018) har man föreslagit att ett system med avgift för trafikförseelse ska införas för vägtrafiken, främst i stället för det gällande ordningsbotssystemet. I detta sammanhang har det lyfts fram ett behov av att genomföra en likadan reform även inom sjötrafiken. Det finns således skäl att som helhet se över det system som i nuläget följs inom sjötrafiken och som bygger på dagsböter och ordningsböter.

1.3.8 Behovet av automationsutveckling

Automationsutvecklingen inom trafiksektorn har under de senaste åren gått framåt i mycket snabb takt. Finland har som mål att gå i bräschen för denna utveckling och säkerställa en optimal reglerings- och verksamhetsmiljö för automationsutvecklingen. Automatiseringen förväntas göra trafiken säkrare, miljövänligare och smidigare.

Behovet av att möjliggöra automatiseringsförsök inom sjöfarten framgår av bl.a. den färdplan för utvecklingen av automatisering och robotisering inom transportsektorn 2017–2019 som publicerats den 5 maj 2017 (Kommunikationsministeriets publikation 10/2017). Enligt färdplanen har Finland som mål att vara ett ledande land inom digital sjöfart, där man utnyttjar information för att skapa en konkurrensfördel och nya affärsverksamhetskoncept för sjöfartens behov. I färdplanen konstateras att man i Finland satsar på att bygga upp ett näringslivsdrivet affärsverksamhetsekosystem för automatiserade fartyg och automatiserad sjöfart. Målet är att före år 2025 skapa världens första ekosystem som tar fram produkter och tjänster för obemannad sjöfart. Automatiseringsförsök har under den senaste tiden främjats även genom en ändring av lagen om fartygspersonal, som trädde i kraft den 1 juli 2018 och som möjliggör försök i anslutning till bemanning och vakthållning.

Utomlands och i Finland pågår redan flera utvecklingsprojekt där man undersöker möjligheter att utveckla helt autonoma eller långt automatiserade fartyg i syfte att minska kostnaderna och reducera fel som orsakas av den mänskliga faktorn hos fartygspersonalen. I Finland utvecklas för närvarande också båtar som fungerar automatiskt.

1.4 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU

1.4.1 Allmänt

På grund av sjöfartens internationella karaktär är regleringen av den huvudsakligen global. Regleringen bereds till stor del inom ramen för IMO, som sorterar under Förenta nationerna. Inom IMO:s sjösäkerhetskommitté och juridiska kommitté håller man bl.a. för närvarande på att bedöma den internationella regleringen rörande autonoma fartyg. Syftet med bedömningen

är att identifiera vilka gällande bestämmelser som ska tillämpas på ett autonomt fartyg, vilka bestämmelser som förhindrar verksamhet med autonoma fartyg och vilka bestämmelser som behöver ändras eller förtydligas.

1.4.2 Internationella fördrag

Sjövägsreglerna

I Finland har 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977), dvs. sjövägsreglerna, satts i kraft genom en förordning. Konventionen upprättades i London den 20 oktober 1972, och den trädde i kraft i Finland den 15 juli 1977. Sjövägsreglerna har beskrivits närmare i kapitel 2.1.3.

Nairobikonvention

Syftet med 2007 års internationella konvention om avlägsnande av vrak (Nairobikonventionen, FördrS 13 och 14/2017) är att säkerställa dels ett snabbt och effektivt avlägsnande av vrak som utgör en fara och som finns inom en konventionsstats ekonomiska zon, dels ersättning av de kostnader som orsakas av detta. Konventionen tillämpas på vrak som uppkommer till följd av sjöfartsolyckor efter att konventionen trätt i kraft. I Finland tillämpas konventionssystemet förutom inom den ekonomiska zonen också i territorialvatten och insjövatten, eftersom största delen av de sjöfartsolyckor som ger upphov till ett vrak sker i staternas territorialvatten. Konventionen tillämpas på alla havsgående fartyg oberoende av fartygets typ.

1.4.3 Internationella rekommendationer

Europeiska regler för färd på inre vattenvägar (CEVNI) – sjötrafikmärken

De europeiska reglerna för färd på inre vattenvägar CEVNI (franska Code européen des voies de navigation intérieure) är ett regelverk för sjötrafik från 1985 som fastställs i resolution nr 24 av UNECE:s arbetsgrupp för trafik på inlandsfarvatten. Regelverket har karaktären av en rekommendation, och det iaktas i de flesta europeiska länderna i floder, kanaler och sjöar. Totalt 30 av alla sjötrafikmärken som används i Finland härstammar från detta regelverk.

I bilaga 7 till regelverket redogörs för märkenas innebörd med bilder och text. Det finns sex typer av märken: förbudsmärken, påbudsmärken, begränsningsmärken, rekommendationsmärken, informationsmärken och hjälpmärken. I regelverket definieras också bojarna och deras innebörder. Märkena används både på insjövatten och längs kusten.

Internationella fyrförbundets (IALA) utprickningssystem – säkerhetsanordningar för sjöfart

Internationella fyrförbundet IALA är en icke-vinstdrivande teknisk organisation som är oberoende av regeringarna och som publicerar rekommendationer, anvisningar och handböcker om säkerhetsanordningar för sjöfart. Målet med dessa är att harmonisera säkerhetsanordningarna för sjöfart på global nivå.

Avtalet om IALA:s utprickningssystem för sjöfarten (Agreement on the IALA Maritime Buoyage System) undertecknades i Paris den 15 april 1982. I rekommendationen IALA Maritime Buoyage System (MBS) har man skapat ett system som är indelat i två områden, A och B. I Finland tillämpas ett system enligt område A på säkerhetsanordningarna för sjöfart. Till

område A hör förutom Europa även Australien, Nya Zeeland, Afrika, Persiska viken (the Gulf) och några asiatiska stater. Område B omfattar Nord-, Central- och Sydamerika, Japan, Nord- och Sydkorea samt Filippinerna.

MBS innehåller lateralmärken, kardinalmärken, punktmärken, mittledsmärken, specialmärken och märken som anger ett nytt hinder. Endast den sistnämnda märkeskategorin används inte i Finland. Märkena och bojarna förses inte heller med toppmärken (top-mark) på grund av isförhållandena i Finland.

Navguide är ett opus av rekommendationstyp som publiceras av IALA, ett slags handbok som behandlar frågor kring säkerhetsanordningar. Exempelvis de typer av säkerhetsanordningar och ljussignaler som används i Finland är till stor del förenliga med denna handbok. 1.4.4 Europeiska unionens lagstiftning

Europeiska unionens lagstiftning innehåller inga bestämmelser varken om hur fritidsbåtsförare eller befälhavare på fritidsbåtar ska agera eller om båtarnas utrustning, såsom flytplagg. Europeiska kommissionen har dock den 30 mars 2017 presenterat ett arbetsdokument om sjöturism (Commission Staff Working Document on Nautical Tourism), där man preliminärt har begrundat behörighetskraven i fråga om hyres- och fritidsbåtsförare särskilt ur perspektivet för ömsesidigt erkännande och behovet av EU-reglering när det gäller utrustningsnivån för fritidsbåtar.

EU-lagstiftningen innehåller ett antal direktiv som gäller inlandssjöfart, av vilka de mest centrala är Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/100/EG om ömsesidigt erkännande av fartcertifikat för fartyg i inlandssjöfart (det s.k. fartcertifikatet för fartyg), rådets direktiv 87/540/EEG om tillstånd att utföra varutransporter på vattenvägar inom nationell och internationell transport och om ömsesidigt erkännande av examens-, utbildnings- och andra behörighetsbevis (det s.k. direktivet om varutransporter på vattenvägar), rådets direktiv 91/672/EEG om det ömsesidiga erkännandet av båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar (det s.k. direktivet om båtförarcertifikat), rådets direktiv 96/50/EG om harmonisering av villkoren för att erhålla nationella förarbevis för gods- eller personbefordran på gemenskapens inre vattenvägar (det s.k. direktivet om villkoren för att erhålla förarbevis), och Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG (det s.k. direktivet om tekniska föreskrifter för fartyg), men dessa direktiv reglerar inte direkt sjötrafiken, utan de innehåller bestämmelser om t.ex. yrkeskompetens och fartygstekniska krav. Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/53/EU om fritidsbåtar och vattenskotrar och om upphävande av direktiv 94/25/EG (det s.k. fritidsbåtsdirektivet) gäller lansering av fritidsbåtar och vattenskotrar samt viss utrustning på marknaden och om deras överensstämmelse med tillämpliga krav.

1.4.5 Nordiskt samarbete och sjölagen

Finlands sjörättsliga lagstiftning bygger till väsentliga delar på internationella konventioner, i vilka Finland är en part. Den gällande sjölagen (674/1994) innehåller de centrala bestämmelserna i olika konventioner som gäller Finland. Sjölagen har beretts i samarbete med de övriga nordiska länderna, varför de nordiska sjölagarna i huvudsak överensstämmer sinsemellan.

1.4.6 Lagstiftningen i vissa andra nordeuropeiska länder ämnesområdesvis

Behörighet som krävs för framförande av båt

I Finland krävs inget behörighetsbrev av den som framför en fritidsbåt, men han eller hon ska uppfylla vissa krav beträffande ålder, förmåga och skicklighet. Den som framför en registreringspliktig motordriven farkost ska ha fyllt 15 år. Befälhavare på ett nöjesfartyg ska ha ett internationellt förarbrev för fritidsbåt.

I Sverige, Norge, Danmark och Estland ska den som framför en fritidsbåt ha någon typ av examen eller intyg, men kravet gäller inte alla båtar.

I Estland ska den som framför ett fartyg vars längd är mindre än 12 meter ha ett behörighetsbrev (väikelaevajuhi tunnistus, annat laevajuhi meresõidudiplom eller kutsetunnistus). Dessutom ska fritidsbåtförare – bortsett från vissa undantag – ha ett behörighetsbrev eller en viss yrkesutbildning (väikelaevajuhi tunnistus, laevajuhi erialane haridus eller siseveelaeva laevajuhi erialane haridus), och även framförande av vattenskoter kräver behörighetsbrev (jetijuhi tunnistus). I Estland ska föraren i regel ha fyllt 15 år. Yngre förare framför båten på sin lagliga företrädares ansvar.

I Sverige krävs en viss behörighet (examen som fartygsbefäl klass VIII, kustskepparintyg eller skepparexamen) av den som framför ett nöjesfartyg med en längd på minst 12 meter och en bredd på minst 4 meter. Framförande av mindre fartyg, dvs. fritidsbåtar, förutsätter inget särskilt certifikat.

I Norge ska befälhavaren/föraren på en fritidsbåt i regel ha fyllt 16 år, om fritidsbåtens maximala hastighet är över 10 knop eller motorns maskinstyrka över 7,5 kilowatt. Vidare ska föraren ha ett behörighetsbevis (båtførerbevis) eller ett giltigt behörighetsbrev, om fritidsbåten är över 8 meter lång eller dess motor har en maskinstyrka på över 19 kW. När det gäller fritidsbåtar med en skrovlängd på minst 15 meter ska befälhavaren/föraren ha ett behörighetsbrev för befälhavare/förare på fritidsbåt.

I Danmark behöver den som framför en fritidsbåt vars längd är mindre än 15 meter inte ha något särskilt certifikat, om inte båten omfattas av lagstiftningen om snabba båtar (speedbåd). Där krävs en viss behörighet (yachtskipper af 3. grad eller yachtskipper af 1. grad) av befälhavare/förare på fritidsbåtar vars längd är 15–24 meter. I vissa fall krävs ett behörighetsbrev för användning av motor i fritidsbåt (duelighedsbevis i motorpasning for fritidssejlere). I Danmark bestämmer Søfartsstyrelsen på ansökan bemanningen för en fritidsbåt vars längd är minst 24 meter.

Användning av flytplagg

I Finland ska enligt 2 § i sjötrafikförordningen i en farkost som är försedd med motor eller i en farkost med en skrovlängd på över fem meter som är försedd med segel då den är i gång finnas en räddningsväst som godkänts i enlighet med sjöfartsstyrelsens beslut, ett flytplagg eller en räddningsdräkt för alla passagerare i farkosten. Dessa flytplagg ska dessutom till sin storleksklass och sin bärförmåga motsvara personens storlek och vikt.

I Estland ska båtarna – på samma sätt som i Finland – vara försedda med flytplagg för alla passagerare ombord, men något användningstvång finns inte. Detsamma gäller fritidsbåtarna i Danmark. I Danmark ansvarar befälhavaren/föraren på en fritidsbåt för att alla i båten har tillgång till ett godkänt flytplagg av rätt storlek.

I Norge är det – bortsett från vissa undantag, såsom i fråga om hyrda trampbåtar och roddbåtar som framförs på vissa vattenområden – med stöd av lagen om fritidsbåtar obligatoriskt att använda flytplagg i fritidsbåtar med en längd på mindre än åtta meter när man rör sig på däck då båten är i rörelse. I Norge ansvarar befälhavaren/föraren på en sådan fritidsbåt för att barn under 15 år använder flytplagg.

I Sveriges lagstiftning krävs det för närvarande inte att fritidsbåtar ska vara försedda med flytplagg för alla passagerare i båten.

Bestämmelser om befälhavare

I Finland föreskrivs det för närvarande om befälhavare och befälhavaransvar i 6 kap. i sjölagen, men det är oklart om sjölagens bestämmelser om befälhavare kan tillämpas på båtfarare. Liksom det har konstaterats ovan har Högsta domstolen ansett att straffbestämmelsen i 20 kap. 2 § i sjölagen, som gäller bl.a. befälhavares underlåtenhet att iaktta gott sjömanskap, inte gäller nöjesbåtar. I 6 § i den gällande sjötrafiklagen föreskrivs endast om den som framför en farkost.

I Sverige, Norge, Danmark och Estland innehåller lagstiftningen ingen klar definition på befälhavare, och skillnaden mellan befälhavare och förare definieras inte heller i lagstiftningen.

Enligt Transportstyrelsen är det i Sverige naturligt att betrakta den som äger, hyr eller lånar fritidsbåten som dess befälhavare när han eller hon är i båten i fråga. I övriga fall ska den som framför fritidsbåten betraktas som dess befälhavare.

I Sverige definieras befälhavare och förare som två skilda begrepp. I Estland, Norge och Danmark har man inte gjort en lika klar indelning i förare respektive befälhavare. I Estland avses med uttrycket ”juht” både befälhavare och förare, och detsamma gäller det norska uttrycket ”båtfører” och det danska uttrycket ”skibsfører”.

Sjölagarna i Sverige, Norge och Danmark innehåller motsvarande bestämmelser om befälhavaransvar som den finska sjölagen. Den svenska sjölagen tillämpas också på fritidsbåtar, bl.a. när det gäller befälhavarens ansvar på en fritidsbåt. Den svenska sjölagens 6 kap., som gäller befälhavare, tillämpas på befälhavare på fritidsbåtar, med undantag av 6 kap. 14 §, som gäller anmälningar som befälhavare ska göra till myndigheterna i vissa fall. Även i Danmark tillämpas på befälhavare på fritidsbåtar 6 kap. i den danska sjölagen, som gäller befälhavare. Dessa befälhavare omfattas av de allmänna bestämmelserna i kapitlet i fråga, såsom bestämmelsen om iakttagande av gott sjömanskap, men alla bestämmelser i kapitlet är inte relevanta med tanke på befälhavare på fritidsbåtar.

I Sverige är befälhavarna skyldiga att se till att de har sådan nödvändig kunskap om fartyget att de bl.a. kan fullgöra sina skyldigheter beträffande fartygets säkerhet och att de som arbetar på fartyget får alla nödvändiga uppgifter bl.a. om fartyget och de grundläggande säkerhetsföreskrifterna. Befälhavaren ska också före resan se till att fartyget är sjödugligt. Vidare är befälhavaren skyldig att vidta åtgärder i vissa farliga situationer, såsom under en storm och under farliga isförhållanden, och att hjälpa personer som är i sjönöd.

I Norge ansvarar den som äger båten och båtens befälhavare/förare för att lagen om fritidsbåtar och de bestämmelser som utfärdats med stöd av denna iakttas, och den som äger en båt

vars längd är högst 15 meter är skyldig att säkerställa att den person till vilken han eller hon överlåter båten för användning uppfyller de villkor som gäller för framförande av båten.

I Estland är fritidsbåtens befälhavare/förare ansvarig för att fritidsbåten används på ett säkert sätt, och han eller hon ska ha alla handlingar som krävs och relevanta kunskaper och färdigheter. I Estland ansvarar fritidsbåtens ägare och befälhavare/förare för att fritidsbåten är ändamålsenligt utrustad och för att säkerhetskraven iakttas.

Bestämmelser om hyresbåtar

Såsom det har beskrivits ovan ska hyresbåtarna i Finland besiktas enligt lagen om fartygssäkerhet, och Trafiksäkerhetsverket har meddelat en föreskrift om anordningar och utrustning som ska finnas i hyresbåtar. Enligt lagen om transportservice ska dessutom en förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad ha ett förarbrev för hyresbåt och – om han eller hon verkar som förare av hyresbåt i internationell fart – även ett internationellt förarbrev för fritidsbåt.

I motsats till Finland har Sverige och Norge inga särskilda bestämmelser om hyresbåtar, som även skulle gälla privat uthyrning av fritidsbåtar.

Estland har särskild lagstiftning om hyresbåtar. Den gäller hyresbåtar som hyrs ut bemannade för fritidsbruk och som transporterar högst 12 passagerare i annan trafik än reguljär trafik. Sådana båtar ska genomgå en teknisk besiktning. Båtens befälhavare/förare ska ge alla som färdas i båten säkerhetsföreskrifter.

I Estland ska den som framför en fritidsbåt som används för anordnande av nöjesresor mot betalning vara minst 18 år och ha ett behörighetsbrev för befälhavare/förare på fritidsbåt (väikelaevajuhi tunnistus).

I Norge ska bolag som hyr ut fritidsbåtar ha ett system för intern övervakning. Om en hyresbåt hyrs ut bemannad i Norge krävs det att båtens befälhavare/förare är minst 16 år, och i vissa fall är minimiålderskravet högre. Fartygets befälhavare/förare ska bl.a. se till att fartyget har lastats på ett säkert sätt och att fartyget manövreras på ett sådant sätt att det inte orsakar fara för bl.a. någons liv och hälsa. På hyresbåtar som hyrs ut bemannade tillämpas också bl.a. vissa krav beträffande båtarnas utrustning och vissa krav på befälhavarens/förarens behörighet. Befälhavaren/föraren ska ha ett med tanke på fartygets storlek adekvat förarcertifikat, minst D5L – certifikat för befälhavare/förare på fritidsbåt (D5L – fritidsbåtskippercertifikat) eller ett certifikat för befälhavare/förare på fiskefartyg, klass C (fiskeskippercertifikat klasse C).

Vidare ska befälhavare/förare på fartyg som är mindre än 15 meter långa, som inte får användas som passagerarfartyg och som kan transportera högst 12 passagerare i Norge ha minst ett certifikat för befälhavare/förare på fritidsbåt (fritidsskippercertifikat). Befälhavare/förare på sådana fartyg som är minst 15 meter långa, ska ha minst ett certifikat för styrman i klass 5 (kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 5) och i vissa fall ett certifikat på högre nivå.

I Danmark är ägare till hyresbåtar som hyrs ut bemannade, som kan transportera högst 12 passagerare och som är mindre än 15 meter långa, bl.a. skyldiga att ge vissa skriftliga säkerhetsanvisningar, och hyresbåtarnas befälhavare/förare är skyldiga att se till att båten framförs med iakttagande av gott sjömanskap och i enlighet med säkerhetsanvisningarna i fråga.

I Danmark ska befälhavare/förare på snabba båtar (speedbåd) ha ett behörighetsbrev för förare på snabba båtar (behörighetskravet gäller således snabba båtar oavsett båtens användningsändamål).

Promillegräns för båtfarare

I Finland är promillegränsen för fylleri i sjötrafik enligt 23 kap. 5 § i strafflagen i allmänhet 1,0 promille och i fråga om yrkesmässig sjötrafik 0,5 promille. För fylleri i sjötrafik döms också en person som har förtärt alkohol så att hans eller hennes förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt, och en person som har intagit annat rusmedel än alkohol eller intagit sådant rusmedel och alkohol så att hans eller hennes förmåga till de prestationer som uppgiften kräver är nedsatt. Dessutom förutsätts också att omständigheterna är sådana att gärningen är ägnad att äventyra någon annans säkerhet. I Finland kan en person inte dömas för fylleri i sjötrafik om det är fråga om en roddbåt eller en därmed jämförbar farkost. Den som i Finland gör sig skyldig till fylleri i sjötrafik kan dömas till böter eller till fängelsestraff på högst två år. I Finland föreskrivs inte särskilt om grovt fylleri i sjötrafik.

I Finland har promillegränsen för fylleri i sjötrafik ändrats senast år 2012, och då sänktes promillegränsen för yrkesmässig sjötrafik till 0,5 promille.

I Sverige, Norge, Danmark och Estland föreskrivs om promillegränsen för fylleri i sjötrafik på ett annat sätt än i Finland.

I Sverige har en promillegräns på 0,2 promille fastställts för fylleri i sjötrafik i fråga om förare på större eller snabbare fartyg som kan uppnå en hastighet på minst 15 knop eller som har en skrovlängd på minst 10 meter, och i Norge gäller samma promillegräns för förare på större fartyg som är minst 15 meter långa. Med dessa personer jämföras också en person som arbetar på ett sådant fartyg i en uppgift som är av väsentlig betydelse för trafiksäkerheten till sjöss.

I Sverige är straffbarheten i fråga om andra fartyg bunden till ett säkert utförande av uppgiften. I Norge har en promillegräns på 0,8 promille fastställts för förare på vissa typer av mindre båtar.

I Danmark har för fylleri i sjötrafik en promillegräns på 0,50 promille fastställts i fråga om fartyg som används i yrkesmässig sjötrafik, minst 15 meter långa fritidsbåtar, vissa snabba båtar, vattenskotrar och motsvarande. Gränsen tillämpas på förare och på dem som arbetar i en uppgift som är av väsentlig betydelse med tanke på säkerheten. För fylleri i sjötrafik döms också en person som inte klarar av att utföra sina uppgifter på ett tillräckligt sätt på grund av att han eller hon har använt alkohol eller andra rusmedel.

I Estland har en promillegräns på 0,5 promille fastställts för förare på fritidsbåtar eller andra fartyg och en gräns på 0,2 promille för vattenskotarförare.

Sjötrafikregler, sjötrafikmärken och säkerhetsanordningar för sjöfart

I Finland föreskrivs om sjötrafikregler i flera olika författningar (se punkt 2.1.3). Enligt 80 § i Finlands grundlag ska dock genom lag utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. Förordningar utfärdas enligt samma paragraf i regel av statsrådet. Även andra myndigheter kan genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn

till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande ska vara exakt avgränsat.

I Sverige föreskrivs om sjötrafikregler, säkerhetsanordningar för sjöfart och sjötrafikmärken genom en sjötrafikförordning. I förordningen definieras bl.a. begreppet fartyg, och dessutom ges sjöfartsmyndigheterna (Transportstyrelsen och Sjöfartsverket) ett bemyndigande att utfärda föreskrifter om säkerheten inom sjöfarten.

I Sverige pågår en totalreform av lagstiftningen om inrikes sjöfart. Syftet med reformen är bl.a. att åstadkomma en uppdaterad och okomplicerad, målinriktad reglering och att ta i bruk ett flexibelt övervakningssystem som till stor del bygger på egenkontroll. Regleringen gäller svenska fartyg med en längd på minst fem meter, som används för yrkesmässig trafik och som huvudsakligen omfattas av den nationella lagstiftningen, samt statligt ägda fartyg och nöjesfartyg med en längd på över 24 meter.

I Sverige trädde reviderade bestämmelser om säkerhetsanordningar inom sjöfart i kraft den 1 juli 2017, då en föreskrift av Transportstyrelsen trädde i kraft (Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utmärkning till sjöss med sjösäkerhetsanordningar). Därefter övergick man i Sverige till att se över lagstiftningen om sjötrafikmärken, och detta reformarbete pågår fortfarande. De svenska sjötrafikmärkena är huvudsakligen förenliga med de europeiska reglerna för färd på inre vattenvägar (CEVNI), dock med vissa undantag. Sjöfartsverkets föreskrift (Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om sjövägmärken) innehåller en klausul om ömsesidigt erkännande, enligt vilken ett sådant sjötrafikmärke som har godkänts enligt det gällande regelverket i andra EU-medlemsstater, stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller Turkiet ska jämföras med ett sjötrafikmärke som uppfyller kraven enligt de svenska föreskrifterna, förutsatt att motsvarande säkerhetsnivå uppnås.

I Norge föreskrivs om sjötrafikregler och säkerhetsanordningar för sjöfart i lagen om hamnar och farleder (lov om havner og farvann). Den gällande versionen av lagen har reviderats år 2010, och för närvarande pågår en reform. Lagen tillämpas på Norges inre farvatten och territorialvatten. I lagen definieras bl.a. begreppet fartyg, och kommunikationsdepartementet (Samferdselsdepartementet) bemyndigas till den som ska utfärda närmare föreskrifter. Departementet har utfärdat en föreskrift om säkerhetsanordningar för sjöfart och sjötrafikmärken ("Forskrift om farvannsskilt og navigasjonsinnretninger"). Departementet har vidare bemyndigat Kystverket till att ansvara för de praktiska åtgärderna i anslutning till säkerheten inom sjöfarten. Exempelvis tillstånd för utplacering av en säkerhetsanordning ska sökas hos Kystverket, och Kystverket har gett ut en närmare anvisning om olika typer av säkerhetsanordningar och hur de ska placeras ut ("Retningslinjer for utforming, tekniske krav til og plassering av navigasjonsinnretninger). Privata aktörer har rätt att producera säkerhetsanordningar för sjöfart, men det kräver ett tillstånd som beviljas av Norges kustförvaltning (Kystverket).

Den danska lagstiftningen påminner om den norska. I Danmark föreskrivs om reglerna i farleder och säkerheten inom sjöfarten i lagen om säkerhet till sjöss (lov om sikkerhed til søs). Med stöd av denna lag har näringsministeriet (Erhvervs- og Vækstministeriet, nykyisin Erhvervsministeriet) utfärdat föreskrifter bl.a. om säkerhetsanordningar för sjöfart (Bekendtgørelse om farvandsafmærkning i dansk og grønlandsk afmærkningsområde m.v.).

I december 2016 utfärdades i Danmark en föreskrift om säkerhet vid framförande av fritidsbåtar och säkerhetskrav gällande fritidsbåtar med en längd på mer än 24 meter. Föreskriften til-

lämpas även på hyresbåtar som hyrs ut obemannade, och den innehåller förenklade bestämmelser om uthyrning av fritidsbåtar. Genom föreskriften upphävdes flera tidigare föreskrifter. Föreskriften utfärdades i enlighet med en sådan större strategi genom vilken regeringen strävar efter att underlätta bl.a. sådan verksamhet för uthyrning av bilar, lägenheter och båtar som bedrivs av privata ägare. Regeringen har även för avsikt att ändra den lagstiftning som ska tillämpas på hyresbåtar som hyrs ut bemannade.

Sanktioner i de övriga nordiska länderna

De övriga nordiska länderna har i regel samma typ av sanktionssystem som Finland, och de har inget administrativt system för avgifter för förseelse.

I Norge ska böter utdömas för brott mot bestämmelser och föreskrifter om fritidsbåtar och deras utrustning. En person kan dömas till böter eller fängelse i högst ett år för brott mot bestämmelser och föreskrifter som gäller ägare av och förare på små båtar. Även den som bryter mot bestämmelserna och föreskrifterna om vattenskotrar och motsvarande mindre farkoster ska dömas till böter.

I Sverige kan böter utdömas för brott mot lagstiftningen om sjötrafik. Böternas storlek beror på om fartyget definieras som en båt eller ett fartyg, och definitionen görs utifrån fartygets längd. Farkoster som är längre än 24 meter betraktas som fartyg och kortare farkoster som båtar. Böter som utdöms för användning av båt utgör ett fast belopp. På böter som utdöms för användning av fartyg inverkar den åtalades inkomster.

Om brister i iakttagandet av gott sjömanskap har lett till eller nästan lett till en olycka och det inte är fråga om en ringa försummelse, kan personen i fråga dömas för vårdslöshet i sjötrafiken. Straffet för detta kan vara fängelse i högst två år. Det är oklart om denna sanktion har tillämpats även på båtfarare.

I Danmark är det möjligt att fastställa sanktioner bl.a. med stöd av specialregler om utrustning och miljön. Sanktionsalternativen är böter eller fängelse i högst ett år. I allvarliga fall kan en person dömas till fängelse i högst två år. Ansvar kan åläggas befälhavaren, medlemmar i besättningen samt ägarna, såsom ett fartygsbolag.

2 Målsättning och de viktigaste förslagen

2.1 Målsättning

Målet med reformen är att uppdatera bestämmelserna om trafikbeteendet till sjöss, förtydliga myndigheternas roller och uppgifter samt göra regleringen smidigare i enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Juha Sipiläs regering. Reformen ska också möjliggöra en automatisering inom fritidsbåtstrafiken. Ett annat mål är att alltjämt förbättra säkerheten inom sjötrafiken och främja ett ansvarsfullt båtliv.

2.2 De viktigaste förslagen

Se över trafikreglerna för sjötrafiken och sammanföra dem till en enda lag

Enligt förslaget till en totalreform av sjötrafiklagen ska bestämmelserna om trafikbeteendet till sjöss förtydligas och uppdateras och författningarna göras smidigare. Det föreslås att de nödvändiga trafikreglerna och grundprinciperna för dessa i den mån det är möjligt ska sammanföras till en enda lag. En stor del av de gällande bestämmelserna om trafikbeteendet till sjöss är splittrade, och bara en del av dem ingår i sjötrafiklagen medan de övriga bestämmelserna till stor del finns i författningar på lägre nivå än lag. Eftersom det finns mycket detaljerade och tvingande bestämmelser om dem som färdas på vatten och deras beteende även på internationell nivå har denna internationella reglering använts som utgångsläge för reformen. Samtidigt har i den nya lagstiftningen särskild vikt fästs vid de specialbestämmelser som förutsätts för t.ex. kanaltrafiken, inklusive bestämmelserna om trafiken i Saima kanal.

Avsikten med reformen har dessutom varit att förtydliga förhållandet mellan sjötrafiklagen och sjölagen. Sjölagen reglerar huvudsakligen handelssjöfarten, men den kan från fall till fall också tillämpas på fritidsbåtstrafik. Samtidigt gäller sjötrafikreglerna i princip både handelssjöfart och fritidsbåtstrafik.

I samband med att trafikreglerna har sammanförts och reviderats har man strävat efter att göra regleringen smidigare, vilket har varit möjligt när det har varit fråga om nationell reglering, såsom trafikregler i kanaler och i trafik via rörliga broar, eller reglering som gäller normal färdshållning.

Nya bestämmelser om befälhavare på fritidsbåtar

Det föreslås att nya bestämmelser om befälhavare på farkoster som används i annan sjötrafik än handelssjöfart ska införas i samband med totalreformen. När det gäller handelssjöfart finns det även i fortsättningen bestämmelser om befälhavare i sjölagen och bestämmelser om befälhavarens behörighet i lagen om transportservice. De bestämmelser om befälhavare som nu föreslås, och som främst gäller fritidsbåtar, motsvarar delvis bestämmelserna i sjölagen, men kraven är lindrigare. Som befälhavare kan betraktas den förare, användare eller någon annan person som de facto styr eller manövrerar farkosten. Om det är oklart vem som är befälhavare faller befälhavaransvaret i sista hand på farkostens ägare eller innehavare. Ägaren eller innehavaren kan dock inte vara straffrättsligt ansvarig för manövreringen om han eller hon inte själv kan påverka framförandet av farkosten.

Eftersom en farkost kan bestå av vilket som helst fartyg, fortskaffningsmedel eller färdmedel som har kontakt med vattnet och som är avsett för färd på vatten gäller bestämmelserna om befälhavare även t.ex. en rörlig bastuflotte. Bestämmelserna om befälhavare är nödvändiga inom fritidsbåtstrafiken och sjötrafiken överlag med tanke på säkerheten för passagerare i farkoster samt för att underlätta övervakningen av sjötrafiken och möjliggöra automatisering.

Befälhavaren på en fritidsbåt föreslås bl.a. ansvara för att farkosten är säker i förhållande till den planerade färden och försedd med den utrustning som nämns i eller fastställs med stöd av lagen och för att passagerarna har fått nödvändiga anvisningar och är iklädda flytutrustning om förhållandena förutsätter detta. Det föreslås således inte att alla som är ombord på farkosten alltid ska bära flytväst eller annan flytutrustning, utan att befälhavaren ska bära ansvaret för att avgöra när förhållandena är sådana att passagerarna måste ta på sig en räddningsväst. Även ur övervakarens synvinkel gör bestämmelserna om befälhavare det lättare att bedöma vem som huvudsakligen ansvarar för en farkosts säkerhet. En person som övervakar sjötrafiken kan på så sätt lättare avbryta t.ex. en oförsiktig färd på vatten eller en färd som sker med en bristfälligt utrustad farkost. Förslaget att en farkost inte längre alltid förutsätts ha en förare,

utan att också någon utanför farkosten kan ansvara för manövreringen av den gör det möjligt att införa automatiserade båtar.

Avreglera hyresbåtsverksamheten genom att upphäva de besiktnings- och utrustningskrav som gäller hyresbåtar, lindra behörighetskraven och förtydliga gränsdragningen till handelssjöfart

Det föreslås också att alla krav som gäller besiktning av och utrustning på hyrbåtar ska frångås och att obemannade hyrda båtar ska omfattas av den allmänna lagstiftningen om fritidsbåtar. Slopandet av besiktningskravet innebär också att en fritidsbåt som är byggd före 1998 inte längre måste vara försedd med CE-märkning om den hyrs ut. Att skaffa CE-märkning för äldre båtar har inte varit enkelt. I propositionen har dock de allmänna utrustningskrav som gäller för fritidsbåtar och andra farkoster preciserats jämfört med nuläget. Dessutom föreslås det att det vid behov ska vara möjligt att i fråga om båtar som erbjuds för uthyrning utfärda föreskrifter om bl.a. deras konstruktion och utrustning samt om utrustningens användning och skick. Vidare innefattar propositionen vissa skyldigheter för dem som hyr ut farkoster. Framöver ska med hyresbåt avses endast hyresbåtar som hyrs ut bemannade, såsom båtar som används som taxi. Med hyresbåt avses en fritidsbåt, som i annan än reguljär trafik medför högst 12 passagerare; dock inte en segelbåt med ett skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en båt med motor vars effekt enligt motortillverkarens uppgift är under 15 kilowatt och med ett skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en vattenskotter och inte heller en roddbåt.

Behörighetskraven på förare av hyresbåtar som hyrs ut bemannade ska preciseras och till vissa delar lindras. Förare av hyresbåtar förutsätts alltjämt ha ett förarbrev för hyresbåt, men kravet preciseras så att det endast gäller om farkosten används i förtjänstsyfte mot ersättning, dvs. i yrkesmässig hyresbåtsverksamhet. På denna verksamhet tillämpas också de strängare befälhavarbestämmelserna i sjölagen, inklusive de strängare straffen enligt sjölagen. Genom begränsningen förtydligas vilken typ av hyresbåtsverksamhet som ska betraktas som handelssjöfart. Detta förtydligande är viktigt dels för att alla passagerare som färdas med olika typer av fartyg ska bemötas lika, dels med tanke på passagerarnas säkerhet och rättigheter. Eftersom kraven på behörighet och tillämpning av sjölagen har ansetts försvåra verksamheten för t.ex. föreningar som ordnar seglingskurser och för den frivilliga sjöräddningsverksamheten föreslås det emellertid att de nämnda kraven inte ska omfatta utbildning i användning eller framförande av farkoster, såsom segelbåt, eller utbildning i anslutning till frivillig sjöräddningsverksamhet, även om denna ordnas för att upprätthålla verksamheten i fråga och i förtjänstsyfte. Denna verksamhet omfattas i vilket fall som helst av de nya detaljerade bestämmelserna om befälhavare och sanktionerna i den föreslagna lagen samt, i farliga situationer, de straff som fastställs i strafflagen.

Bestämmelser om behörighetskrav i fråga om förare av hyresbåtar som kan jämföras med handelssjöfart finns alltjämt i lagen om transportservice. I internationell trafik kräver denna typ av hyresbåtsverksamhet alltjämt också ett internationellt förarbrev för fritidsbåt. Dessutom ska också kraven på fartygsbemanning iakttas i verksamheten.

Alla de ändringar som gäller hyresbåtsverksamhet underlättar hyresbåtsverksamheten och delningsekonomin och främjar dessutom näringsfriheten enligt grundlagen.

Uppdatera sanktionssystemet och införa en avgift för trafikförseelse inom sjötrafiken

I samband med reformen uppdateras sanktionssystemet, inklusive strafflagens bestämmelser om äventyrande av trafiksäkerheten och de lindrigare straffbestämmelserna. Även förhållandet till tillämpningen av straffbestämmelserna i sjölagen förtydligas. Uppdateringsbehovet beror förutom på målet att sammanställa regleringen även delvis på föråldrade bestämmelser och rättspraxis.

Det föreslås att sanktionssystemet ska uppdateras och att det samtidigt ska införas ett system med avgift för trafikförseelse som i regel är detsamma som det som föreslås gälla i vägtrafiken. Avgiften för trafikförseelse är både en administrativ sanktion och ett straff, men i regleringen beaktas de observationer beträffande regeringens proposition med förslag till vägtrafiklag (180/2017 rd) som grundlagsutskottet (GrUU 9/2018 rd) och lagutskottet (LaU 9/2018 rd) presenterar i sina utlåtanden. En avgift för trafikförseelse i sjötrafik ska inte kunna påföras utan att farkosten stoppas. Avgiften för trafikförseelse påförs av polisen, Gränsbevakningsväsendet eller Tullen.

Systemet ersätter det nuvarande systemet med ordningsbot för smärre förseelser. Avgifterna ska i regel vara lika stora som avgifterna enligt den gällande lagen om ordningsbotsförfarande. Förseelserna ska emellertid bedömas på nytt. För att tillsynsmyndigheternas praktiska arbete ska underlättas och kostnaderna kunna minimeras är det viktigt att likadana system för trafikförseelser tillämpas inom sjötrafiken och vägtrafiken. Med tanke på detta och eftersom systemet med avgifter för trafikförseelser inom vägtrafiken kräver en ändring av myndigheternas informationssystem, bör systemet med avgifter för trafikförseelser inom sjötrafiken införas parallellt med motsvarande system inom vägtrafiken. I framtiden, när automatiseringen utvecklas så att myndigheterna genom automatiserad övervakning även inom sjötrafiken med tillräcklig säkerhet kan identifiera förutom farkostens registreringsnummer även farkostens befälhavare, kan lagen vid behov ändras så att en avgift för trafikförseelse för enskilda farkoster kan införas även inom sjötrafiken.

3 Propositionens konsekvenser

3.1 Ekonomiska konsekvenser

Konsekvenser för hushållen

Sammanställningen av lagstiftningen och dess konsekvenser för hushållen

Sammanställningen av reglerna för sjötrafik förtydligare lagstiftningen. En tydligare lagstiftning förbättrar möjligheterna för sjötrafikanterna att förstå och följa reglerna för sjötrafik. Sammanställningen av lagstiftningen kan emellertid inte konstateras få några direkta konsekvenser för hushållen ekonomiska ställning.

Ändringarna i uthyrningsverksamheten och deras konsekvenser för hushållen

I Vasa universitets publikation ”Ui tai uppoa” (Vuorinen & Kurki, Utredningar och rapporter 161, 2010) konstateras att människornas fritid är alltmer splittrad och att deras engagemang och vilja att investera i en enskild hobby har minskat. Dagens båtlivsmodell motsvarar inte de moderna kundernas behov. Båtuthyrning är ett sätt att bättre kunna möta dagens fritidsbehov.

De ändringar som föreslås i lagstiftningen om båtuthyrning gör det möjligt för hushållen att bättre utnyttja och dela sin egen egendom. Användningsgraden av de båtar som hushållen äger kan höjas avsevärt genom att det blir lättare än hittills att hyra ut båtar. Lagstiftningen gör det möjligt för allt fler hushåll att ha båtliv som hobby, och i takt med att konkurrensen ökar sjunker sannolikt priserna för båtuthyrning. Ur hushållens synvinkel innebär alla åtgärder som minskar behovet av att skaffa en egen båt möjligheter att spara pengar.

De nya bestämmelserna om befälhavare och avregleringen av hyresbåtsverksamheten kan ha en höjande effekt på försäkringsavgifterna för båtar.

Ändringarna i sanktionssystemet och deras konsekvenser för hushållen

Det nya systemet med avgifter för trafikförseelser gör att den administrativa bördan för personer som är missnöjda med en sanktion blir lättare, i och med att den muntliga domstolsbehandlingen ersätts med ett förvaltningsförfarande.

Konsekvenser för företag

Ändringarna i uthyrningsverksamheten och deras konsekvenser för företagen

Lagstiftningen om hyresbåtsverksamhet är trög och tung ur företagets synvinkel. De gällande besiktnings- och utrustningskraven i fråga om hyresbåtar anses vara för tunga och dyra i förhållande till fördelarna med att sporadiskt hyra ut en båt. Om de gällande besiktningskraven slopas minskar det startkapital som krävs för att inleda hyresbåtsverksamhet avsevärt. När det blir lättare att bedriva hyresbåtsverksamhet leder detta sannolikt till att hyresbåtsverksamheten ökar och serviceutbudet förbättras och utvidgas geografiskt. Avregleringen öppnar också många nya möjligheter för dem som utvecklar digitala hyresbåtstjänster.

I vilken takt nya tjänster uppkommer beror på aktörernas resurser och vilja att ta vara på de möjligheter som lagstiftningen öppnar. Konsekvenserna av de nya tjänsterna märks inte omedelbart, och det är inte möjligt att exakt bedöma i vilket skede de positiva konsekvenserna av tjänsterna börjar synas i praktiken. Konsekvenserna av ändringen ska bedömas på lång sikt och framför allt jämföras med den nuvarande utvecklingstrenden.

Avregleringen och åtgärderna för att underlätta affärsverksamheten kan samtidigt också öka den nuvarande konkurrensen på hyresbåtmarknaden. Det är också möjligt att avregleringen av hyresbåtsverksamheten påverkar de företag som bedriver handelssjöfart. Säkerhetskraven i fråga om passagerarfartyg i inrikes trafik har skärpts under de senaste åren, vilket har lett till stora kostnader för företagen i branschen. De lindrade säkerhetskraven i fråga om hyresbåtar kan försvåra passagerarfartygens ställning. Det är emellertid alltför högst 12 passagerare som får transporteras med en hyresbåt. Den föreslagna lagen inkluderar ett förslag om att när en hyresbåt huvudsakligen är i yrkesmässig användning ska detta jämföras med handelssjöfart, vilket kan balansera upp konkurrensen något i förhållande till passagerarfartyg.

Den föreslagna lagen kan också påverka ekonomin för dels företag som importerar och säljer båtar och båtutrustning, dels företag som bedriver service och reparation av båtar. Om uthyrningsverksamheten ökar kan detta i viss mån å ena sidan försvaga ekonomin för dessa företag men å andra sida förbättra den, med tanke på de utrustningskrav som anges i lagförslaget och de nya kraven på befälhavarens ansvar när det gäller bl.a. båtens skick och användningen av utrustning. Det har även hittills varit frivilligt att besikta vanliga båtar, och dessa besiktningar

har anordnats av bl.a. frivilliga organisationer såsom båtsällskap. Sannolikt kommer den frivilliga besiktningsverksamheten att öka.

Utvecklingen av hyresbåtsverksamheten och den förbättrade tillgången till tjänster kan leda till att turismen i skärgården och insjöområdena ökar.

Sammanställningen av lagstiftningen och dess konsekvenser för företagen

Inom handelssjöfarten är den utbildade personalen väl förtrogen med lagstiftningen. De sammanställda trafikreglerna i den föreslagna lagen förbättrar de övriga sjötrafikanternas förståelse för hur man ska färdas till sjöss, vilket kan främja en smidig handelssjöfart i förhållande till båtfararna. Verksamheten för de företag som bedriver handelssjöfart underlättas sannolikt även av att de nationella trafikreglerna i kanaler och vid rörliga broar genom den föreslagna lagstiftningen sammanställs och moderniseras och onödiga regler slopas.

De sammanställda trafikreglerna, de nya bestämmelserna om befälhavare, den underlättade båtuthyrningsverksamheten och det nya sanktionssystemet i den föreslagna lagen kan också förbättra den ekonomiska ställningen för företag som bedriver utbildningsverksamhet inom båtbranschen i och med att antalet nya båtfarare ökar.

En rapport av det europeiska konsortiet för hållbar industripolitik (ECSIP) visar att Finland har relativt många båthamnar jämfört med de övriga europeiska länderna (Study on the competitiveness of the recreational boating sector, 2015).

Konsekvenser för samhällsekonomin och den offentliga ekonomin

Ändringarna i uthyrningsverksamheten och deras konsekvenser för den offentliga ekonomin

Förutom de ovannämnda konsekvenserna har båtlivet också indirekta ekonomiska konsekvenser. Som exempel kan nämnas den ekonomiska aktivitet som uppstår via turismen och relaterade evenemang samt skatter och avgifter för verksamhet som indirekt hänför sig till båtlivet. Om båtuthyrningsverksamheten och den övriga ovannämnda företagsverksamheten ökar kan detta skapa arbetstillfällen och skatteintäkter för staten. Trafiksäkerhetsverkets undersökning om båtlivet visar att betydande direkta inkomster för den offentliga sektorn uppstår i form av mervärdesskatter genom båtfararnas konsumtion, punktskatter och andra eventuella avgifter. Indirekta inkomster uppstår genom lönebeskattningen av de personer som arbetar inom båtbranschen och skatter på relaterade tjänster i anslutning till båtlivet. I undersökningen uppskattades att samhället år 2015 får cirka 176 miljoner euro i direkta och indirekta skatteintäkter och avgifter genom båtlivet. På motsvarande sätt bygger och upprätthåller samhället en del av den infrastruktur som båtlivet kräver.

Den föreslagna lagen kan ge upphov till ny affärsverksamhet och nya turismtjänster i skärgården och på så sätt bidra till att bevara en livskraftig skärgård.

3.2 Konsekvenser för myndigheterna

I regeringsprogrammet för statsminister Juha Sipiläs regering anges stela strukturer, byråkrati, överreglering, normering och en stel arbetsmarknad höra till Finlands svagheter, vilket försämrar landets smidighet och konkurrenskraft. Den föreslagna lagstiftningen innehåller olika åtgärder ämnade att avveckla normer, koncentrera funktioner och skapa ett smidigare regel-

verk. I och med den föreslagna lagstiftningen förtydligas myndigheternas verksamhet och antalet överlappande funktioner minskar.

Sammanställningen av lagstiftningen och dess konsekvenser för myndigheterna

I den gällande lagstiftningen har fastställandet av förbud och begränsningar som gäller ett visst område eller en viss farkosttyp orsakat ett behov av samordning mellan beslutsmyndigheterna, såsom Trafikverket, Trafiksäkerhetsverket och de behöriga NTM-centralerna. En ansökan om begränsning har kunnat förutsätta två olika beslut, ett som gäller farleden och ett annat som gäller ett vattenområde utanför farleden. Då har också hörandet genomförts av två olika myndigheter. Besluten har administrerats av flera olika myndigheter, och det finns inget enhetligt beslutsregister. Syftet med den föreslagna ändringen är att underlätta beslutsfattandet i fråga om förbud och begränsningar som gäller ett visst område eller en viss farkosttyp genom att koncentrera denna befogenhet till det nya Transport- och kommunikationsverket. Genom denna befogenhet koncentreras till en enda myndighet kan man förbättra sammanställningen av uppgifter, förenhetliga beslutsförfarandet och underlätta övervakningen. Syftet är att de behöriga NTM-centralerna även i fortsättningen ska ansvara för miljöfrågorna i enlighet med den gällande lagstiftningen, vilket innebär att Trafik- och kommunikationsverket alltid ska höra dessa före beslutfattandet.

Varje år har det fattats 5-10 regionala förbuds- eller begränsningsbeslut som gällt farleder. Antalet regionala förbuds- eller begränsningsbeslut som gällt områden utanför farleder har varit cirka 6 per år. Förslaget att koncentrera besluten till Transport- och kommunikationsverket förutsätter inga överföringar av personalresurser från NTM-centralerna och medför inte heller något behov av att rekrytera mer personal. Genom att besluten koncentreras blir verksamheten effektivare och beslutsförfarandet enhetligare. Eftersom inga parallella beslut längre behövs minskar antalet beslut till denna del och därmed också de administrativa kostnaderna. Dessutom undviker man bl.a. kostnader för dubbla tidningsannonser (dessa har uppgått till cirka 3 000 euro/beslut).

Enligt den gällande lagstiftningen ansvarar olika myndigheter för övervakningen av sjötrafiken. För närvarande har förutom Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket och de behöriga NTM-centralerna även Tullen, polisen och Gränsbevakningsväsendet olika uppgifter som rör övervakningen av sjötrafiken. Den gällande lagstiftningen är dock inte tydlig med avseende på myndigheternas ansvarsfördelning.

Myndighetsverksamheten i anslutning till hyresbåtar minskar. Dessutom minskar Transport- och kommunikationsverkets administrativa börda i och med att de obligatoriska besiktningarna slopas och behörighetskraven koncentreras endast på huvudsaklig, yrkesmässig verksamhet. Samtidigt är det möjligt att de frivilliga organisationernas besiktningens verksamhet ökar.

Ändringarna i sanktionssystemet och deras konsekvenser för myndigheterna

I samband med reformen införs också ett system med avgift för trafikförseelse som i regel är detsamma som det som föreslås gälla i vägtrafiken. Avgiften för trafikförseelse är både en administrativ sanktion och ett straff, men i regleringen beaktas de observationer beträffande regeringens proposition med förslag till vägtrafiklag (RP 180/2017 rd) som grundlagsutskottet (GrUU 9/2018 rd) och lagutskottet (LaU 9/2018 rd) presenterar i sina utlåtanden. Ett administrativt påföljdssystem innebär att de ringa förseelserna inom vägtrafiken förflyttas från det

straffrättsliga systemet, vilket förändrar gärningarnas grad av klandervärdhet och delvis också deras karaktär.

Påföljdssystemet påverkar såväl sjötrafikanternas som myndigheternas verksamhet. Vilken typ av påföljdssystem som väljs påverkar i avgörande grad hur väl målen för påföljdssystemet uppnås. Det påverkar på ett centralt sätt myndigheternas resursanvändning, vilket innebär att systemet också har betydande ekonomiska konsekvenser. Systemets konsekvenser för användarna och deras rättsskydd prioriteras i bedömningen av systemet.

Förvaltningsförfaranden och förvaltningspraxis är i regel enklare jämfört med ett straffrättsligt förfarande, eftersom de huvudsakligen sker skriftligt. I ett brottmål ska parternas privaträttsliga krav utredas vid sidan av målet, men i förvaltningsärenden gör man inte så. På brott tillämpas ett förundersökningstvång, men när det gäller administrativa gärningar finns inget sådant tvång. Myndigheterna är ändå skyldiga att utreda vem som begått förseelsen, och avgift för trafikförseelse kan inte påföras utan att farkosten stoppas. Ändringen påverkar hur resurserna används vid myndigheterna och möjliggör en omfördelning av myndigheternas personalresurser. Vidare underlättar ändringen införandet av automatisk kameraövervakning även i sjötrafiken.

Ändringarna i det straffrättsliga straffsystemet påverkar inte polisens verksamhet på något avgörande sätt. Polisen behandlar i nuläget ett enormt antal brott antingen i form av förundersökning eller genom ett bötesförfarande enligt lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010). Beslut om förseelser som gäller sjötrafik har i bötesförfarandet fattats av polisen, och polisen har för dessa kunnat förelägga antingen ordningsbot eller böter för gärningsmannen.

Det nya systemet med avgift för förseelse och slopandet av ordningsbotssystemet förutsätter vissa ändringar i de övervakande myndigheternas informationssystem. Ändringarna i det straffrättsliga straffsystemet ska beaktas i polisens informationssystem för förundersökning. Den föreslagna lagstiftningen innehåller ingen sådan avvikande ändring i det straffrättsliga straffsystemet som skulle kräva stora ändringar i användningslogiken i polisens informationssystem för förundersökning. De ändringar som krävs i polisens informationssystem är ändringar av engångskaraktär. Polisen beräknar att kostnaderna för ändringarna uppgår till 150 000-200 000 euro.

Att skapa nya brottsbenämningar och gärningsspecifikationer hör till dem som sköter underhållet av informationssystemen. Det har uppskattats att arbetet med att skapa brottsbenämningar och gärningsspecifikationer vid polisen tar två arbetsdagar och minst tre personers arbetsinsats i anspråk. Kostnaderna uppskattas uppgå till 3 000 euro som ett engångsbelopp.

För polisens del handlar den största ändringen om att utvidga avgiften för trafikförseelse till att omfatta även förseelser inom sjötrafiken. Polisstyrelsen har uppskattat att det som helhet är fråga om en exceptionellt bra reform ur polisens synvinkel. Polisen håller för närvarande på att göra en förundersökning om processerna i förfarandet med avgift för trafikförseelse och de preliminära kraven på informationssystemen i anslutning till totalreformen av vägtrafiklagen. Ett alternativ är att skapa ett helt nytt ärendehanteringssystem för ärenden som ska behandlas genom förvaltningsförfarande. Kostnaderna för detta alternativ har bedömts utförligt i regeringens proposition med förslag till vägtrafiklag (RP 180/2107 rd). Polisstyrelsen har uppskattat att kostnaderna för ett system för behandling av avgifter för trafikförseelse uppgår till 3-4

miljoner euro. Kostnadskalkylen innehåller inga utgifter för administrering och underhåll av informationssystemet.

I den föreslagna totalreformen av sjötrafiklagen presenteras ett system för avgift för trafikförseelse som i fråga om struktur och förfarande i många avseenden överensstämmer med totalreformen av vägtrafiklagen. I idealscenariot kan alla påföljder i anslutning till administrativa straff hanteras med ett och samma informationssystem. Med tanke på helhetseffektiviteten och ur praktisk synvinkel är det optimala alternativet ett gemensamt informationssystem för hanteringen av alla dessa sanktioner.

I vägtrafiken påförs avgiften för trafikförseelse av polisen, men i sjötrafiken kan den även påföras av Gränsbevakningsväsendet eller Tullen. Reformen genomförs enligt samma tidtabell som vägtrafikreformen, vilket minskar de specialkostnader som denna lag orsakar. Reformen förutsätter att polisens, Gränsbevakningsväsendets och Tullens informationssystem är sinsemellan kompatibla. I praktiken har detsamma gällt även i fråga om ordningsbotssystemet. Med anledning av informationssystemens nuvarande kompatibilitet ansvarar polisen också för uppbyggandet av det nya informationssystemet. Följaktligen har samordningen av systemen inte beräknats orsaka separata tilläggskostnader för Gränsbevakningsväsendet eller Tullen. Enligt Polisstyrelsen kan totalreformen av sjötrafiklagen träda i kraft tidigast när myndigheterna är redo att börja tillämpa lagen. Polisstyrelsen uppskattar utifrån den pågående förundersökningen att det krävs minst tre år av definitions-, utvecklings- och genomförandearbete innan reformen kan genomföras.

Beträffande bötesförfarandet ska det noteras att böterna i sista hand bör kunna skrivas på papper. I bötesförfarandet använder sig polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet av en gemensam bötesblankett. Tills vidare har inte alla myndighetsaktörer mobila arbetsredskap, utan t.ex. de som övervakar sjötrafiken kan bli tvungna att använda sig av mer traditionell arbetsmetoder ännu flera år framöver. För pappersprocessen behövs pappersblanketter för föreläggande av avgifter för trafikförseelse och böter, och uppgifterna på dessa blanketter matas sedan in i ett informationssystem. När det gäller bötesförfarandet grundar sig pappersprocessen på den process som tillämpas i nuläget.

I sjötrafiken gäller det att beakta att pappersblanketterna måste vara vattenfasta, vilket kan påverka valet av material och därmed även kostnaderna. Pappersblanketterna medför endast obetydliga kostnader, eftersom sådana blanketter numera används endast i liten skala. Detta innebär ändå inte att pappersblanketterna kommer att slopas helt, eftersom myndigheterna alltid måste kunna agera även om informationssystemen av någon orsak inte fungerar.

Det påföljdssystem som föreslås i totalreformen av sjötrafiklagen kräver att straffpraxisen utreds och förenhetligas och att enkla tillämpningsanvisningar utarbetas. För bötesförfarandet har en s.k. böteshandbok utarbetats för detta. Där redogörs för förseelserna, hur de begås och de normala påföljderna. Böteshandboken gäller även brott och förseelser som anknyter till sjötrafik. Tillämpningsanvisningarna sammanställs i praktiken som ett tjänsteuppdrag vid Polisstyrelsen. För utarbetandet av böteshandboken har även en tväradministrativ arbetsgrupp tillsatts med uppgiften att bl.a. ta fram tillämpningsanvisningar för administrativa förseelser. Det är svårt att uppskatta hur stor arbetsinsats utarbetandet av anvisningarna kräver, eftersom det handlar om arbete som utförs av både enskilda tjänstemän och arbetsgrupper. En försiktig uppskattning är att kostnaderna för arbetet uppgår till cirka 10 000 euro.

Ändringarna i befälhavarbestämmelserna och deras konsekvenser för myndigheterna

Bestämmelserna om befälhavare underlättar verksamheten för de myndigheter som övervakar sjötrafiken, dvs. polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet samt Transport- och kommunikationsverket. I och med reformen blir det lättare för företrädare för den övervakande myndigheten att i sjötrafiken rikta eventuella anmärkningar och sanktioner rätt, dvs. på den som de facto har ansvarat för farkostens gång och säkerhet. På så sätt kan man också lättare ingripa i farliga färder till sjöss, t.ex. då en farkost av misstag hamnat in i en fartygsfarled eller färdas med bristfällig utrustning.

Totalreformen av lagen, och i synnerhet det nya systemet med avgift för trafikförseelse, förutsätter också att personalen vid de myndigheter som ansvarar för övervakningen, dvs. polisen, Gränsbevakningsväsendet och Tullen, samt förvaltningsdomstolen får utbildning om de nya bestämmelserna. Utbildningen gäller den polispersonal till vars uppgifter det hör att utföra övervaknings- och larmuppdrag, och för utbildningen ska reserveras en arbetsdag. För polisens del är kostnadseffekten högst cirka 850 000 euro. En del av utbildningsteman kommer emellertid att ingå i den utbildning som ges i samband med totalreformen av vägtrafiklagen och som rör hela personalen vid polisen. För Gränsbevakningsväsendets och Tullens del har det beräknats att utbildningen om den nya sjötrafiklagen och det system för avgifter för trafikförseelser som införs i samband med den ordnas i samarbete med polisen, varför inga särskilda kostnadskonsekvenser bedöms uppstå för dessa. Enligt justitieministeriets bedömning medför utbildningen med anledning av den föreslagna lagen inga tilläggskostnader heller för rättsväsendet.

Den föreslagna ändringen orsakar inte heller i övrigt några särskilda kostnader för rättsväsendet. Enligt övervakningsmyndigheternas uppgifter noterades år 2017 sammanlagt 1 032 sjötrafikförseelser, av vilka 586 upptäcktes av polisen, 45 av Tullen och 401 av Gränsbevakningsväsendet.

För sjötrafikförseelser utdöms i dagens läge cirka 800—1 000 ordningsböter inom bötesförfarandet utanför domstolspraxis varje år. Om inte samtycke ges till föreläggande av ordningsbot överförs ärendet i nuläget till en normal straffprocess.

Det att ordningsboten ersätts med avgifter för trafikförseelse har ingen särskild betydelse med tanke på förvaltningsdomstolarnas kostnader. Om ändringssökande förekommer lika sällan som det under de senaste åren förekommit att den som föreläggs en ordningsbot motsätter sig föreläggandet (0,2 procent) innebär det att i genomsnitt endast två ändringssyrkanden per år inkommer till förvaltningsdomstolarna. Samtidigt minskar antalet fall av ändringssökande som ska behandlas i de allmänna domstolarna i motsvarande grad. Vidare ska det noteras att påförande av avgift för trafikförseelse - i motsats till ordningsbot - är förknippat med ett förfarande för begäran om omprövning, vilket ytterligare minskar antalet ärenden som inkommer till domstolarna.

Eftersom det föreslagna sjötrafikbrottet huvudsakligen motsvarar de sjötrafikförseelser för vilka det i nuläget föreläggs dagsböter, medför inte heller denna ändring några ekonomiska konsekvenser för rättsväsendet.

3.3 Konsekvenser för trygghet

Ett av syftena med sjötrafiklagen är att styra människornas beteende till sjöss. Om sjötrafikreglerna sammanförs och förtydligas enligt förslaget blir medborgarna mer medvetna om vilka regler de ska följa när de färdas på vatten. Genom att revidera lagstiftningen strävar man efter

att förbättra trafiksäkerheten till sjöss. Det är dock svårt att bedöma i hur hög grad den nya lagstiftningen påverkar trafiksäkerheten till sjöss.

En faktor som kan förbättra säkerheten inom sjötrafiken är att bestämmelserna om farkoster och deras utrustning preciseras något. Även de föreslagna bestämmelserna om befälhavare kan leda till en ökad användning av utrustning. Befälhavaren på farkosten ska bära det allmänna ansvaret över sina passagerare. Som befälhavare kan betraktas den förare, användare eller någon annan person som de facto styr eller manövrerar farkosten. Om det är oklart vem som är befälhavare faller befälhavaransvaret i sista hand på farkostens ägare eller innehavare. Befälhavaren på en farkost föreslås bl.a. ansvara för att farkosten är säker i förhållande till den planerade färden och försedd med den utrustning som nämns i lagen och för att passagerarna har fått nödvändiga anvisningar och är iklädda flytutrustning om förhållandena kräver det.

Trafiksäkerhetsverkets statistik över olyckor i sjötrafiken visar att myndigheterna år 2017 fick kännedom om fler än 1 900 sjötrafikolyckor, och fler än 1 800 av dessa involverade fritidsbåtar. Trafiksäkerhetsverkets statistik visar att 2017 var det säkraste året någonsin hittills i statistiken över båttrafiken. Totalt 36 personer omkom i sjötrafikolyckor, vilket är rejält under genomsnittet. Av dessa omkom 34 i fritidsbåttrafiken och 2 i handelssjöfarten. År 2016 omkom sammanlagt 48 personer i sjötrafikolyckor.

Den vanligaste typen av olycksfall överlag är skador på fartyget, och de flesta olyckor med dödlig utgång beror på att båten vält eller kantrat. Olyckorna beror ofta på tekniska fel eller andra fel i styranordningarna eller framdrivningsmaskineriet. Vanliga typer av olyckor som drabbar segelbåtar är att båten skadas och kör på grund. Typiska olyckor bland dem som använder vattenskoter är att de kolliderar med fartyg.

Statistiken över det årliga antalet olyckor innefattar endast en del av de olyckor som sker inom sjötrafiken, närmare bestämt dem som myndigheterna har fått kännedom om. Det beräknas att ett mångfaldigt större antal olyckor inträffar varje år utan att dessa kommer myndigheterna till känna. Olyckor kan undvikas särskilt genom att båtarna görs uppmärksamma på säkerhetsattityderna och vikten av att beakta mänskliga faktorer.

Statistiken ger vid handen att endast ett fåtal olyckor involverar hyresbåtar. Under perioden 2012–2015 inträffade fyra olyckor, och inget av dessa var förknippade med tekniska problem med båten. Däremot har olyckorna i högre grad berott på hur båten använts. Det har t.ex. hänt att båten har hållit en alltför hög hastighet med tanke på omständigheterna och att en kund i hyresbåten därför har skadats. Samtidigt ska det noteras att alla olyckor inte nödvändigtvis statistikförs som hyresbåtsolyckor utan som normala fritidsbåtsolyckor. Detta beror på att hyresbåtar och fritidsbåtar inte ingår som två separata båttyper i statistiken.

Om besiktningskravet slopas får båtägaren eller den innehavare som införts i registret en större roll när det gäller att trygga säkerheten på båten. Den föreslagna lagstiftningen kan emellertid leda till att frivillig besiktnings- och utbildningsverksamhet utvecklas. I Trafiksäkerhetsverkets publikation (22/2016) föreslås att hyresbåtsaktörerna kan skapa ett eget certifieringssystem för att främja den frivilliga besiktnings- och utbildningsverksamheten. Enligt förslaget ska användningen av systemet beaktas i försäkringsavgifterna, och systemet har ett eget kännedomsvärde.

Det har bedömts att det slojade besiktningskravet och det lindrigare certifikatsförfarandet i hög grad påverkar säkerheten i fråga om hyresbåtar, med beaktande av de övriga förslagen i

lagförslaget. Bland dessa kan i synnerhet nämnas bestämmelserna om befälhavare, som gäller alla fritidsbåtar, de förtydligade trafikreglerna och sanktionerna samt det att den föreslagna lagen innehåller en möjlighet att utfärda närmare föreskrifter om anordningarna och utrustningen i farkoster och hyresbåtar. Kravnivån på båtarna bedöms således inte sjunka om besiktningsskraven slopas.

Det är också möjligt att den föreslagna lagstiftningen förbättrar säkerheten inom hyresbåtsverksamheten via det kundserviceförfarande som är bekant från de digitala servicekoncepten. Övervakningen av hyresbåtsverksamheten kan i framtiden delvis bygga på ett förfarande där kunden ger öppen respons om säkerheten inom hyresbåtsverksamheten.

3.4 Konsekvenser för miljön

Ändringarna i uthyrningsverksamheten och deras konsekvenser för miljön

Det är möjligt att konsumenterna i och med att båthyresverksamheten underlättas inte upplever att det är lika nödvändigt att äga en egen båt, vilket kan öka användningsgraden i fråga om enskilda båtar och minska antalet båtar i användning. Detta har antagits leda till att miljöutsläppen ökar. I en enkätundersökning som genomförts vid Vasa universitet, ”Open Wave – tutkimus avoimen innovoinnin mahdollisuuksista venealalla: Open Wave -projektin tutkimusraportti” (2013), konstateras emellertid att om antalet hyrda båtar ökar avsevärt i förhållande till antalet privatägda båtar leder detta sannolikt till att en del av båtarna använder modernare, och därmed också miljövänligare, båtar än genomsnittet. Också bestämmelserna om dem som hyr båtar och om befälhavare i den föreslagna lagen främjar användningen av bättre båtar, eftersom de framhåller ansvaret över båtens skick och säkerhet under den planerade färden.

Ett annat miljörelaterat problem, som myndigheterna och de som hyr ut båtar har svårt att ingripa i, kan vara att båtarna förhåller sig likgiltigt till miljöfrågor. Den föreslagna lagen innehåller dock fortfarande en möjlighet att t.ex. förbjuda användningen av en viss typ av farkost av miljörelaterade skäl, förbud och begränsningar som gäller vissa typer av farkoster samt bestämmelser om regionala förbud och begränsningar. Samtidigt är det också sannolikt att människornas miljömedvetenhet utvecklas när det blir lättare att ha båtliv som hobby.

3.5 Samhälleliga konsekvenser

Konsekvenser för sysselsättningen

Ändringarna i uthyrningsverksamheten och deras konsekvenser för sysselsättningen

Vilka konsekvenser den föreslagna totalreformen av sjötrafiklagen får för sysselsättningen kan uppskattas utifrån det som ovan angetts om konsekvenserna för företagen och myndigheterna. En av de största ändringarna som den lindrade regleringen leder till är att tröskeln att inleda företagsverksamhet inom båtuthyrning blir lägre. Den föreslagna sjötrafiklagen gör det möjligt att utveckla mer lättillgängliga båtförmedlingstjänster och digitala servicekoncept.

Konsekvenser för informationssamhället

Enligt den färdplan som kommunikationsministeriet publicerat (Kommunikationsministeriets publikation 10/2017) har Finland som mål att vara ett ledande land inom digital sjöfart, där

man utnyttjar data för att skapa en konkurrensfördel och nya affärsverksamhetskoncept för sjöfartens behov. I färdplanen konstateras att man i Finland satsar på att bygga upp ett näringslivsdrivet affärsverksamhetsekosystem för automatiserade fartyg och automatiserad sjöfart. Målet är att före år 2025 skapa världens första ekosystem som tar fram produkter och tjänster för obemannad sjöfart.

Ändringarna i fråga om bestämmelserna om befälhavare och deras konsekvenser för informationssamhället

De föreslagna bestämmelserna om befälhavare på fritidsbåtar innebär att befälhavaren inte nödvändigtvis alltid själv behöver finnas i farkosten, i motsats till en sådan befälhavare som avses i sjölagen, vilket kan främja utvecklingen av automatiserade båtar. Det att sjölagen endast tillämpas på yrkesmässig hyresbåtsverksamhet som bedrivs som huvudsyssla gör det möjligt att delvis använda automatiserade båtar också i yrkesmässig trafik. Automationsutvecklingen inom sjötrafiksektorn har under de senaste åren gått framåt i mycket snabb takt. Finland har som mål att gå i bräschen för denna utveckling och säkerställa en optimal reglerings- och verksamhetsmiljö för automationsutvecklingen. Den föreslagna regleringen underlättar utvecklingen av automatiserade båtar och främjar Finlands ställning som ett ledande land inom digital sjöfart.

Konsekvenser för jämlikhet

Den undersökning om båtlivet som Trafiksäkerhetsverket gjort visar att drifts- och underhållskostnaderna för en enskild båt uppgår till cirka 935 euro per år. Ytterligare kostnader uppstår i form av försäkringar och båtanskaffningsutgifter. Det att hyresbåtsverksamheten ökar innebär att många kan börja använda båt utan att behöva ha det startkapital som krävs för att köpa en båt. Det kräver mindre engagemang och investeringar att hyra en båt än att äga en båt. I och med den föreslagna lagstiftningen blir tröskeln lägre att uppta båtlivet som hobby även för sådana konsumenter som inte vill eller har råd att äga en båt. I en enkätundersökning som genomförts vid Vasa universitet, "Open Wave – tutkimus avoimen innovoinnin mahdollisuuksista venealalla: Open Wave – projektin tutkimusraportti" (2013), konstateras att möjligheten att kunna prova på att använda en båt betraktas som en viktig "port" till ett båtlivsintresse.

Det finns många båtar i Finland jämfört med andra länder. Enligt en rapport av ECSIP är antalet ägda båtar jämfört med de övriga europeiska länderna stort framför allt i Norden (Finland, Sverige och Norge). Enligt Trafiksäkerhetsverkets undersökning om båtlivet fanns det år 2016 uppskattningsvis cirka 1,1 miljoner farkoster i Finland, av vilka 554 000 var motoriserade och 603 500 utan motor. Det uppskattas att antalet farkoster har ökat med 57 procent på 12 år. I synnerhet antalet båtar utan motor har ökat. Det är svårt att veta exakt hur många farkoster det finns, eftersom de minsta båtarna inte behöver registreras.

De båtundersökningar som genomförts hittills har varit enkätundersökningar, och i dem har könsfördelningen bland båtfararna inte utretts i närmare detalj. Trafiksäkerhetsverket använde sig av både telefonintervjuer och webbenkäter i sin undersökning. Per telefon intervjuades sammanlagt 2 212 personer som använder en båt. Av respondenterna var 1 125 män och 175 kvinnor. Största delen av dem som intervjuades per telefon var i ålderskategorin 45-74 år. I webbenkäten utreddes inte respondentens kön. Största delen av dem som besvarade enkäten var i ålderskategorin 35-64 år. Man kan således sluta sig till att reformen kan få något större konsekvenser för män än för kvinnor.

4 Beredningen av propositionen och remissyttranden

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet i samarbete med myndigheterna inom förvaltningsområdet. I beredningen har utnyttjats en bedömningspromemoria som genomgick en omfattande remissbehandling sommaren 2017.

Propositionen har genomgått en omfattande remissbehandling. Sammanlagt 58 remissinstanser lämnade ett yttrande om propositionen. Från ministerierna och andra statliga myndigheter inkom sammanlagt 25 yttranden. Från instanser som representerar kommunerna inkom tre yttranden, och ett yttrande lämnades av ett universitet. Totalt nio företag och ett fackförbund lämnade in ett yttrande. De övriga remissinstanserna representerade olika båtföreningar och andra föreningar med båt- och vattenrelaterad hobbyverksamhet, såsom fiske, samt sjöräddnings- och naturskyddsföreningar. Från dessa inkom sammanlagt 16 yttranden. Dessutom lämnade också en förening som representerar trafikrätt ett yttrande, och två yttranden kom från privatpersoner. Alla yttranden och ett sammandrag av yttrandena finns att tillgå på lagstiftningsprojektets sida i tjänsten Hankeikkuna (LVM040:00/2016).

Flera remissinstanser förhöll sig positiva till reformen i allmänhet, dess mål och de viktigaste förslagen. I dessa yttranden betonades bl.a. att propositionen förtydligar lagstiftningen, underlättar tillsynen, främjar delningsekonomin och införande av automation samt förbättrar förhållandena för en säkrare sjöfart och småbåtstrafik.

Nästan enbart positivt respons inkom om ämnesområdena, som gick ut på att sammanföra regleringen, koncentrera myndighetsuppgifterna i förbuds- och begränsningsärenden samt åstadkomma en ny tillfällig möjlighet att avvika från regionala förbud och begränsningar.

Majoriteten av remissinstanserna förhöll sig också positivt till de nya bestämmelserna om befälhavare, men även vissa tvivel förekom angående detta ämnesområde. I vissa yttranden ansågs iakttagandet av utrustningskraven, som ligger på befälhavarens ansvar, vara otillräckligt. En del remissinstanser ansåg ägarens och innehavarens ansvar som befälhavare vara oskäligt, om inte befälhavaren i praktiken kunnat inverka på farkostens gång. Ägarens straffrättsliga ansvar var en annan punkt som remissinstanserna fäste vikt vid. I några yttranden uttalades vissa tvivel om fjärrstyrningens säkerhetskONSEKVENSER. En del remissinstanser önskade att texten tydliggörs så att det fortfarande är möjligt att öva sig på att framföra en farkost utan att uppfylla det allmänna behörighetskravet som anges i lagen.

En stor del av yttrandena innehöll positivt respons om att regleringen av hyresbåtsverksamhet lindras (inklusive främjandet av delningsekonomin), men flera remissinstanser förhöll sig åtminstone delvis också kritiskt till avregleringen. Några misstänkte att det är svårt att definiera var gränsen till huvudsaklig verksamhet går. Förhållandet till sjölagen ansågs vara besvärligt med tanke på övervakningen, om all hyresbåtsverksamhet inte längre ska betraktas som handelsjöfart utan de lindrigare befälhavarkraven enligt sjötrafiklagen ska tillämpas i vissa fall. Vissa remissinstanser ansåg de lindrigare behörighetskraven och/eller besiktningskraven vara en säkerhetsrisk. Andra misstänkte att propositionen kunde medföra svårigheter för den egna verksamheten, samtidigt som de efterlyste lindrigare bestämmelser i fråga om sin egen utbildnings- och undervisningsverksamhet och fiskeguidernas verksamhet.

Endast i några yttranden fäste man vikt vid det nya systemet med avgift för trafikförseelse. Vissa understödde allmänt taget införandet av systemet, medan andra tvivlade på att det över

huvud taget kommer att lämpa sig för sjötrafik. Några yttranden innehöll detaljerade observationer om vissa sanktioner.

Propositionen har preciserats med anledning av yttrandena särskilt i fråga om bestämmelserna om hyresbåtsverksamhet.

5 Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

5.1 Propositionens samband med Ålands självstyrelse

I självstyrelselagen för Åland (1144/1991), nedan självstyrelselagen, föreskrivs om tillämpningen av lagen i landskapet Åland. Rikets lag ska tillämpas också i landskapet, om det i lagen föreskrivs om angelägenheter som enligt självstyrelselagen hör till rikets lagstiftningsbehörighet. På motsvarande sätt ska rikets lag inte tillämpas i landskapet om lagstiftningsbehörigheten i de ärendegrupper som regleras genom lagen hör till landskapet.

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om båttrafik och farleder för den lokala sjötrafiken. Enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten. I 27 § 4 punkten i självstyrelselagen konstateras att riket har lagstiftningsbehörighet även när det gäller förhållandet till utländska makter – med beaktande av 9 kap. (Internationella förpliktelser) och 9 a kap. (Ärenden som gäller Europeiska unionen) – dvs. bland annat internationella överenskommelser.

Rikets lagstiftningsbehörighet omfattar således offentlig sjörätt, inklusive de föreskrifter om sjösäkerhet som ingår i en internationell överenskommelse som Finland godkänt och som Åland iakttar.

Enligt motiveringen till 27 § 13 punkten i självstyrelselagen hör ärenden som rör fartygspersonalens behörighet till rikets lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart. I den föreslagna lagen om ändring av lagen om transportservice preciseras kraven i fråga om förarbrev för hyresbåt. Förslaget hänger samman med att karaktären av hyresbåtsverksamhet ska preciseras så att verksamheten kan betraktas dels som handelssjöfart, dels som fritidsbåtsverksamhet. Om en farkost används som hyresbåt i förtjänstsyfte mot ersättning ska sjölagen tillämpas huvudsakligen på hyresbåtsverksamheten, och verksamheten förutsätter behörighetsbevis i form av ett förarbrev för hyresbåt. Obemannad hyresbåtsverksamhet betraktas som vanlig fritidsbåtstrafik. Den föreslagna sjötrafiklagen innehåller behörighetskrav för befälhavare på nöjesfartyg. Eftersom denna typ av behörighet inte gäller fartygspersonal inom handelssjöfarten hör lagstiftningsbehörigheten till denna del till landskapet i och med att det är fråga om ett undervisningsärende enligt 18 § 14 punkten i självstyrelselagen. Till landskapets lagstiftningsbehörighet hör också allmänna behörighetskrav som rör fritidsbåtstrafik, såsom åldersrelaterade krav.

Rikets lagstiftningsbehörighet omfattar enligt 27 § 4 punkten i självstyrelselagen den reglering som ingår i de internationella fördrag som anges i den föreslagna lagen, såsom sjövägsreglerna. Till landskapets lagstiftningsbehörighet hör däremot sådan särskild reglering av trafikbetendet till sjöss som inte faller inom området offentlig sjörätt, såsom sjölagen. De föreslagna bestämmelserna om befälhavare i fråga om fritidsbåtar hör således till landskapets lagstiftningsbehörighet.

Rikets lagstiftningsbehörighet omfattar också underhållet av farlederna inom handelssjöfarten och de bestämmelser som ska iakttas i dessa farleder oberoende av farkostens användningsändamål. Eftersom den föreslagna lagens bestämmelser om säkerhetsanordningar och trafikmärken inom sjöfarten gäller både fritidsbåtsverksamhet och handelssjöfart, hör lagens bestämmelser om utmärkning av farleder och reglering av sjötrafiken till rikets behörighet.

Landskapet har däremot lagstiftningsbehörighet när det gäller underhållet av lokala farleder som inte används för handelssjöfart, underhållet av säkerhetsanordningar som används i dessa farleder och bestämmelserna om regionala förbud och begränsningar i farleder utanför de farleder som används för handelssjöfart. Likaså omfattar landskapets lagstiftningsbehörighet även särskilda bestämmelser som gäller trafiken längs lokala kanaler och via lokala rörliga broar.

Även de föreslagna bestämmelserna om registrering av båtar, utrustningen i vanliga båtar och mindre farkoster samt tekniska föreskrifter hör till landskapets lagstiftningsbehörighet.

5.2 Samband med andra propositioner

Regeringen har i mars 2017 överlämnat till riksdagen en proposition med förslag till lagstiftning om inrättande av landskap och om en reform av ordnandet av social- och hälsovården samt till lämnande av underrättelse enligt artikel 12 och 13 i Europeiska stadgan om lokal självstyrelse (RP 15/2017 rd). I 6 § i landskapslagen, som ingår i propositionen, föreskrivs om landskapens uppgifter, och i paragrafens 1 och 2 mom. föreskrivs om uppgifter inom trafiksektorn som delvis verkställs i samband med myndighetsreformen inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Därtill överlämnade regeringen i början av mars 2018 till riksdagen en proposition med förslag till lagstiftning om verkställigheten av landskapsreformen och om omorganisering av statens tillstånds-, styrnings- och tillsynsuppgifter (RP 14/2018 rd). Landskapsreformen inverkar i synnerhet på NTM-centralernas behörighet inom sjötrafiken enligt denna lag.

Regeringen överlämnade år 2017 till riksdagen en proposition med förslag till vägtrafiklag och till vissa lagar som hänför sig till den (RP 180/2017 rd). Lagen i fråga (729/2018) innefattar införandet av ett system med avgift för trafikförseelse, och ett motsvarande system ska genomföras även enligt detta förslag. Införandet av ett system med avgift för trafikförseelse förutsätter också att registren i anslutning till sanktionssystemet ses över. Registren ska förnyas med beaktande av de nya systemen inom både vägtrafiken och sjötrafiken. Eftersom reformen av vägtrafiklagen träder i kraft först år 2020 kan även detta lagförslag träda i kraft först år 2020.

I reformen sammanförs vissa funktioner vid Trafiksäkerhetsverket, Kommunikationsverket och Trafikverket och koncentreras till det nya Transport- och kommunikationsverket som ska grundas, och Trafikverkets resterande uppgifter och funktioner överförs till Farledsverket. Av denna anledning används i denna regeringsproposition namnen på de nya ämbetsverk som föreslagits träda i kraft den 1 januari 2019.

Ett förslag till upphävande av lagen om offentliga kungörelser (34/1925) behandlas för närvarande. Utkastet till regeringsproposition har varit ute på remiss under våren 2018.

För närvarande är även en proposition med förslag till ändring av lagen om fartygssäkerhet, lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, lagen om passagerarfartygs personlistor (1038/2009),

lagen om fartygspersonal och lagen om transportservice och till upphävande av vissa bestämmelser i lagen om passagerarfartygs personlistor under behandling. Utkastet till regeringsproposition har varit ute på remiss under sommaren 2018.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Förslag till sjötrafiklag

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. Tillämpningsområde. Paragrafen fastställer lagens tillämpningsområde. I 1 mom. föreskrivs att lagen tillämpas på farkoster och användningen av dem inom finskt vattenområde. Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 2 § 1 mom. i den gällande sjötrafiklagen. I 1 mom. anges vidare att lagen även tillämpas på virkesflottor samt på föremål som måste bogseras och flytande föremål i enlighet med vad som särskilt föreskrivs i denna lag. Dessa föremål betraktas inte som farkoster, men användningen av dem måste regleras bl.a. för att trygga en smidig och säker kanaltrafik.

I 2 mom. föreskrivs att lagen även tillämpas på utmärkning av farleder, ledning av sjötrafiken och på de förfaranden som ska iakttas i slusskanaler och öppna kanaler och i trafik via rörliga broar. Med kanal avses en konstgjord bädd som anlagts för sjötrafik. Det kan vara fråga om en slusskanal som är försedd med en avstängningsanordning och som förenar två vattendrag vars vatten ligger på olika höjdnivåer. En öppen kanal är i sin tur en kanal utan avstängningsanordning som förenar två vattendrag vars vatten ligger på samma höjdnivå.

I 3 mom. föreskrivs om i vilka fall lagen ska tillämpas på handelssjöfart och farkoster som används inom handelssjöfart. Med handelssjöfart avses i allmänhet att varor och personer transporteras med fartyg från en plats till en annan i förtjänstsyfte. Exempelvis i 2 § 6 punkten i lagen om farledsavgift (1122/2005) definieras handelssjöfart som med fartyg bedriven verksamhet i förtjänstsyfte, såsom transport av last och passagerare, bogsering, isbrytning, fångst samt räddningsverksamhet och assistans. Enligt 3 mom. tillämpas lagen på handelssjöfart och farkoster som används för handelssjöfart till den del det inte föreskrivs särskilt om dem i sjölagen (674/1994), lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995), lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009, nedan lagen om fartygssäkerhet), lagen om fartygstrafikservice (623/2005), lagen om transportservice (320/2017) eller i någon annan lag. Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 2 § 2 mom. i den gällande sjötrafiklagen. Förteckningen över tillämpliga lagar kompletteras dessutom med lagen om fartygssäkerhet, lagen om fartygstrafikservice och lagen om transportservice. Dessa lagar som ska tillämpas på handelssjöfart har utfärdats efter att den gällande sjötrafiklagen utfärdades. Förteckningen i 3 mom. ska inte vara uttömmande, utan av alla de lagar som tillämpas på handelssjöfart ska endast de viktigaste nämnas. Utöver dessa lagar tillämpas även bl.a. följande lagar på handelssjöfart: lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009), lagen om marin utrustning (1503/2011), fartygsregisterlagen (512/1993), lagen om sjöfartskydd på vissa fartyg och i hamnar som betjänar dem och om tillsyn över skyddet (485/2004) och lagen om läkarundersökning av fartygspersonal (1171/2010).

I 4 mom. föreskrivs om vilka andra lagar som ska tillämpas på sådana farkoster som inte används i handelssjöfart utan t.ex. för fritidsbåttrafik och på användningen av dessa farkoster. Enligt detta moment ska på farkoster som används för annat än handelssjöfart och på användningen av dessa utöver denna lag även tillämpas 10 a kap., 11 a kap. och 16 kap. i sjölagen,

lagen om säkerhet och utsläppskrav för fritidsbåtar (1712/2015, nedan lagen om fritidsbåtar), terrängtrafiklagen (1710/1995) och lagen om fartygstrafikservice samt bestämmelser annanstans i lag. Genom denna bestämmelse förtydligas i synnerhet sjötrafiklagens förhållande till sjölagen. Sjölagen gäller i första hand farkoster som används i handelssjöfart, men den kan från fall till fall även tillämpas på användningen av andra farkoster. Enligt 1 kap. 9 § i sjölagen ska bestämmelserna i den lagen tillämpas på fartyg som inte används i handelssjöfart endast om bestämmelserna i det enskilda fallet är tillämpliga på ett sådant fartyg. I detaljmotiveringen till 1 kap. 9 § i sjölagen och 1 kap. 9 § i den tidigare sjölagen från 1939 har inte preciserats vilka bestämmelser i sjölagen som kan gälla farkoster som används för annat än handelssjöfart. Av sjölagen kan man emellertid sluta sig till att åtminstone 10 a kap. (Ansvar för skada orsakad av förorening genom bunkerolja), 11 a kap. (Ansvar för avlägsnande av ett vrak som orsakats av en sjöolycka) och 16 kap. (Bärgning) ska tillämpas på sådana farkoster. Den förteckning över andra tillämpliga lagar som finns i detta moment ska inte vara uttömmande. Till exempel om farkoster används i samband med tillhandahållande av konsumenttjänster och kundsäkerheten i anslutning till tjänsterna inte omfattas av annan lagstiftning kan i fråga om tjänsterna utöver dessa lagar även konsumenttjänstlagen (920/2011) tillämpas, varvid tillhandahållandet av konsumenttjänsterna övervakas av Säkerhets- och kemikalieverket Tukes. Farkoster kan användas t.ex. för åkturer med vattenskoter eller safariresor. Till Tukes tillsyn hör dock inte heller i detta fall att kontrollera t.ex. om den farkost som använts i samband med en tjänst uppfyller de tekniska egenskaper som krävs enligt lag. Även terrängtrafiklagen (1710/1995) kan tillämpas i fråga om vissa farkoster. Terrängtrafiklagen tillämpas enligt lagens 2 § 2 mom. inte på luftfartyg, fartyg eller båtar, men enligt detaljmotiveringen till dess 2 § gäller lagen emellertid luftkuddefarkoster, eftersom de när de framdrivs är beroende av mark eller is, och hydrokoptrar. Luftkuddefarkoster och hydrokoptrar som framdrivs på vatten betraktas emellertid som farkoster på vilka bl.a. kraven i sjötrafiklagen ska tillämpas.

I 5 mom. föreskrivs om de bestämmelser i den föreslagna lagen som ska tillämpas inom Saima kanals arrendeområde. Dessa bestämmelser ska gälla utöver vad som föreskrivs i fördraget mellan republiken Finland och Ryska federationen om utarrendering av den del av Saima kanal som tillhör Ryssland och av det därtill hörande området till republiken Finland samt om fartygstrafiken genom Saima kanal (FördrS 8/2012, nedan fördraget om Saima kanal) och i lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i fördraget med Ryssland om utarrendering av den del av Saima kanal som tillhör Ryssland och av det därtill hörande området till republiken Finland samt om fartygstrafiken genom Saima kanal och om tillämpning av fördraget (104/2011).

Enligt artikel 6 i fördraget om Saima kanal har alla fartyg som seglar under Ryska federationens flagg fri passage till den del av Saima kanal som tillhör Ryssland. Övriga fartyg som kommer från eller är på väg till republiken Finlands territorium får gå via den del av Saima kanal som tillhör Ryssland samt på Ryska federationens inre territorialvatten och territorialhav i kanaler och farleder som utmynnar i Finska viken.

Personer, fordon, gods, frakt och djur som via Saima kanal kommer till eller lämnar Ryska federationens territorium genomgår gräns- och tullkontroll samt vid behov även andra kontroller på gränskontrollställena i överensstämmelse med Ryska federationens lagstiftning.

Den ryska parten kräver inte visum för transitering längs Saima kanal via Ryska federationens territorium av sådana finska medborgare eller av sådana medborgare från tredjeländer som kommer till eller lämnar republiken Finland på fartyg som används för idrott eller fritid eller som passagerare på passagerarfartyg utan att göra uppehåll under resan. Den ryska parten krä-

ver inte heller visum för transitering via Ryska federationens territorium längs Saima kanal av sådana finska medborgare eller sådana medborgare från tredjeländer som kommer till eller lämnar republiken Finland på fartyg med en längd på högst 24 meter eller vars displacement är högst 30 ton och som används för idrott eller fritid.

Fartyg med en längd på högst 24 meter eller vars displacement är högst 30 ton, som är på genomfart i den del av Saima kanal som tillhör Ryssland och som används för idrott eller fritid och i fråga om vilka den ryska parten har utfört gräns- och tullkontroll och andra kontroller som den Ryska federationens lagstiftning ställer på inresa till Ryska federationen, får göra uppehåll på natten eller under svåra väderförhållanden. Om finska medborgare och medborgare från tredjeländer som reser på fartyg av detta slag stiger i land, tillåts deras vistelse på arrendeområdet i överensstämmelse med Ryska federationens lagstiftning. Parternas kanalfullmäktige fastställer anhaltsplatserna efter att ha avtalat om dem med den ryska partens gränsmyndigheter.

I den del av Saima kanal som tillhör Ryssland samt på Ryska federationens inre territorialvatten och territorialhav får i de kanaler och farleder som utmynnar i Finska viken inte gå

- 1) krigsfartyg som seglar under republiken Finlands eller tredjeländers flagg,
- 2) fartyg som seglar under republiken Finlands eller tredjeländers flagg och som transporterar soldater, vapen, krigsteknik och försvarsmateriel,
- 3) statsfartyg från tredjeländer som inte bedriver handelssjöfart eller annan kommersiell fartygstrafik, om inte den ryska parten har beviljat fartyget transiteringstillstånd i överensstämmelse med Ryska federationens lagstiftning.

Parternas kanalfullmäktige kommer årligen överens om seglotionssäsongens längd på Saima kanal. Under seglotionssäsongen är Saima kanal öppen för fartygstrafik dygnet runt.

Enligt artikel 9 i fördraget svarar den ryska parten för fartygstrafikservice i kanaler och farleder som utmynnar i Finska viken, för underhållet av säkerhetsanordningarna för sjöfarten, inbegripet förnyandet av dem, samt för bevarandet av måtten på de kanaler som utmynnar i Finska viken i sådant skick att de motsvarar fartygstrafikens behov.

Den finska parten svarar för fartygstrafikservice i farlederna i den del av Saima kanal som tillhör Ryssland, för underhållet av säkerhetsanordningarna för sjöfarten, inbegripet förnyandet av dem, samt för bevarandet av farledsmåtten i sådant skick att de motsvarar fartygstrafikens behov. I artikeln anges dock inte i detalj vilka krav som ska iakttas i fråga om säkerhetsanordningar.

Enligt artikel 15 stycke 3 i fördraget ska på den del av Saima kanal som tillhör Ryssland på fartygstrafiken tillämpas republiken Finlands lagstiftning om vattentrafik. När fördraget trädde i kraft iakttogs förordningen innefattande trafikstadga för kanaler och rörliga broar (512/1991; nedan kanalförordningen).

Inom Saima kanals arrendeområde ska förutom fördraget om Saima kanal även tillämpas de allmänna bestämmelserna i den föreslagna lagens 1 kap., bestämmelserna om omkörning i kanal och väjning i trånga farleder i 2 kap. 14 § 2 och 3 mom., bestämmelserna om ankring och förtöjning i 2 kap. 16 och 17 § och bestämmelserna om stoppande av farkoster och uppvisande

av dokument samt förhindrande eller avbrytande av farkosters färd i 18 och 19 § samt bestämmelsen om flyttning av farkoster i 20 §. Vidare tillämpas 2 kap. 21 § 1 och 3–5 mom., där det föreskrivs om skyldigheterna för farkostens ägare eller den som haft farkosten eller godset i sin besittning och befälhavaren när det gäller en farkost, del av en farkost eller gods som sjunkit, fastnat eller driver omkring, och vad som i 22 § föreskrivs om befälhavarens skyldigheter när det gäller skador som farkosten orsakat. Inom arrendeområdet ska även iakttas 2 kap. 31 § 2 mom., som föreskriver om ljudsignaler, 33 §, som föreskriver om förfaranden som ska iakttas i kanaler, 34 §, som föreskriver om framförande av segelbåt inom Saima kanals arrendeområde, 35 §, som föreskriver om hastighetsbegränsningar, 36 §, som föreskriver om anmälningsskyldighet, 37 §, som föreskriver om tobaksrökning och hantering av öppen eld, samt 38 §, som föreskriver om trafik som avstannar eller blir långsammare och 39 § 2 mom., som föreskriver om tillståndsavgifter. Bestämmelserna i fråga motsvarar huvudsakligen bestämmelserna i den ovannämnda förordningen. Inom Saima kanals arrendeområde ska även iakttas vad som i 4 kap. föreskrivs om utmärkning av farleder och reglering av sjötrafik. Bestämmelserna i fråga motsvarar delvis bestämmelserna i förordningen om utmärkning av farlederna (846/79). Vidare ska inom Saima kanals arrendeområde iakttas bestämmelserna i 6 kap. om farkoster och deras utrustning.

2 §. *Användning av en farkost som hyresbåt.* I denna paragraf konstateras att om en farkost används som hyresbåt i förtjänstsyfte mot ersättning ska sjölagen tillämpas på hyresbåtsverksamheten.

Med hyresbåt avses i bestämmelsen en hyresbåt som hyrs ut för sport och fritidsändamål bemannad i enlighet med definitionen på hyresbåt i 3 §.

Paragrafen förtydligar gränsdragningen i förhållande till sådan hyresbåtsverksamhet som ska betraktas som handelssjöfart. I nuläget har all hyresbåtsverksamhet, inklusive båtuthyrning som endast uppfyller definitionen i regel betraktats som handelssjöfart. Hädanefter omfattar handelssjöfarten tydligt enbart yrkesmässig, bemannad hyresbåtsverksamhet bortsett från vissa undantag. På sådan hyresbåtsverksamhet som nämns i paragrafen kan tillämpas vid användning av farkoster avsedda för högst 12 passagerare. På sådan hyresbåtsverksamhet kan tillämpas bl.a. sjölagens befälhavar- och straffbestämmelser.

Bestämmelsen tillämpas på användning av hyresbåt, om ersättning tas ut förutom för båten även för navigering eller manövrering av båten och verksamheten bedrivs i förtjänstsyfte.

Däremot är det i regel inte fråga om verksamhet som bedrivs i förtjänstsyfte mot ersättning om t.ex. ett större sällskap sporadiskt hyr en båt och en av personerna i sällskapet fungerar som befälhavare och för detta tar ut en liten ersättning av de övriga deltagarna.

Paragrafens 2 mom. innehåller ett undantag från huvudregeln i 1 mom. Enligt 2 mom. ska sjölagen inte tillämpas, om en hyresbåt används i inrikes fart för utbildning i användning eller framförande av en farkost, såsom en segelbåt, eller utbildning i anslutning till frivillig sjöräddningsverksamhet. I dessa fall kan hyresbåtsverksamheten jämföras med fritidsbåtsverksamhet, och på den tillämpas inklusive denna lag bestämmelserna om befälhavare och straff i denna lag. På yrkesmässig verksamhet kan när det gäller fylleri i sjötrafik ändå tillämpas samma lägre promillegräns som på sådan verksamhet som avses i 1 mom. och på handelssjöfart i allmänhet.

Paragrafen har samband med behörighetskraven för sådan i lagen om transportservice (320/2017) avsedd hyresbåt som hyrs ut bemannad. Föraren på en hyresbåt ska alltså ha sådan behörighet som avses i lagen i fråga när hyresbåten används i enlighet med 1 mom. i denna paragraf i förtjänstsyfte mot ersättning. Om en hyresbåt däremot används för det syfte som anges i 2 mom. tillämpas inte behörighetskravet.

3 §. Definitioner. Paragrafen innehåller de definitioner som är väsentliga med tanke på lagen.

I 1 mom. 1 punkten definieras termen farkost. Med farkoster avses liksom enligt gällande lag bl.a. fritidsbåtar, nöjesfartyg, vattenskotrar och bastuflostrar. Definitionen ändras jämfört med den gällande lagen. I den gällande lagen avses med farkoster färdmedel och anordningar som har kontakt med vattnet och som är avsedda för färd på vatten. Definitionen ändras så att med farkoster avses fartyg, fortskaffningsmedel och färdmedel som har kontakt med vattnet och som används för färd på vatten. Definitionen ändras så att sjötrafiklagen kan tillämpas även på sådana fortskaffningsmedel som ursprungligen inte alls varit avsedda för färd på vatten, såsom t.ex. snöskotrar. Trots att snöskotrar inte är avsedda för färd på vatten har de ändå använts för detta, och man har även försökt ta sig över Finska viken med snöskotrar. Tillsynsmyndigheterna måste kunna ingripa även i användningen av denna typ av fortskaffningsmedel till sjöss, eftersom de kan äventyra säkerheten. Definitionen utvidgas även till att omfatta fartyg, eftersom begreppet farkost är mer omfattande än begreppet fartyg, som används i flera andra författningar. Även om den definition av begreppet fartyg som nämns exempelvis i sjövägsreglerna är omfattande och täcker många typer av fortskaffningsmedel, allt från roddbåtar till sjöflygplan, täcker inte heller den t.ex. snöskotrar. När det gäller framförande av snöskoter på is tillämpas i allmänhet terrängtrafiklagen. Om en snöskoter emellertid framförs på en officiell isväg, tillämpas vägtrafiklagen. När en snöskoter framförs på vattenytan ska sjötrafiklagen tillämpas i stället för de nämnda lagarna. På motsvarande sätt ska i regel sjötrafiklagen tillämpas på sjöflygplan när dessa framförs på vattenytan, men när de framförs som luftfarkost ska bestämmelserna om luftfart tillämpas på dem. Bestämmelser om landning på öppet vattenområde och start från öppet vattenområde finns i luftfartslagen (864/2014). Enligt lagstiftningen om luftfart är ett sjöflygplan som håller på att starta eller landa skyldigt att väja för alla andra farkoster. I praktiken har lagstiftningen om luftfart tillämpats på flottörflygplan när flygplanet håller på att starta från eller landa på vatten. På övrig färd på vattenytan, såsom förflyttning till stranden, tillämpas sjötrafiklagen. Flottörflygplan definieras som farkost även i sjövägsreglerna. Sjövägsreglerna innehåller de väjningsregler som gäller mellan luftfartyg och farkoster. Sjötrafiklagen tillämpas i praktiken t.ex. på flottörflygplan som framförs i områden där förbud eller begränsningar för sjötrafik gäller. Det ska också noteras att lagstiftningen om såväl sjötrafik som luftfart alltid förutsätter iakttagande av aktsamhet samt vid luftfart även noggrann förhandsplanering. Beträffande sjötrafiken ingår de allmänna skyldigheterna vid användning av farkost (alltjämt) i 5 § i denna lag.

Begreppet farkost är således synnerligen omfattande, och det omfattar även fjärrstyrda farkoster.

Vidare ersätts i definitionen av begreppet farkost ordet anordning med ordet medel. Medel är ett mer omfattande begrepp än anordning, och denna ändring förbättrar i synnerhet ur tillsynsvinkel möjligheterna att vid behov ingripa i säkerheten hos alla medel som används för färd på vatten. Som farkoster betraktas dock inte t.ex. sådana medel som används i omedelbar närhet av en strand, såsom luftmadrasser och motsvarande medel, som i regel inte används för färd på vatten. Däremot betraktas t.ex. trampbåtar och SUP-brädor som farkoster, eftersom de kan användas även annanstans än i omedelbar närhet av en strand och de används för färd på

vatten. Begreppet farkost omfattar inte heller vattensportredskap som dras efter en båt, såsom vattenskidor, eller vattenleksaker.

I 2 punkten definieras termen fritidsbåt. Med fritidsbåt avses varje vattenfarkost, undantaget vattenskotrar, avsedd för sport- och fritidsändamål, oavsett typ och framdrivningssätt, med en skrovlängd på minst 2,5 och högst 24 meter. Definitionen motsvarar den definition av termen fritidsbåt som finns i lagen om fritidsbåtar.

I 3 punkten definieras nöjesfartyg som varje fartyg som används för sport- och fritidsändamål vars skrovlängd är över 24 meter, mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder, och vars bruttodräktighet är under 500. Definitionen motsvarar den definition av termen nöjesfartyg som finns i lagen om fartygspersonal, men i definitionen hänvisas till fartyg som används för sport- och fritidsändamål i stället för till fartyg som är avsedda för sport- och fritidsändamål, eftersom vissa fartyg används för sport- och fritidsändamål trots att de ursprungligen inte varit avsedda för sådana ändamål.

I 4 punkten definieras termen hyresbåt. Med hyresbåt avses en farkost som hyrs ut för sport och fritidsändamål bemannad, som i annan än reguljär trafik medför högst 12 passagerare och vars skrovlängd är minst 2,5 och högst 24 meter. Med hyresbåt avses dock inte en segelbåt med ett skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en farkost med motor vars effekt enligt motortillverkarens uppgift är under 15 kilowatt och skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en vattenskotter och inte heller en roddbåt. Definitionen motsvarar huvudsakligen den definition av hyresbåt som finns i lagen om fartygspersonal. Som hyresbåt betraktas endast en hyresbåt som hyrs ut bemannad. Minimi- och maximilängderna enligt tillämpningsområdet för lagen om fritidsbåtar bibehålls oförändrade i fråga om hyresbåtar och tas in i definitionen. Således ska lagen om fartygssäkerhet alltjämt tillämpas på farkoster med en längd på över 24 meter som används för kommersiellt syfte. Nöjesfartyg som används i kommersiellt syfte besiktas som antingen last- eller passagerarfartyg och omfattas därmed av lagen om fartygssäkerhet.

I 5 punkten definieras vattenskotter som en vattenfarkost avsedd för sport eller fritidsverksamhet, vars längd understiger 4 meter, som har en motor med ett vattenjetaggregat som främsta drivkälla och som konstruerats för att framföras av en eller flera personer som sitter, står eller står på knä på farkosten. Definitionen motsvarar den definition av termen vattenskotter som finns i lagen om fritidsbåtar.

I 6 punkten definieras termen fartyg. Definitionen motsvarar den definition av fartyg som finns i lagen om fartygssäkerhet. Det är nödvändigt att definiera termen fartyg separat i denna lag, eftersom definitionen av fartyg är snävare än definitionen av farkost. Enligt definitionen av fartyg avses med fartyg färdmedel eller anordningar som har kontakt med vattnet och som är avsedda för färd på vatten. Definitionen av farkost omfattar däremot även sådana fortskaffningsmedel som inte är avsedda för färd på vatten, såsom t.ex. snöskotrar.

I 14 punkten definieras termen vajerfärja. Med vajerfärja avses en färja som rör sig styrd av en lina eller någon annan av Transport- och kommunikationsverket godkänd ersättande anordning. Definitionen motsvarar den definition av vajerfärja som finns i lagen om transportservice.

I 8 punkten definieras termen allmän farled. Med allmän farled avses en sådan farled som det är nödvändigt att hålla öppen för allmän sjötrafik och som i enlighet med vattenlagen

(587/2011) inrättats som en offentlig farled eller allmän lokal farled. En offentlig farled inrättas på ansökan av Trafikverket och en allmän lokal farled på ansökan av övriga aktörer. De övriga aktörerna och således även huvudmännen för allmänna lokala farleder utgörs oftast av kommuner och industrianläggningar. Inrättandet av en allmän farled begränsar rättigheterna att använda vattendraget i det vattenområde där farleden finns för andra ändamål. I praktiken reserveras farleden genom det förfarande som anges i vattenlagen för sjötrafikbruk.

I 9 punkten definieras termen huvudman för en allmän farled. Med huvudman för en allmän farled avses den som enligt ett beslut om inrättande av farled har rätt att bygga eller förbättra en farled.

I 10 punkten definieras en enskild farled som en annan än en allmän farled eller en kungsådra enligt vattenlagen. En enskild farled har således inga särskilda rättigheter till farledsområdet i förhållande till andra användningsformer i vattendraget.

I 15 punkten definieras termen trång farled. Med trång farled avses alla farleder längs Finlands kust och i de inre farvatten med undantag av de farleder och farledsavsnitt som finns i öppna och djupa fjärdar. Termen inre farvatten definieras i 2 kap. 10 § 2 mom. i lagen. Denna definition motsvarar den hävdvunna tolkningen i rättspraxis. Enligt denna är de farleder i Finlands territorialvatten som är utmärkta med säkerhetsanordningar, oberoende av deras bredd, sådana trånga farleder som avses i sjövägsreglerna.

I 12 punkten definieras termen sjövägsregler. Med sjövägsregler avses 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977, COLREG-konventionen). Definitionen motsvarar den definition av sjövägsregler som finns i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten, men till definitionen fogas ett omnämnande av de ändringar som senare gjorts i konventionen. Det är nödvändigt att ta in definitionen i denna lag, eftersom en rad trafikregler fogas till lagen och de flesta av dem bygger på sjövägsreglerna.

I 13 punkten definieras termen ankring. Med ankring avses förtöjning av en farkost vid boj eller påle eller med ankare vid botten eller i land utan att farkosten ligger vid kaj. Definitionen motsvarar till sitt innehåll definitionen i 6 § i reglerna för inre farvatten.

I 14 punkten definieras termen ljus. Med ljus avses sådana ljus som används när farkosten är under gång eller ligger för ankar och som är nödvändiga för att farkosten ska kunna identifieras.

I 15 punkten definieras termen signalfigurer. Med signalfigurer avses sådana signaler som farkosten använder för att signalera om farkostens uppdrag eller begränsade manövreringsförmåga. Definitionen av signalfigurer tas in i lagen som ett nytt begrepp, eftersom lagen ska innehålla bestämmelser om signalfigurer, vilka bygger på sjövägsreglerna.

I 16 punkten definieras farkostens längd. Med längd avses farkostens skrovlängd, med undantag av bestämmelserna i 2 kap., där ordet längd syftar på farkostens maximala längd. I 2 kap. i denna lag föreskrivs om sjötrafikreglerna, som delvis bygger på sjövägsreglerna. Med längd avses i sjövägsreglerna farkostens maximala längd.

4 §. Rätt att färdas på vattenområden. I paragrafen föreskrivs om rätten att färdas på vattenområden. Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 4 § i den gällande sjötrafiklagen, men där

redogörs även för innehållet i 2 kap. 3 § i vattenlagen. Enligt denna bestämmelse har var och en rätt att färdas, tillfälligt ankra, flotta virke och simma i ett vattenområde i enlighet med 2 kap. 3 § i vattenlagen, om inte något annat följer av sjötrafiklagen eller fördraget om Saima kanal. Rätten att färdas på vatten kan således begränsas t.ex. genom ett regionalt förbud eller en regional begränsning enligt 5 kap. i denna lag eller genom ett sådant förbud eller en sådan begränsning som gäller en i 5 kap. avsedd farkosttyp.

5 §. Allmänna skyldigheter för dem som använder en farkost Paragrafen innehåller en allmän bestämmelse om den omsorg och försiktighet som ska iakttas vid framförande och annan användning av en farkost. Den som använder en farkost får inte störa eller försvåra andras färd på vatten eller åstadkomma fara eller skada för andra. Den som använder en farkost får inte heller orsaka fara eller betydande eller onödiga olägenheter eller störningar för naturen eller den övriga miljön, fisket, allmänt nyttjande av naturen för rekreation eller något annat allmänt eller enskilt intresse, t.ex. genom att lämna motorn på tomgång i onödan eller släppa ut toalettavfall till vatten i strid med miljöskyddslagen Användningen av farkoster omfattar alla åtgärder i anslutning till användningen av en farkost, inklusive t.ex. förtöjning av farkosten. Paragrafen motsvarar 5 § 1 mom. i den gällande sjötrafiklagen, men i stället för den som färdas på vatten talas det i paragrafen om den som använder en farkost. I praktiken är personer som färdas i en farkost även användare av farkosten. I 2 mom. hänvisas också till skyldigheten för var och en som använder en farkost att delta i räddningsåtgärder som avses i andra lagar och i andra åtgärder som en olycka eller ett tillbud ger anledning till. Termen räddningsåtgärd syftar på andra åtgärder än sådana åtgärder som vidtas av myndigheter.

Bestämmelser om skyldigheten för den som färdas på vatten att delta i räddningsåtgärder finns i sjöräddningslagen (1145/2001). I 10 § i sjöräddningslagen föreskrivs om skyldigheten att delta i sjöräddningstjänsten. Enligt 1 mom. ska var och en utan dröjsmål förmedla anmälningar och upplysningar om ett kritiskt läge samt anmäla observationer och åtgärder som gäller en sådan situation till sjöräddningens behöriga ledningscentral. Enligt 2 mom. är den som vet att någon annan är i fara till havs, 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. I 3 mom. föreskrivs att varje arbetsför person som befinner sig på eller i närheten av det farliga området eller olycksområdet är, om det är nödvändigt för efterspaning eller räddande av människor som är i fara till havs, 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. I 3 mom. anges vidare att personen i fråga inte får lämna uppgiften förrän han eller hon fått tillstånd till det.

Bestämmelser om skyldigheten för den som färdas på vatten att delta i räddningsåtgärder finns även i sjöräddningslagen (379/2011). I 3 § i räddningslagen föreskrivs om en allmän handlingsskyldighet. Enligt denna paragraf är var och en som märker eller får veta att en eldsvåda har brutit ut eller att någon annan olycka har inträffat eller är överhängande och som inte genast kan släcka branden eller avvärja faran skyldig att utan dröjsmål underrätta dem som är i fara, göra nödanmälan och efter förmåga vidta räddningsåtgärder.

Vidare innehåller 37 § i räddningslagen bestämmelser om skyldigheten att delta i räddningsverksamhet. Enligt denna paragraf har räddningsledaren rätt att förordna en arbetsför person som befinner sig på en brand- eller olycksplats eller i dess närhet och som inte hindras av ett giltigt skäl att bistå vid räddningsverksamheten, om detta är nödvändigt för att rädda en människa eller avvärja en olycka. I en liknande situation har en räddningsmyndighet, om läget inte

annars går att få under kontroll, rätt att förordna arbetsföra personer som uppehåller sig i den kommun där olyckan har inträffat att ofördröjligen infinna sig på brand- eller olycksplatsen och delta i räddningsverksamheten. En person har endast av giltigt skäl rätt att vägra delta. I 3 mom. föreskrivs om giltigheten av ett förordnande enligt 1 mom. och om rätten att få ett intyg över deltagandet i räddningsarbetet, och i 4 mom. anges att det är förbjudet att lämna brand- eller olycksplatsen innan man fått lov till det.

Bestämmelser om straff för försummande av räddningsåtgärd finns i 21 kap. 15 § i strafflagen.

6 §. *Allmänna krav som gäller den som framför en farkost, befälhavare och överlåtare.* I denna paragraf anges på vilka villkor en farkost får framföras, styras eller manövreras samt vem som är farkostens befälhavare och vilket ansvar han eller hon har. Vidare bestäms det i paragrafen till vem en farkost får överlåtas. I regel gäller samma krav som i 6 och 7 § i den gällande sjötrafiklagen, men kraven preciseras. Bestämmelserna om farkostens befälhavare och dennas ansvar samt överlåtarens ansvar är nya.

Enligt 1 mom. får en farkost framföras, styras eller manövreras endast av en person som med hänsyn till förhållandena innehar den ålder och besitter den förmåga och skicklighet som krävs. Kraven gäller alla farkoster, och de gäller förutom föraren även den som styr eller manövrerar farkosten. Detta är förenligt med principerna för de föreslagna bestämmelserna om befälhavare i 2 mom. Paragrafen innehåller också huvudsakligen i likhet med den gällande sjötrafiklagen en bestämmelse om att en motordriven farkost som ska registreras får styras eller manövreras endast av en person som har fyllt 15 år. Med motordriven farkost avses en farkost som drivs med en motor. Det allmänna kravet på förmåga och skicklighet hindrar inte att man fortfarande kan öva på att framföra en farkost. Styrordningarna på en motordriven farkost som ska registreras kan också användas och farkosten således framföras även av en person under 15 år som håller på att lära sig använda farkosten. Då ska dock någon annan ansvara för den egentliga styrningen av farkosten, dvs. för dess övergripande säkra gång. Styrning är ett bredare begrepp än användning av styrordningar. Den som använder styrordningarna på en farkost (t.ex. roder) kallas i allmänhet för förare. Det är dock möjligt att även någon annan än den som använder styrordningarna är ansvarig för styrningen av en farkost. Med styrning avses ett mer övergripande ansvar över farkostens säkra gång. Den som ansvarar för styrningen kan t.ex. ge anvisningar till den som använder styrordningarna och informera honom eller henne om i vilken riktning farkosten ska styras. Med manövrering av en farkost avses i sin tur förutom det övergripande ansvaret över dess gång även annat än den egentliga styrningen av farkosten, bl.a. ansvaret över förtöjningen av en båt. En automatiserad farkost kan manövreras även utan att den styrs av någon ombord på farkosten.

Bestämmelsen i 2 mom. är ny. Enligt den är det farkostens befälhavare som ansvarar för farkostens gång och säkerhet, om inte annat följer av 6 kap. i sjölagen. Den gällande sjötrafiklagen innehåller inga bestämmelser om befälhavare. Definitionen av befälhavare i paragrafen gäller annan sjötrafik än handelssjöfart. När det gäller handelssjöfart finns det bestämmelser om befälhavare i sjölagen och i lagen om transportservice (320/2017), som innehåller krav på befälhavarens behörighet och ålder. I fråga om fritidsbåtar innehåller lagförslaget delvis motsvarande bestämmelser om befälhavare som sjölagen, men kraven är lindrigare. Enligt denna bestämmelse avses med befälhavare den person som de facto styr eller manövrerar farkosten, dvs. som de facto ansvarar för farkostens gång. Befälhavaren kan t.ex. vara föraren eller någon annan användare av farkosten, som de facto ansvarar för farkostens säkra gång. Farkosten kan också styras på distans. Vidare fastställs att om det är oklart vem som är befälhavare betraktas som befälhavare i sista hand den ägare eller innehavare som antecknats för farkosten i trafik-

och transportregistret. Det är nödvändigt att nämna den innehavare som antecknats i trafik- och transportregistret, eftersom en farkost i praktiken kan ägas t.ex. av ett finansiellt institut, som dock i praktiken inte kan vara befälhavare. En ägare eller innehavare kan dock ha befälhavaransvaret endast när han eller hon de facto har kunnat påverka gärningen eller försummelsen. Ansvaret omfattar både vanligt skadeståndsansvar och straffrättsligt ansvar. Ägaren kan vara ansvarig t.ex. om det inte är möjligt att bland de personer som är ombord på farkosten utvisa någon annan person som ansvarar för manövreringen och ägaren själv har haft faktisk möjlighet att ingripa i manövreringen. Ägaren och den i registret införda innehavaren kan ha normalt skadeståndsansvar t.ex. när en farkost har lämnats vind för våg och har orsakat skada t.ex. på säkerhetsanordningar för sjöfart eller när en skada har uppstått när en farkost har stått tom och ankrad på fel plats och ingen annan kan bevisas vara ansvarig för skadan. I motsats till sjölagen innefattar den föreslagna lagen inget skadeståndsansvar som är strängare än normalt ansvar. Om en båt t.ex. är stulen är det i regel den som gjort sig skyldig till stölden som har befälhavaransvaret och således både det straffrättsliga ansvaret och skadeståndsansvaret. Närmare bestämmelser om befälhavaransvaret finns i 7 §.

Enligt 3 mom. får en farkost inte överlämnas att framföras, styras eller manövreras av någon som inte uppfyller de krav beträffande ålder, förmåga och skicklighet som uppställs i 1 mom. eller hyras ut till en sådan person. Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 7 § i den gällande sjötrafiklagen, men till bestämmelsen fogas ett omnämnande av styrning och manövrering av farkost samt hyrning av farkost.

Paragrafens 4 mom. är en ny bestämmelse. Enligt detta moment ansvarar den som överlämnar eller hyr ut en farkost att framföras, styras eller manövreras av någon annan för att farkosten vid tidpunkten för överlämnandet har en sådan konstruktion eller utrustning eller är i ett sådant skick och har sådana övriga egenskaper att den är säker i förhållande till vattenområdet i fråga och de omständigheter som sammanhänger med det, på det sätt som föreskrivs i 6 kap. 107 §. Den som överlämnar eller hyr ut en farkost ansvarar således i regel för farkostens säkerhet endast vid tidpunkten för överlämnandet och i förhållande till det vattenområde där farkosten ska användas. Avsikten är att genom denna bestämmelse förtydliga de olika parternas ansvar i samband med överlämnandet av en farkost. Den som överlämnar farkosten kan inte ansvara för farkostens säkerhet under alla eventuella omständigheter och under färder som den som hyr farkosten senare beslutar sig för att göra. I momentet konstateras också att den som överlämnar farkosten ska ge mottagaren tillräcklig handledning för att trygga en säker användning av farkosten. Bestämmelsen är viktig med tanke på konsumentens säkerhet. Bestämmelsen är viktig också i situationer där mottagaren av farkosten inte agerar i egenskap av konsument, såsom när ett företag bokar en farkost för sina anställda för en rekreationsdag. Vid uthyrning av en farkost fastställs farkostens blivande befälhavares ansvar enligt 7 § i detta kapitel. Som överlåtare av en farkost betraktas inte en sådan förmedlare av farkost som enbart förmedlar farkosten från hyresgivaren till hyrestagaren t.ex. på elektronisk väg utan att själv ta ansvar för farkostens skick eller utrustning och utan att förmedlaren i fråga själv äger den farkost som hyrs ut eller utgör den innehavare som antecknats för farkosten i registret.

7 §. Befälhavarens allmänna ansvar. Paragrafen innehåller bestämmelser om befälhavarens allmänna ansvar. Bestämmelsen är ny. Den utgår från motsvarande bestämmelser i 6 kap. i sjölagen, där det föreskrivs om befälhavarens skyldigheter i handelsjöfart.

Enligt 1 punkten ska befälhavaren se till att farkosten har en sådan konstruktion, är i ett sådant skick och har sådana övriga egenskaper att den är säker i förhållande till den planerade färden och omständigheterna på det sätt som föreskrivs i 6 kap. 107 §. En farkost är säker i förhål-

lande till färden och omständigheterna t.ex. när den är försedd med CE-märkning och de omständigheter (vindstyrka och signifikant våghöjd) under vilka den används motsvarar högst de omständigheter som anges i konstruktionskategorin för farkosten i fråga och när den har lastats jämnt och den maximala lasten, det maximala antalet personer och den maximala motoreffekten inte har överskridits. Även farkostens konstruktioner och skick ska beaktas vid bedömningen av säkerheten.

Enligt 2 punkten ska befälhavaren även se till att de personer som färdas i farkosten har fått tillräcklig handledning i hur de ska handla på ett säkert sätt ombord. Denna handledning kan gälla t.ex. var räddningsvästarna finns och hur de ska användas. Handledningens tillräcklighet ska bedömas separat från fall till fall, och den beror bl.a. på farkosttypen, färdens längd och de personer som färdas i farkosten, närmare bestämt deras ålder och vana att färdas till sjöss. Handledning kan också innebära endast en anmärkning, om t.ex. någon ställer sig upp i en liten båt mitt under färden.

Enligt 3 punkten ska befälhavaren också se till att farkosten är försedd med nödvändig utrustning samt att utrustningen är i skick och lättillgänglig. Bestämmelser om nödvändig utrustning finns i 6 kap. 108 §, och vid behov kan en föreskrift om nödvändig utrustning utfärdas med stöd av denna. Befälhavaren ska se till att utrustningen i en i 108 § avsedd farkost, t.ex. en motorbåt oberoende av motorns effekt, är i skick, och för att säkerställa detta ska han eller hon regelbundet kontrollera utrustningens skick. Befälhavaren har också i uppgift att se till att utrustningen är lätt att tillgå. Med detta avses i allmänhet att utrustningen kan användas utan särskilda hjälpmedel, såsom en nyckel eller skruvmejsel. Exempelvis räddningsvästar får under färden inte förvaras bakom lås i en låda, utan de måste finnas på en sådan plats att man snabbt kan ta dem på sig.

Enligt 4 punkten ansvarar befälhavaren också för att farkosten är försedd med adekvata sjökort och nautiska publikationer, om den planerade färden förutsätter ruttplanering med anledning av färdens längd eller någon annan motsvarande orsak eller omständighet. Bestämmelsen bygger på kapitel V i SOLAS-konventionen, där det föreskrivs om ett fartygs navigeringssäkerhet. Med adekvata sjökort avses tryckta eller elektroniska sjökort som antingen sjökortsmyndigheten eller en av denna auktoriserad part har publicerat, och som är uppdaterade. Med nautiska publikationer avses av en myndighet utgivna publikationer som kompletterar sjökortet bl.a. genom sjökortsrättelser och som tjänar ruttplaneringen. Dokumenten ska alltid finnas till förfogande på sådana färder som kräver ruttplanering, såsom längre färder eller färder på okända vatten. De behöver inte finnas ombord på farkosten t.ex. på ständigt återkommande korta färder till en ö där man har en stuga eller vid fiske i ett sådant närområde.

Befälhavaren ska enligt 5 punkten se till att passagerarna på farkosten är iklädda sådana flytredskap som avses nedan i 6 kap. 108 § 1 mom. 1 punkten när vädret, sjögången, farkostens skick eller de övriga omständigheterna så kräver. Med flytredskap avses sådana räddningsvästar, flytplagg och räddningsdräkter som nämns i 6 kap. 108 § 1 mom. 1 punkten. Eftersom 108 § gäller farkoster som är försedda med motor och farkoster med en skrovlängd på över fem meter som är försedda med segel, då farkosten är i gång, gäller 5 punkten dessa uttryckliga farkoster. Befälhavaren bär ansvaret för användningen av flytredskapen. Befälhavaren ska bedöma under vilka omständigheter flytredskapen ska användas, men han eller hon ska alltid beakta i synnerhet vädret, såsom rådande vindar, våghöjd och farkostens skick. Andra omständigheter som ska beaktas i bedömningen är t.ex. farkostens typ och färdhastighet. Farkosten kan vara segel- eller motordriven, vara öppen eller täckt eller halvtäckt till sin konstruktion och ha ett displacementskrov, planande skrov eller halvplanande skrov. Dessa och många

andra egenskaper inverkar på hur farkosten beter sig under olika omständigheter och därmed också på behovet av flytredskap. Andra omständigheter som befälhavaren ska ta i beaktande kan vara exempelvis försämrad sikt eller en passagerares dåliga hälsotillstånd, ålder, funktionsnedsättning eller någon annan omständighet som är förknippad med en säkerhetsrisk för dem som färdas i farkosten. Även situationer där farkosten skadas under en färd kan skapa sådana omständigheter som kräver att passagerarna i farkosten ska vara iklädda flytredskap. I samband med olyckor som leder till personskador bedöms befälhavarens ansvar för att flytredskap har använts eller inte har använts sannolikt i vilket fall som helst i efterskott.

I 6 punkten förutsätts att befälhavaren ska se till att alla nödvändiga dokument finns i farkosten. Med nödvändiga dokument avses sådana behörighetsbrev som avses i 3 kap. 41 §, sådana registreringsbevis för farkost som avses i 7 kap. 117 § och sådana provbeteckningar som avses i 7 kap. 119 § i denna lag.

Befälhavarens ansvar är odelbart, dvs. det kan bäras av endast en person åt gången. Således är det bra att t.ex. inför en rekreationsutfärd från arbetsplatsen, för vilken en båt med besättning hyrs och även arbetstagarna har möjlighet att delta i manövreringen, på förhand tydligt komma överens om befälhavaransvaret. Befälhavaransvaret gäller också fjärrstyrning, dvs. om farkosten manövreras från någon annan plats utanför farkosten. Även vid fjärrstyrning finns det skäl att särskilt avtala om ansvarsfrågan.

8 §. Myndigheter som övervakar sjötrafiken. Myndigheter som övervakar sjötrafiken är enligt 1 mom. polisen, Gränsbevakningsväsendet, Tullen och Transport- och kommunikationsverket. Övervakningen sköts av samma myndigheter som för närvarande och avsikten är inte att i detta sammanhang ändra deras uppgifter. Enligt 23 § i den gällande sjötrafiklagen ansvarar Trafikverket för den allmänna tillsynen över att sjötrafiklagen iakttas, medan användningen av farkoster på vattenområden övervakas av Trafiksäkerhetsverket, polisen, gränsbevakningsväsendet och tullverket. Paragrafen ska emellertid innehålla uppdaterade uppgifter om det nya ämbetsverket. I den gällande sjötrafiklagen konstateras att beträffande förebyggandet och bekämpningen av olägenheter för miljön ankommer den allmänna tillsynen över att lagen iakttas på den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen inom dess verksamhetsområde. Motsvarande bestämmelse om NTM-centralens befogenhet finns i 132 § i den föreslagna lagen.

Transport- och kommunikationsverket är dessutom i enlighet med lagen om fritidsbåtar marknadsövervakare över de farkoster som hör till tillämpningsområde för lagen om fritidsbåtar.

I 2 mom. konstateras att inom Saima kanals arrendeområde tillämpas de bestämmelser som avses i artikel 6 stycke 2 och artikel 15 stycke 1 i fördraget om Saima kanal. Enligt artikel 6 stycke 2 ska den som kommer till eller lämnar Ryska federationens territorium genomgå gräns- och tullkontroll samt vid behov även andra kontroller på gränskontrollställena i överensstämmelse med Ryska federationens lagstiftning. Enligt artikel 15 i fördraget är i regel de ryska myndigheterna verksamma på arrendeområdet.

9 §. Tjänster för användning av kanaler och rörliga broar. Paragrafen gäller de uppgifter som hänför sig till tjänster för användning av kanaler och rörliga broar. Paragrafens 1–4 mom. motsvarar huvudsakligen 21 a § i den gällande sjötrafiklagen, där det föreskrivs om ordnande av ledningstjänster för kanaltrafiken. Eftersom de uppgifter som hänför sig till användningstjänsterna även omfattar att ordna ledningstjänster för trafiken via rörliga broar, ska paragrafen för tydlighetens skull även omfatta dessa tjänster. Ordalydelsen i 1 mom. ändras så att där inte fastställs någon skyldighet att upprätta avtal och så att det är möjligt att ingå avtal förutom

med en privat tjänsteleverantör även med en offentlig tjänsteleverantör. Till 4 mom. fogas ett omnämmande av att bestämmelser om skadestånd finns i skadeståndslagen (412/1974).

Enligt 5 mom. kan användningen av kanaler och rörliga broar också anordnas som självbetjäning.

2 kap. Sjötrafikregler och principer för ledning av sjötrafiken

Kapitlet innehåller sjötrafikregler och principer för ledning av sjötrafiken. I 5 § 2 mom. i den gällande sjötrafiklagen fastställs att den som framför en farkost ska iaktta trafikreglerna för sjötrafiken och de påbud, förbud och begränsningar som sjötrafikmärken eller ljussignaler anger. I paragrafen i fråga preciseras inte vilka trafikregler som avses, men i motiveringen till sjötrafiklagen (RP 66/1996 rd) förklaras att man med trafikregler avser bl.a. sjövägsreglerna, reglerna för inre farvatten och reglerna för trafiken i kanaler och via rörliga broar.

Ansvar för iakttagandet av sjötrafikreglerna och principerna för ledningen av sjötrafiken bärs i sista hand alltid av befälhavaren. Eftersom reglerna ska iakttas både i handelssjöfarten och i den övriga sjötrafiken avses med befälhavare i detta kapitel även en sådan befälhavare som avses i sjölagen.

I kapitlet finns en informativ bestämmelse om tillämpningen av sjövägsreglerna på vissa områden som sådana och en bestämmelse om hur dessa regler ska iakttas på andra vattenområden. Kapitlet innehåller också allmänna principer om sjötrafikregler och sådana olika undantag från och tillägg till sjövägsreglerna, som iakttas på de inre farvatten. Det innehåller närmare hänvisningar till sjövägsreglerna och de viktigaste bestämmelserna, som nu finns i de förordningar som gäller kanaler och rörliga broar. Dessa bestämmelser har hittills utfärdats genom förordningar, men eftersom de innehåller bestämmelser om individens rättigheter och skyldigheter ska de enligt 80 § i grundlagen (731/1999) utfärdas genom lag. Reglerna för inre farvatten och bestämmelserna i kanalförordningen inkluderas i 2 kap. i sjötrafiklagen, och dessa förordningar upphävs.

10 §. Iakttagande av sjövägsreglerna. I 1 mom. tas in en allmän bestämmelse om att befälhavaren ska iaktta sjövägsreglerna på det öppna havet, i alla sådana farvatten i anslutning till det där högsjöfartyg kan trafikera, och i farlederna för handelssjöfarten. Bestämmelsen är informativ. Momentet motsvarar regel 1 stycke a i sjövägsreglerna, enligt vilken ”dessa regler ska följas av alla fartyg på öppna havet och i alla därmed förbundna farvatten, som är farbara för sjögående fartyg.” I bestämmelsen konstateras dock att sjövägsreglerna ska iakttas i farlederna för handelssjöfarten, eftersom sjövägsreglerna redan nu tillämpas som sådana även på de djupa farlederna i Saimen.

I bestämmelsen förtydligas också vad som avses med farleder för handelssjöfarten. Farleder för handelssjöfarten är allmänna farleder som fastställts med stöd av vattenlagen. De farleder som är avsedda för handelssjöfart har klassificerats i Trafikverkets anvisning om farledsklassificering (Dnr 1280/090/2013). Det är fråga om farleder som i första hand har byggts för handelssjöfarten och för vilka farledsavgift ska betalas. Det finns sammanlagt cirka 60 farleder för handelssjöfart och de leder till hamnar som förmedlar Finlands utrikeshandel eller förenar sådana farleder parallellt med kusten.

Det mest centrala innehållet i sjövägsreglerna är reglerna för undvikande av kollisioner. I kapitel B i sjövägsreglerna finns styrnings- och seglingsregler (sektionerna I-III) som innehåller

regler för förhindrande av kollisioner mellan fartyg under alla siktförhållanden. Sjövägsreglerna gäller utkik, säker fart, risk för kollision, åtgärder för att undvika kollision, trånga farleder, omkörning, och skyldigheter att hålla undan. Dessa regler bildar en täckande helhet av väjningsregler, och de kan inte tillämpas delvis.

Enligt regel 1 stycke b i sjövägsreglerna ska inget i sjövägsreglerna hindra tillämpandet av särskilda av vederbörande myndighet utfärdade regler beträffande sjöfarten på redder, i hamnar, floder, sjöar eller andra inre vatten, som är förbundna med öppna havet och som är farbara för sjögående fartyg. Sådana särskilda regler ska så nära som möjligt överensstämma med sjövägsreglerna. Av denna anledning konstateras i 2 mom. att sjövägsreglerna i regel ska följas även på inre farvatten.

I 2 mom. föreskrivs att sjövägsreglerna ska följas på inre farvatten med beaktande av de undantag och tillägg som nämns nedan i samma kapitel. I detta moment definieras termen inre farvatten. Definitionen motsvarar den definition som ges i reglerna för inre farvatten, men för tydlighetens skull tilläggs uttrycket ”mot havet”.

Med inre farvatten avses sjöar, åar, älvar, kanaler och det havsområde vars yttre gräns utgörs av en linje där varje punkt är på två sjömil avstånd från närmaste punkt i den baslinje som utgör gränsen för det inre territorialvattnet mot havet. Gränserna för de inre territorialvatten och de inre farvatten klargörs på bilden i punkt 1.1.3.

Syftet med gränsen för de inre farvatten är att allttjämt tillåta dem som färdas med farkoster endast längs kusten vissa undantag från iakttagandet av sjövägsreglerna. Fram till denna gräns, som utvidgar de inre territorialgränserna med ytterligare två sjömil mot öppna havet, är det allttjämt tillåtet att färdas utan att följa alla bestämmelser om ljus och signalfigurer i sjövägsreglerna. På så sätt kan fartyg som går längs kusten fortfarande även ta sig runt de yttersta skären. Syftet är också att underlätta övervakningen.

11 §. Iakttagande av sjötrafikreglerna och reglering av sjötrafik. Paragrafens 1 mom. motsvarar delvis den i 5 § 2 mom. i den gällande sjötrafiklagen avsedda allmänna skyldigheten att iaktta trafikreglerna och de påbud, förbud och begränsningar som sjötrafikmärken eller ljussignaler anger. I momentet ingår emellertid också en skyldighet att följa tecken, befallningar eller förbud som ges av en person som övervakar sjötrafiken och tecken som ges av en person som reglerar sjötrafiken. Bestämmelsen följer samma modell som presenteras i regeringens proposition med förslag till en ny vägtrafiklag (RP 180/2017 rd), där syftet med motsvarande bestämmelser är att dels påvisa den skyldighet som den som färdas på vatten har, dels fastställa trafikreglernas förhållande till de tecken, förbud och påbud som utfärdas av myndigheter till sjöss samt till ljussignaler och sjötrafikmärken. Vidare anges det i bestämmelsen vilka personer som kan övervaka eller reglera sjötrafiken.

I 1 mom. föreskrivs om befälhavarens skyldighet att följa de regler för sjötrafik som avses i detta kapitel, befallningar, förbud eller tecken som ges av en person som övervakar sjötrafiken och tecken som ges av en person som reglerar sjötrafiken samt skyldigheter som anges med ljussignaler eller sjötrafikmärken.

I 2 mom. föreskrivs om de personer som övervakar och reglerar sjötrafiken. Enligt bestämmelsen kan sjötrafiken övervakas av en tjänsteinnehavare vid polisen, Gränsbevakningsväsendet, Tullen eller Transport- och kommunikationsverket till vars uppgifter det hör att säkerställa säkerheten och smidigheten i sjötrafiken eller upprätthålla allmän ordning och säkerhet.

Övervakningsuppgiften kan också grunda sig på polislagen (872/2011), gränsbevakningslagen (578/2005) eller tullagen (304/2016), där det föreskrivs om de ovannämnda myndigheternas övervaknings- och regleringsuppgifter, som dessa sköter även till sjöss. Den föreslagna lagens 1 kap. 8 § innehåller en allmän bestämmelse om de myndigheter som övervakar sjötrafiken. Detta moment handlar om de personer som i praktiken övervakar sjötrafiken.

Enligt denna bestämmelse kan sjötrafiken regleras av någon annan person som polisen, Gränsbevakningsväsendet, Tullen eller räddningsmyndigheterna i ett enskilt fall eller för en viss tid har förordnat att reglera trafiken på grund av en olycka, ett publikevenemang, en tävling eller någon annan motsvarande orsak eller för att upprätthålla allmän ordning och säkerhet. Under försvarsmaktens övningar samt i samband med territorialövervaknings- och oljebekämpningsuppdrag kan sjötrafiken även regleras av en militärperson som försvarsmakten förordnat till uppdraget. Tillbud och olyckor i samband med territorialövervaknings- och oljebekämpningsuppdrag kan ske snabbt och i början finns det inte nödvändigtvis myndigheter på plats som kan sköta regleringen av trafiken.

I enskilda fall kan t.ex. någon bland den personal som ansvarar för användningen av en kanal förordnas till att reglera sjötrafiken.

I 3 mom. fastställs trafikreglernas förhållande till de tecken, förbud och påbud som utfärdas av myndigheter till sjöss samt till ljussignaler och sjötrafikmärken. Den som färdas på vatten ska i första hand följa befallningar, förbud eller tecken som ges av en person som övervakar sjötrafiken eller tecken som ges av en person som reglerar sjötrafiken och i andra hand iakttas skyldigheter som anges med sjötrafikmärken eller ljussignaler, även om det innebär att en sjötrafikregel frångås, dock så att en ljussignal är primär i förhållande till ett sjötrafikmärke som anger väjningsplikt.

Enligt 4 mom. får den som framför en farkost i ett polis-, tull-, gränsbevaknings- eller räddningsuppdrag eller ett uppdrag för prehospital akutsjukvård och den som framför en farkost som tillhör en sjöräddningsenhet eller försvarsmakten, när uppdraget kräver det, med iakttagande av nödvändig försiktighet avvika från skyldigheter som anges med sjötrafikmärken eller ljussignaler och andra i 2 kap. nämnda sjötrafikregler med undantag för väjningsplikten. Om omständigheterna kräver det ska särskilda ljud- och ljussignaler ges. Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 5 § 3 mom. i den gällande sjötrafiklagen, men dess språkdräkt förtydligas. I bestämmelsen stryks hänvisningen till uppdragets brådskande natur, och därtill preciseras vilka parter som får avvika från de ovannämnda skyldigheterna som anges genom sjötrafikmärken eller ljussignaler och från andra trafikregler.

Enligt 5 mom. gäller de undantag som avses i 4 mom. även behöriga myndigheter i en annan stat och dem som på Finlands territorium framför en farkost som är registrerad i en annan stat enligt vad som särskilt överenskommit om behörigheten mellan staterna eller vad som särskilt föreskrivs i lag. Bestämmelsen behövs eftersom behöriga myndigheter i en annan stat som verkar i uppdrag enligt EU-lagstiftningen och internationella överenskommelser kan ha ett behov av att avvika från trafikreglerna i Finland. Bestämmelsen bygger på 184 § 2 mom. i vägtrafiklagen (729/2018).

12 §. Säker gång och fart. Lagen innehåller en allmän bestämmelse om säker gång och fart. Enligt 1 mom. ska på farkost under gång utkik hållas med hjälp av syn och hörsel på behörigt sätt. Bestämmelsen bygger på regel 5 i sjövägsreglerna, som gäller utkik. Med behörig utkik avses bl.a. att man med hjälp av syn och hörsel samt andra tillgängliga medel på farkosten håll-

ler utkik i händelse av betydande förändringar i verksamhetsmiljön. Med hjälp av dessa observationer görs en bedömning av helhetsituationen och kollisionsrisken, grundstötningsrisken och andra risker som uppstår i samband med sjöfart. Samtidigt upptäcker man fartyg eller flygplan som är i nöd, havererade, vrak och vrakgods samt andra faktorer som äventyrar säkerheten.

Enligt 2 mom. ska farkosten manövreras enligt gällande hastighetsbegränsning och i rätt vald hastighet med tanke på omständigheterna för att undvika kollision och skada för miljön. Bestämmelsen bygger delvis på regel 6 i sjövägsreglerna, som gäller säker fart, men den kompletteras så att det i bestämmelsen förutsätts att gällande hastighetsbegränsning ska iakttas.

13 §. Risk för och undvikande av kollision. Paragrafen innehåller en allmän bestämmelse om risk för och undvikande av kollision. Enligt bestämmelsen ska befälhavaren bedöma och förhindra risk för kollision och i god tid och på ett säkert sätt vidta alla åtgärder för att undvika kollision. Bestämmelsen bygger på reglerna 7 och 8 i sjövägsreglerna, som gäller risk för kollision och åtgärder för att undvika kollision.

14 §. Omkörning, möte och väjning. Lagen föreslås innehålla en ny allmän bestämmelse om omkörning, möte och väjning.

Enligt 1 mom. ska vid omkörning, möte och väjning särskild försiktighet iakttas med beaktande av bestämmelserna i kapitel B i sjövägsreglerna. Kapitel B i sjövägsreglerna innehåller styrnings- och seglingsregler. Där fastställs med andra ord vilka väjningsregler som gäller inom sjötrafiken, t.ex. hur olika fartyg ska väja för varandra i olika situationer.

Enligt 2 mom. är omkörning i kanal tillåten endast om den framföregående farkostens eller virkesflottens hastighet är betydligt lägre än det upphinnande fartygets högsta tillåtna hastighet. Bestämmelsen motsvarar i övrigt 12 § 1 mom. i den gällande kanalförordningen, men ordet fartyg har ersatts med farkost. I 2 mom. fastställs vidare att omkörning i kanal är förbjuden vid väntehamnen vid slussen eller vid en bro. Med väntehamn vid en sluss avses förtöjnings- och kajplatser som finns ovanför och nedanför slussen, där farkosten kan vänta på sin tur att passera genom slussen utan att störa andra farkosters gång. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak 12 § 2 mom. i kanalförordningen, men ordalydelsen har förtydligats och förenklats.

I 3 mom. föreskrivs att då två motordrivna farkoster möts i en trång farled så att de inte kan passera varandra utan fara ska den senast anlända farkosten vänta tills den andra farkosten har passerat. När en motordriven farkost möter en annan motordriven farkost i en farled med strid, på manövreringen inverkan av ström, är den farkost som går motströms skyldig att hålla undan för och vänta på den farkost som går medströms. Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 2 kap. 3 § i reglerna för inre farvatten, men dess språkdräkt förtydligas. I bestämmelsen talas det inte om maskindrivna fartyg, utan om motordrivna farkoster, liksom i de övriga paragraferna i den nya sjötrafiklagen. I 31 § föreskrivs om ljudsignaler som ska ges i en trång farled.

Vidare föreskrivs det i 3 mom. att i smala delar av en kanal eller i broöppningar där motordrivna farkoster inte kan mötas utan fara ska den farkost som är på väg upp längs kanalen invänta den nedåtgående farkosten. Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 11 § i kanalförordningen, men dess språkdräkt förtydligas, där hänvisas inte till fartyg utan till motordrivna farkoster och omnämmandet av sådana delar av en kanal där möte har förbjudits genom trafikmärke raderas.

I 4 mom. anges att farkost eller flytande föremål, från vilket dykning utförs, ska passeras med iakttagande av behörig försiktighet, och att en motordriven farkost ska undvika att förorsaka propellerström. Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 2 kap. 4 § i reglerna för inre farvatten, men omnämmandet av hur det ska anges att dykningsarbete utförs stryks från bestämmelsen, och termen ”dykningsarbete” ändras till ”dykning”, varvid termen även omfattar fritidsdykning.

15 §. *Undantag som gäller färd och möten med roddbåtar och under sju meter långa farkoster.* I paragrafen föreskrivs om undantag som gäller färd och möten och som ska iakttas när man färdas med roddbåtar och under sju meter långa farkoster. Bestämmelsen är ett undantag från 14 §.

Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 2 kap. 5 § i reglerna för inre farvatten, men dess språkdräkt förtydligas. Vidare preciseras bestämmelsen så att den tillämpas på allmänna farleder. I bestämmelsen jämföras med roddbåt en med en roddbåt i fråga om storlek, fart eller annars jämförbar farkost. Exempel på sådana farkoster som är jämförbara med roddbåtar är jollar, kanoter och andra motsvarande mindre redskap som man färdas med på vatten. Den som färdas med en sådan farkost ska hålla undan för över 12 meter långa farkoster i allmänna farleder.

16 §. *Ankring och förtöjning av farkost och virkesflotte eller annat flytande föremål.* I paragrafen föreskrivs om ankring och förtöjning av farkoster och virkesflottor eller andra flytande föremål.

Enligt 1 mom. ska farkoster och virkesflottor eller andra flytande föremål ankras och förtöjas så att de inte äventyrar trafiken i en allmän farled. Bestämmelsen motsvarar delvis 2 kap. 6 § 2 mom. i reglerna för inre farvatten.

Enligt 2 mom. är ankring och förtöjning förbjuden under korsande ledningar och under broar, vid undervattenskablar samt rörledningar och andra dylika, i omedelbar närhet av slussportar och broar samt i områden där mötesförbud och omkörningsförbud råder. Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 4 kap. 22 § 2 mom. i kanalförordningen, men dess språkdräkt förtydligas och den nya bestämmelsen gäller all sjötrafik, varvid omnämmandet ”då driftspersonalen så bestämmer” stryks.

17 §. *Ankring och förtöjning av farkost i kanaler och i området kring en rörlig bro.* I paragrafen föreskrivs om ankring och förtöjning av farkoster i kanaler och i området kring rörliga broar, de förfaranden som ska iakttas vid ankring och förtöjning, lossning och lastning av farkoster samt var farkoster kan ta ombord och lämna av passagerare.

Enligt 1 mom. är ankring och förtöjning av farkoster och virkesflottor vid strand eller kaj möjlig endast på sådana ställen som angetts med märken och temporärt också annanstans, om detta inte medför olägenhet eller utgör fara för trafiken eller för kanalkonstruktionerna.

I 2 mom. konstateras att om det finns pollare, ringar, pålar eller andra anordningar för angöring ska de användas. Angöring vid träd, belysningsstolpar, stolpar för trafikmärken eller andra kanalkonstruktioner och kanalanläggningar som inte avsetts för angöring är förbjuden.

Enligt 3 mom. ska på farkoster eller virkesflottor som förtöjts eller ankrats i ett kanalområde eller område vid en rörlig bro fortgående finnas manskap för vakthållning eller eventuell flytt-

ning av farkosten eller virkesflotten, om inte annat har överenskommit med en person som deltar i tillhandahållandet av tjänster för användning av kanaler och rörliga broar eller om inte virkesflotten ligger på ett särskilt hanteringsområde för virkesflottar.

I 4 mom. fastställs att farkosten får lossas eller lastas och lämna av eller ta ombord passagerare endast på en för ändamålet anvisad plats.

Paragrafens bestämmelser motsvarar huvudsakligen 4 kap. 22 § 1 mom., 23 § 1 och 3 mom. och 24 § 1 mom. i kanalförordningen, men det föreskrivs inte längre om förtöjning eller ankring så nära kanalens kant som djupgående och lokala förhållanden medger och så att trafiken inte i onödan störs eller kanalens konstruktioner eller anläggningar skadas, och till bestämmelsen om lossning eller lastning av farkost i 4 mom. fogas också ett omnämnande av att ta ombord och lämna av passagerare.

18 §. Stoppande av farkoster och uppvisande av dokument. I 1 mom. finns en allmän bestämmelse om att den person som övervakar eller reglerar sjötrafiken kan stoppa en farkost. I momentet fastställs även att den person som övervakar sjötrafiken har rätt att dels inspektera farkostens konstruktion, utrustning, skick och dokument samt farkostens och dess motors identifieringsuppgifter, dels kontrollera befälhavarens och förarens förmåga, ålder, skicklighet och behövliga kompetens. Momentet motsvarar till sitt sakinnehåll huvudsakligen 12 § 1 mom. i den gällande sjötrafiklagen. Som ny bestämmelse till momentet fogas emellertid rättigheten att kontrollera behörigheten, vilket är nödvändigt, eftersom det föreslås att bestämmelser om internationellt förarbrev för fritidsbåt ska flyttas till lagens 3 kap. Bestämmelser om uppvisande av behörighetsbrev för förare av hyresbåt finns i avdelning 113 § i lagen om transportservice.

Paragrafens 2 mom. motsvarar i huvudsak 11 § 1 mom. i den gällande sjötrafiklagen. I bestämmelsen talas det emellertid om person som övervakar eller reglerar sjötrafiken i stället för tillsynsmyndighet, och språkdräkten förtydligas. Bestämmelser om stopptecken till fartyg finns för närvarande i förordning (1976/46). Förordningen har utfärdats med stöd av den gamla båttrafiklagen, som har upphävts, men förordningen har lämnats i kraft i den gällande sjötrafiklagen.

Vidare har inrikesministeriet utfärdat en förordning om polisens maktmedel och stoppande av fordon (245/2015). I inrikesministeriets förordning talas om tecken som används när fortskaffningsmedel stoppas, och det gäller i praktiken användning av maktmedel och stoppande av fortskaffningsmedel med maktmedel.

Enligt 2 mom. ska stopptecknet ges på det sätt som avses i 4 kap. 53 § eller på något annat lämpligt sätt. Med stopptecken avses genom syn-, hörsel- och radioförbindelsebaserade medel givna internationella stopptecken samt en särskild stoppmärkesplatta och ett rött blinkande ljus som ges samtidigt med ett blått blinkande larmljus. Något annat lämpligt sätt kan vara t.ex. ett rött konljus eller en stoppsignal som en övervakande myndighet visar med handen. När en order att stanna ges med hjälp av ett stopptecken kan ordern vid behov förstärkas med hjälp av en ljudsignal, strålkastarljus, en vit lysraket, ett skott eller på något annat lämpligt sätt. Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 1 och 3 § i förordningen om prejnings signaler till fartyg.

Paragrafens 3 mom. motsvarar i huvudsak 13 § i den gällande sjötrafiklagen. Bestämmelsen ändras dock så att där föreskrivs om dokument som krävs i fråga om en farkosts befälhavare, i motsats till den gällande lagen, där det föreskrivs om dokument som krävs i fråga om en far-

kosts förare och, i stället för om medhavande av dokument föreskrivs det om uppvisande av dokument på begäran av en person som övervakar trafiken. Med dokument avses i synnerhet det registreringsbevis som nämns i 7 kap. 117 §, det bevis över provbeteckning som avses i 119 § och det behörighetsbrev som avses i 3 kap.

19 §. Förhindrande eller avbrytande av farkosters färd. I paragrafen föreskrivs om förhindrande eller avbrytande av farkosters färd.

Paragrafens 1 mom. motsvarar i huvudsak 12 § 2 mom. i den gällande sjötrafiklagen. Enligt det får den person som övervakar sjötrafiken avbryta en farkosts färd eller trafik med farkost, om farkosten inte uppfyller de krav som anges i 6 kap. 107 § eller 108 § eller bestämmelser som utfärdats med stöd av 107 § eller 108 § eller om farkostens fortsatta färd är förenad med en uppenbar risk för olycka, störande av allmän ordning eller risk för olägenhet för miljön, eller om trafiken tillfälligt har avbrutits eller begränsats med anledning av nödvändigt byggnadsarbete i en allmän farled, tävlingar eller någon annan motsvarande orsak eller om ett beslut av Transport- och kommunikationsverket om förbud eller begränsning som gäller ett visst område eller en viss farkosttyp. Farkostens befälhavare är i detta fall skyldig att stanna farkosten.

Enligt 2 mom. är det, när en farkosts färd avbryts, i regel farkostens befälhavare som ansvarar för en farkost som måste bogseras eller som har ankrats eller lämnats vid en strand eller brygga. Vidare ska befälhavaren ansvara för en sådan farkost även i sådana fall där farkostens färd förhindras. Om befälhavaren inte klarar av att ansvara för farkosten eller om farkosten har tagits i bruk olovligt ska, i den mån det är möjligt, den i 1 kap. 8 § avsedda myndighet som övervakar sjötrafiken, dvs. polisen, Gränsbevakningsväsendet, Tullen eller Transport- och kommunikationsverket, ansvara för farkosten.

Enligt 3 mom. kan i ett kanalområde en person som deltar i tillhandahållandet av kanaltjänster på eget initiativ i brådsakande fall inom sitt verksamhetsområde fatta ett sådant beslut som avses i 1 mom. Ett villkor är att beslutet är i kraft högst ett dygn och att det omedelbart meddelas till Transport- och kommunikationsverket, som fattar ett slutligt beslut i ärendet utan obefogat dröjsmål.

20 §. Flyttning av farkoster. Enligt denna paragraf får huvudmannen för en allmän farled bestämma att en farkost som finns i den allmänna farleden ska flyttas, om farkosten stör, hindrar eller äventyrar sjötrafiken eller miljön. I trafiken längs kanaler och via rörliga broar får också en person som deltar i tillhandahållandet av användningstjänster bestämma att en farkost ska flyttas. Det är inte fråga om utövande av offentlig makt.

21 §. Farkost, del av farkost eller annat gods som sjunkit, fastnat eller driver. Paragrafen motsvarar till sitt innehåll till stor del 9 § i förordningen om utmärkning av farlederna (846/1979) och 25 § i kanalförordningen. Bestämmelserna lyfts upp på lagnivå på det sätt som förutsätts i grundlagen. Samtidigt ändras terminologin så att den motsvarar den terminologi som i övrigt används i sjötrafiklagen.

I 1 mom. föreskrivs om skyldigheten för farkostens ägare eller den i vars besittning farkosten eller godset var att avlägsna en farkost, del av en farkost eller gods som sjunkit, fastnat eller driver i en farled eller inom något annat område som används för sjötrafik, inklusive kanalområden, om farkosten, delen eller godset medför fara eller olägenhet för sjötrafiken.

I paragrafen beaktas ikraftträdandet av den i Nairobi ingångna konventionen om avlägsnande av vrak (FördrS 13 och 14/2017) och 11 a kap. i sjölagen, genom vilken konventionen har genomförts i Finland. Paragrafen tillämpas således endast om inte annat följer av 11 a kap. i sjölagen och därmed Nairobi-konventionen. Nairobi-konventionen och 11 a kap. i sjölagen innehåller bestämmelser om skyldigheten för fartygets ägare att avlägsna ett farligt vrak. Enligt konventionen är fartygets befälhavare och fartygets brukare skyldiga att utan dröjsmål rapportera till den stat där vraket är beläget – när det gäller Finland till Transport- och kommunikationsverket – om fartyget har blivit inblandat i en sjöolycka som orsakat ett vrak. Transport- och kommunikationsverket ska efter att ha mottagit rapporten i enlighet med 3 § i det nämnda kapitlet i sjölagen varna sjöfarande och berörda stater om vraket och – om vraket kan antas utgöra en fara och fartygets registrerade ägare inte anger vrakets läge inom en av Kommunikationsministeriet utsatt tid – vidta alla de åtgärder som är möjliga för att lokalisera och märka ut det farliga vraket, om vraket anses orsaka fara. Det är i första hand fartygets registrerade ägare som ansvarar för att det farliga vraket avlägsnas, och han eller hon har strikt ansvar för de kostnader som uppstår av de åtgärder som förutsätts i konventionen. Fartygets ägare är skyldig att ha försäkring eller någon annan säkerhet för att täcka sitt ansvar, om fartyget har en bruttodräktighet av 300 eller mera. Om fartygets ägare inte avlägsnar ett vrak som Transport- och kommunikationsverket har bedömt vara farligt, kan Transport- och kommunikationsverket med stöd av 11 a kap. 5 § i sjölagen avlägsna vraket på fartygets ägares bekostnad.

Nairobi-konventionen och 11 a kap. i sjölagen gäller även andra vrak än sådana vrak som finns i farleder eller sjötrafikområden, men de tillämpas endast på vrak som har orsakats av en sjöolycka. Definitionen på vrak är vidsträckt i konventionen. Den täcker förutom ett sjunket eller strandat fartyg även bl.a. en del av ett sådant fartyg, inbegripet varje föremål som är eller har varit ombord på ett sådant fartyg, liksom även föremål som har försvunnit från ett fartyg och har strandat eller sjunkit eller är på drift till sjöss.

I första hand tillämpas således 11 a kap. i sjölagen, och om detta inte kan tillämpas på fallet i fråga ska enligt förslaget paragrafen i fråga tillämpas. Paragrafen ska tillämpas t.ex. i sådana fall där det gods som sjunkit inte kommer från en farkost.

Utöver den ovan beskrivna skyldigheten att avlägsna vrak föreskrivs i 1 mom. om skyldigheten för farkostens ägare eller den i vars besittning farkosten eller godset var att vid behov sätta upp ett tillfälligt varningsmärke.

I 2 mom. föreskrivs om skyldigheten för farkostens ägare eller den i vars besittning farkosten eller godset var att utan dröjsmål anmäla vad som har hänt till den i räddningslagen avsedda nödcentralen, den i sjöräddningslagen avsedda sjöräddningscentralen eller en i lagen om fartygstrafikservice avsedd VTS-tjänsteleverantör. Aktören i fråga anmäler fallet vidare till huvudmannen för farleden och Transport- och kommunikationsverket.

I 3 mom. föreskrivs om skyldigheten för befälhavaren på en farkost eller virkesflotte som sjunkit eller fastnat i en kanal, inklusive Saima kanals arrendeområde, att anmäla detta till den som tillhandahåller tjänsterna för användning av kanalen, som anmäler fallet vidare till huvudmannen för farleden och Transport- och kommunikationsverket. Samma skyldighet gäller befälhavaren på en sådan farkost eller virkesflotte som inte annars kan fortsätta sin färd i kanalen t.ex. för att bränslet tagit slut.

Enligt 4 mom. ska skyldigheten att ersätta en skada som orsakas av att en person försummar sin skyldighet enligt 1–3 mom. bestämmas i enlighet med skadeståndslagen.

I 5 mom. bemyndigas dessutom Transport- och kommunikationsverket att på den försumliges bekostnad vidta nödvändiga åtgärder för att avvärja fara eller avlägsna ett hinder. Till denna del motsvarar momentet till sitt innehåll 9 § 2 mom. i förordningen om utmärkning av farlederna samt 25 § 3 mom. i kanalförordningen. I momentet föreskrivs dessutom om polisens, Gränsbevakningsväsendets och Tullens skyldighet att ge Transport- och kommunikationsverket handräckning i utförandet av dess uppgifter enligt detta moment.

22 §. *Skada som orsakats av en farkost eller virkesflotte.* I paragrafen föreskrivs om skada som en farkost orsakat på en kanals eller en rörlig bros konstruktioner, anläggningar, belysning eller utprickning.

Enligt 1 mom. ska farkostens eller virkesflottens befälhavare utan dröjsmål anmäla skadan till den som tillhandahåller tjänsterna för användning av kanalen, och denna ska anmäla skadan vidare till huvudmannen för farleden och Transport- och kommunikationsverket. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak 26 § 1 mom. i kanalförordningen.

Enligt 2 mom. ska skyldigheten att ersätta en skada som orsakas av att en person underlåter att vidta den åtgärd som avses i 1 mom. bestämmas i enlighet med skadeståndslagen.

Användning av ljus, signalfigurer samt ljud- och ljussignaler.

23 §. *Ljus, signalfigurer samt ljud- och ljussignaler för farkoster.* I paragrafen föreskrivs om ljus, signalfigurer samt ljud- och ljussignaler för farkoster.

Paragrafens 1 mom. innehåller en allmän bestämmelse om användningen av ljus och signalfigurer. Enligt detta moment ska en farkost föra sådana ljus som avses i kapitel C i sjövägsreglerna från solnedgång till soluppgång eller vid nedsatt sikt och i kapitel C avsedda signalfigurer under dagen. Bestämmelsen bygger på kapitel C i sjövägsreglerna, där det i regel 20 bestäms om när ljus och signalfigurer ska användas. I de övriga reglerna i kapitlet definieras ljussignalerna och kraven på deras synlighet och därtill fastställs hurdana ljus och signalfigurer olika fartyg ska använda.

I 2 mom. fastställs att en farkost eller virkesflotte som ligger till ankars på en plats som är skyddad med avseende på trafiksäkerheten eller i en båthamn eller på någon annan motsvarande plats inte har skyldighet att visa sådana ljus eller signalfigurer som i kapitel C i sjövägsreglerna föreskrivs för farkoster till ankars. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak 12 § 1 mom. i reglerna för inre farvatten, men där talas om båthamn i stället för segelsällskap.

Paragrafens 3 mom. innehåller en allmän bestämmelse om användningen av ljud- och ljussignaler. Enligt detta moment ska farkosten i enlighet med kapitel D i sjövägsreglerna ge ljud- och ljussignaler för att väcka andra sjöfarandes uppmärksamhet. Med ljud- och ljussignaler signalerar en farkost också t.ex. i mörker eller annars vid begränsad sikt till andra sjötrafikanter att den planerar att ändra riktning eller passera en annan farkost. Bestämmelsen bygger på kapitel D i sjövägsreglerna, som innehåller regler för användningen av ljud- och ljussignaler, t.ex. de ljudsignaler som olika fartyg ska ge i dimma.

I 4 mom. föreskrivs om runtlysande snabblixtljus med blått sken som en sådan farkost som används av myndigheter som övervakar sjötrafiken, försvarsmakten, räddningsväsendet eller en sjöräddningsenhet i tjänste- eller larmuppdrag får föra under brådskande uppdrag eller när det är nödvändigt för att varna den övriga sjötrafiken. Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen

3 kap. 7 § 2 mom. i reglerna för inre farvatten, men dess språkdräkt förtydligas. I bestämmelsen hänvisas i stället för till polisen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet och Sjöfartsverket till de myndigheter som övervakar sjötrafiken, dvs. enligt 1 kap. 8 § polisen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet och Transport- och kommunikationsverket. Därtill hänvisas det i bestämmelsen till räddningsväsendet och en sjöräddningsenhet i stället för till brandkåren och en sjöräddningsenhet. Räddningsväsendet omfattar förutom räddningsverket även de avtalsbrandkårsenheter som hör till räddningsväsendets system. Det är fråga om ett nationellt tillägg till sjövägsreglerna.

24 §. Ljus och signalfigurer för farkost under 12 meter. I 1 mom. föreskrivs att en motordriven farkost under 12 meter, som saknar mast, ska föra toppljuset minst 0,5 meter över sidoljuset eller en kombination av sidoljus. Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 3 kap. 7 § 1 mom. i reglerna för inre farvatten, men dess språkdräkt förtydligas. I bestämmelsen hänvisas det i stället för till en sammansatt lanternan till kombinerade sidoljus. Med kombinerade sidoljus avses samma sak som med sammansatt lanternan, med andra ord flera sidoljus som finns i samma lanternan, dvs. som har samma lampa. Ljuset har definierats i regel 21 i kapitel C i sjövägsreglerna.

I 2 mom. fastställs vilka undantag som gäller för skärmar och signalfigurer i fråga om sidoljus på farkoster under 12 meter. Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 3 kap. 12 § 2 mom. i reglerna för inre farvatten, där det föreskrivs om undantag från skyldigheten att föra ljus och signalfigurer, men dess språkdräkt förtydligas. Enligt det behöver på farkoster under 12 meter sidoljuset inte vara försedda med skärmar. Farkost under 12 meter behöver inte – om den inte är manöverfärdig eller är på grund – visa de signalfigurer som i kapitel C i sjövägsreglerna föreskrivs för icke manöverfärdig farkost eller farkost på grund.

25 §. Ljus och signalfigurer för virkesflotte eller annat flytande föremål. Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 3 kap. 8 § i reglerna för inre farvatten, men dess språkdräkt förtydligas.

I paragrafen föreskrivs om vilka ljus och signalfigurer en virkesflotte eller något annat flytande föremål som bogseras eller ligger till ankars ska föra för att de säkert ska synas. Bestämmelsen gäller också virkesflottor eller andra flytande föremål som bogseras och som är helt eller delvis osynliga under vattenytan.

26 §. Ljus för färja. Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 3 kap. 9 § i reglerna för inre farvatten. Det är fråga om ett undantag från tillämpningen av regel 27 i kapitel C i sjövägsreglerna.

27 §. Ljus för farkost som går med aktern före. Paragrafen motsvarar huvudsakligen 3 kap. 10 § i reglerna för inre farvatten, men dess språkdräkt förtydligas. I 1 mom. preciseras hänvisningen till sjövägsreglerna.

28 §. Signalfigurer för farkost från vilken dykning utförs. Paragrafen motsvarar huvudsakligen 3 kap. 11 § i reglerna för inre farvatten, men dess språkdräkt förtydligas så att den även omfattar fritidsdykning och till paragrafen fogas en hänvisning till bilaga 2, som innehåller en bild av den internationella signalflaggan A. Det är fråga om ett undantag från tillämpningen av regel 27 i kapitel C i sjövägsreglerna.

29 §. Signalfigurer för farkost under 20 meter. Paragrafens 1 mom. motsvarar 3 kap. 13 § 1 mom. i reglerna för inre farvatten, men dess språkdräkt förtydligas och i momentet preciseras

hänvisningen till sjövägsreglerna. Det är fråga om en lindring av sjövägsreglerna, där det i 6 punkten i bilaga I bestäms om signalfigurernas storlek och avstånd.

Enligt 2 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om de tekniska detaljerna i fråga om de signalfigurer som avses i 1 mom. Föreskrifter kan meddelas t.ex. om signalfigurernas storlek och avstånd. Bestämmelser om storleken och avstånden i fråga om de signalfigurer som avses i 1 mom. finns i 13 § 2 mom. i reglerna för inre farvatten, men eftersom det är fråga om en teknisk reglering som gäller obetydliga detaljer kan det i fortsättningen föreskrivas om dessa på föreskriftsnivå.

30 §. Ljus och signalfigurer för farkost under sju meter. Paragrafens 1 mom. motsvarar huvudsakligen 3 kap. 12 § 3 mom. i reglerna för inre farvatten, men dess språkdräkt förtydligas och i momentet preciseras hänvisningen till sjövägsreglerna.

Paragrafens 2 mom. motsvarar huvudsakligen 3 kap. 12 § 4 mom. i reglerna för inre farvatten, men dess språkdräkt förtydligas och även i detta moment preciseras hänvisningen till sjövägsreglerna.

31 §. Ljudsignaler i trånga farleder. Paragrafens 1 mom. motsvarar huvudsakligen 3 kap. 14 § i reglerna för inre farvatten, men dess språkdräkt förtydligas. I bestämmelsen preciseras hänvisningen till sjövägsreglerna. Därtill stryks i bestämmelsen omnämmandet av att en halv nautisk mil motsvarar cirka 1 kilometer.

Paragrafens 2 mom. motsvarar huvudsakligen 14 § i kanalförordningen, men dess språkdräkt förtydligas och dessutom tilläggs att ljudsignalerna ska ges med vissla.

32 §. Ljudsignaler för mudderverk. Paragrafen motsvarar huvudsakligen 3 kap. 15 § i reglerna för inre farvatten, men dess språkdräkt förtydligas och i paragrafen preciseras hänvisningen till sjövägsreglerna.

Med de styrbords- och babordsmärken som nämns i paragrafen avses de märken enligt det i utprickningssystemet ingående lateralsystemet vilka anger på vilken sida av farleden märkena finns i förhållande till huvudriktningen.

Med de nord-, väst-, syd- och ostmärken som nämns i paragrafen avses de kardinalsystemsenliga märken som hör till utprickningssystemet och som anger det väderstreck där farleden ligger eller där det annars finns segelbart vatten.

Särskilda bestämmelser om sjötrafik i kanaler och via rörliga broar

33 §. Förfaranden som ska iaktas i trafik längs kanaler och via rörliga broar. I paragrafen föreskrivs om de förfaranden som ska iaktas i trafik längs kanaler och via rörliga broar. Paragrafens huvudsakliga innehåll är att den som färdas med farkost i dessa områden ska iaktta omsorg och försiktighet och följa de anvisningar som genom tjänsterna för användningen av kanalerna och de rörliga broarna ges om körordningen i kanalen och de förfaranden som ska iaktas under slussning. Med slussning avses att en farkost förflyttas genom en slusskanal mellan två vattendrag vars vatten ligger på olika höjdnivåer. Under slussningen sänks eller höjs vattennivån i de nämnda vattendragen.

Enligt 2 mom. är det förbjudet att simma i kanaler och vid rörliga broar. Bestämmelsen behövs för att trygga säkerheten. Kanalområden och rörliga broar är mycket smala och planerade endast för sjötrafikens behov. Det finns inte tillräckligt med utrymme i kanalerna för att väja för en simmare.

Enligt 3 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om ankomsten till kanaler och rörliga broar och de förfaranden som ska iaktas i fråga om dessa samt de krav som gäller i fråga om användningen av farkoster och deras utrustning.

34 §. Framförande av segelbåt inom Saima kanals arrendeområde I paragrafen föreskrivs om framförande av segelbåt inom Saima kanals arrendeområde. Farkost försedd med segel får framföras i kanalen endast med maskinkraft eller på bogser med bärgade segel.

35 §. Hastighetsbegränsning för trafik längs kanaler och via rörliga broar. Paragrafens 1-3 mom. motsvarar huvudsakligen 2 kap. 10 § i kanalförordningen, men bestämmelsens språkdräkt förtydligas och dessutom stryks hänvisningen till var hastighetsbegränsningsmärket ska placeras.

Enligt 1 mom. ska den allmänna hastighetsbegränsningen i kanaler, dvs. nio kilometer i timmen, iaktas i trafik längs kanaler och via rörliga broar. Transport- och kommunikationsverket kan dock bestämma att en hastighetsbegränsning som avviker från den allmänna hastighetsbegränsningen ska följas i kanalen.

I 2 mom. fastställs att de platser där hastighetsbegränsningarna börjar och upphör anges med hastighetsbegränsningsmärken.

Enligt 3 mom. gäller hastighetsbegränsningarna inte farkoster som deltar i livräddning eller farkoster som används av myndigheter i brådskannde tjänsteuppdrag, men även befälhavare på sådana farkoster ska anpassa sin hastighet så att de allmänna säkerhetskraven inte äventyras.

36 §. Anmälan av uppgifter om farkost som används för handelssjöfart i kanalområden. I paragrafen föreskrivs om skyldigheten för befälhavaren på en farkost som används för handelsjöfart att på begäran till den som tillhandahåller användningstjänster i kanaler och vid rörliga broar när farkosten trafikerar i kanalområden anmäla uppgifterna om farkosten, dess rutt och last eller uppgifterna om en virkesflotte som befälhavaren ansvarar för. Bestämmelsen motsvarar delvis 6 § 1 mom. i kanalförordningen.

37 §. Tobaksrökning och hantering av öppen eld. Enligt paragrafen är tobaksrökning och hantering av öppen eld förbjuden i närheten av farkoster som transporterar sprängämnen, brännbara vätskor eller andra eldfarliga ämnen. Risken för att en eventuell brand ombord sprider sig i miljön är uppenbar i de smala kanalerna. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak 31 § i kanalförordningen och höjs till lagnivå.

38 §. Trafik som avstannar eller blir långsammare. Enligt har de som trafikerar längs kanaler och via rörliga broar har inte rätt att av finska staten få ersättning om trafiken avstannar eller blir långsammare på grund av stockning, olyckor, skada på kanal eller rörlig bro, nödvändiga reparationer, vattenavledning eller av andra liknande skäl. Bestämmelsen motsvarar 9 § i kanalförordningen och är alltså nödvändig. Bestämmelsen förebygger eventuella ersättningskrav i synnerhet från andra än finländska sjötrafikanter som färdas via Saima kanal.

39 §. Kanalavgifter. Enligt 1 mom. tas inga avgifter, ersättningar eller arvoden ut för användningen av kanalerna under deras fastställda öppettider. Bestämmelser om kanalavgifter finns i lagen om kanalavgifter (404/1965). Enligt lagen ska i regel inga avgifter, ersättningar eller arvoden betalas för användningen av kanaler. Utanför de normala öppettiderna är det däremot möjligt att ett arvode betalas för tjänster som utförts i samband med att kanalen använts och för öppnande av en bro. På sådana betalningar tillämpas lagen om grunderna för avgifter till staten.

3 kap. Särskilda behörighetskrav som gäller vid färd på vatten.

40 §. Krav som ställs på befälhavare på en viss typ av farkost. Paragrafen motsvarar huvudsakligen till sitt innehåll 6 § 3 mom. i den gällande sjötrafiklagen, som föreslås utgöra en separat paragraf. Samtidigt preciseras bestämmelsens orddräkt. Bestämmelsen gäller i framtiden enbart farkosttyper, inte längre enskilda farkoster. I bestämmelsen betonas att befälhavaren kan förutsättas ha fyllt 18 år om farkosttypen i fråga bedöms medföra fara för någon annans hälsa eller för miljön. I bedömningen beaktas farkostens typ, storlek, användningsändamål och området där den färdas.

Enligt 2 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om en farkosts slag, storlek, användningsändamål och färdområde enligt 1 mom. och om de krav som ställs på farkostens befälhavare.

41 §. Behörighetskrav för befälhavare på nöjesfartyg. I 1 mom. föreskrivs att befälhavaren på ett nöjesfartyg ska ha fyllt 18 år och att befälhavaren ska ha ett internationellt förarbrev för fritidsbåt. Med nöjesfartyg avses varje fartyg som används för sport- och fritidsändamål vars skrovlängd är över 24 meter, mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder, och vars bruttodräktighet är under 500. Bestämmelsen motsvarar till sitt sakinnehåll 15 § 1 mom. i den gällande lagen om fartygspersonal, men till bestämmelsen fogas ett omnämmande av att befälhavaren på ett nöjesfartyg ska ha fyllt 18 år. I nuläget finns motsvarande krav på ålder i bemanningsförordningen.

Paragrafens 2 mom. innehåller villkoren för erhållande av internationellt förarbrev för fritidsbåt. Dessa villkor är enligt bestämmelsen att personen i fråga är minst 16 år och har minst ett gällande körkort i grupp 1 enligt körkortslagen (386/2011) eller ett läkarintyg över att minst de krav på förarens hälsotillstånd som gäller för grupp 1 har uppfyllts samt att han eller hon uppfyller examenskraven i resolution nr 40, som meddelats av arbetsgruppen för trafik på inlandsfarvatten vid FN:s ekonomiska kommission för Europa. I resolutionen förutsätts bl.a. att den som ansöker om ett förarbrev för fritidsbåt kan påvisa att han eller hon är förtrogen med lagstiftningen om sjötrafik och kan navigera och hantera båten på ett säkert sätt under olika omständigheter både i teorin och i praktiken. Bestämmelsen motsvarar till övriga delar bestämmelsen i förordningen om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet, men den nedre åldersgränsen för förarbrevet sänks så att den överensstämmer med den åldersgräns som fastställs i resolution nr 40, som meddelats av arbetsgruppen för trafik på inlandsfarvatten vid FN:s ekonomiska kommission för Europa. Kravet på ett gällande körkort eller läkarintyg över att villkoren för beviljande av ett sådant uppfylls beror på att det i den ovannämnda resolutionen förutsätts att den som ansöker om förarbrev fysiskt och psykiskt klarar av att manövrera en fritidsbåt och att han eller hon i synnerhet har tillräckligt bra syn och hörsel.

I 3 mom. föreskrivs om hur den som ansöker om förarbrev för fritidsbåt ska kunna påvisa att han eller hon uppfyller examenskraven enligt 2 mom. 3 punkten. Bestämmelsen motsvarar i

huvudsak 34 § 2 mom. i förordningen om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet, men bestämmelsen preciseras och formuleras som en förteckning. Enligt 1 punkten ska uppfyllandet av examenskraven påvisas med hjälp av ett intyg av en båtorganisation som uppfyller vissa villkor. I bestämmelsen anges att uppfyllandet av examenskraven även kan påvisas med hjälp av ett intyg av ett sjöfartsläroverk, eftersom det också finns sjöfartsläroverk som uppfyller dessa villkor och utfärdar denna typ av intyg. Vidare hänvisas det i bestämmelsen för tydlighetens skull till ett intyg över teoretiskt båtkunnande i stället för till enbart ett intyg.

Enligt 3 mom. 2 punkten kan uppfyllandet av examenskraven påvisas genom ett förarbrev eller något annat högre behörighetsbrev för däcksbefäl som är avsett för yrkesmässig sjöfart. Till bestämmelsen fogas en hänvisning till avdelning 99 § i lagen om transportservice, där det föreskrivs om behörighetsbrev för handelssjöfart.

Enligt 3 mom. 3 punkten kan uppfyllandet av examenskraven också påvisas genom ett prov som avläggs på Transport- och kommunikationsverket.

I 4 punkten krävs dessutom ett intyg över praktiskt båtkunnande utfärdat av en båtorganisation eller ett sjöfartsläroverk. Ett sådant intyg krävs i alla de situationer som nämns i punkterna 1–3. Intyget är ett villkor även i nuläget, eftersom praktiskt båtkunnande förutsätts även i den ovannämnda resolutionen nr 40. Tidigare har intyg över praktiskt båtkunnande också kunnat utfärdas av någon annan än en båtorganisation eller ett sjöfartsläroverk som anges i 1 punkten i detta moment, men i fortsättningen är detta inte möjligt.

I bestämmelsen stryks omnämmandet av att den sökande kan bevisa att han eller hon uppfyller de examenskrav som anges i 2 mom. 3 punkten genom ett intyg över en utbildning vars examenskrav motsvarar examenskraven i fråga. I fortsättningen godkänns intyg över teoretiskt båtkunnande endast om de utfärdats av sådana båtorganisationer och sjöfartsläroverk vars utbildningsverksamhet och utfärdande av intyg Transport- och kommunikationsverket har godkänt.

Ett internationellt förarbrev för fritidsbåt som beviljats utomlands gäller som sådant i Finland. Däremot kan Transport- och kommunikationsverket inte förnya ett internationellt förarbrev som har beviljats utomlands. Ett internationellt förarbrev för fritidsbåt kan inte heller beviljas på basis av ett sådant intyg över teoretiskt och praktiskt båtkunnande som har utfärdats av någon annan än en aktör som avses i 3 mom. 1 punkten, eftersom Transport- och kommunikationsverket inte kan verifiera utbildningens innehåll.

Enligt 4 mom. ska det internationella förarbrevet för fritidsbåt medföras i original ombord på farkosten. Bestämmelsen motsvarar gällande reglering.

I 5 mom. föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets befogenhet att meddela närmare föreskrifter om examenskraven enligt 2 mom. 3 punkten i samma paragraf, dvs. de examenskrav som fastställs i resolution nr 40, som meddelats av arbetsgruppen för trafik på inlandsfarvatten vid FN:s ekonomiska kommission för Europa.

42 §. Personer som reglerar sjötrafiken. I paragrafen föreskrivs om de krav som ställs på personer som reglerar sjötrafiken. Bestämmelsen är ny. Allmänna bestämmelser om reglering av sjötrafiken finns i 2 kap. 11 § i den föreslagna 2 kap. 11 §.

Enligt 1 mom. ska den som reglerar sjötrafiken ha fyllt 18 år och gett sitt samtycke till uppdraget. Han eller hon ska få de anvisningar som uppdraget förutsätter. Bestämmelsen bygger på 4 kap. 65 § i regeringens proposition med förslag till en ny vägtrafiklag (RP 180/2017 rd).

Enligt 2 mom. ska bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på den som förordnats att reglera sjötrafiken när han eller hon sköter uppdraget. Bestämmelsen bygger på 4 kap. 65 § i regeringens proposition med förslag till en ny vägtrafiklag (RP 180/2017 rd).

43 §. Användare av radiosändare på farkost. Paragrafen är informativ. I paragrafen hänvisas till lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (917/2014), där det föreskrivs om det radiotillstånd som krävs för användning och innehav av radiosändare för maritim kommunikation och det behörighetsbevis som krävs för användning av sändare. Bestämmelsen gäller sådana farkoster som är utrustade med radiosändare.

44 §. Ansökan om och beviljande av internationellt förarbrev för fritidsbåt. I 1 mom. föreskrivs om att Transport- och kommunikationsverket på ansökan beviljar internationella förarbrev för fritidsbåt och lagrar uppgifterna om förarbrev i det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice. För att ett internationellt förarbrev för fritidsbåt ska beviljas förutsätts att den sökande uppfyller de krav som anges i 41 §.

Enligt 2 mom. ska ansökan om internationellt förarbrev för fritidsbåt innehålla alla uppgifter och utredningar som behövs för beviljande av förarbrevet samt ett passfoto. Bestämmelsen bygger på 10 kap. i avdelning II i lagen om transportservice, men i bestämmelsen nämns separat skyldigheten att foga ett passfoto till ansökan, eftersom det internationella förarbrevet för fritidsbåt är försett med bild.

I 2 mom. anges också att om den sökande ansöker om internationellt förarbrev för fritidsbåt för första gången ska han eller hon kunna styrka sin identitet på ett tillförlitligt sätt. Den sökandes identitet verifieras i regel utifrån en kopia av det körkort eller annat identitetsbevis som ska bifogas ansökan. Dessa bestämmelser bygger på bemanningsförordningen.

45 §. Giltigheten hos och förnyande av internationellt förarbrev för fritidsbåt. Enligt 1 mom. är ett internationellt förarbrev för fritidsbåt i kraft tills vidare. Bestämmelsen motsvarar gällande reglering.

I 2 mom. fastställs att om ett förarbrev för fritidsbåt har beviljats för viss tid och innehavaren vill förlänga dess giltighet ska han eller hon ansöka om förarbrev på nytt och till Transport- och kommunikationsverket lämna in en kopia av det körkort eller läkarintyg som avses i 2 § 2 mom. samt en kopia av det tidigare förarbrevet för fritidsbåt. Tidigare har förarbrev för fritidsbåt beviljats för viss tid, och därför ska en bestämmelse om förnyande av förarbrev tas in i lagen.

Enligt 3 mom. kan ett internationellt förarbrev för fritidsbåt som förkommit eller förstörts förnyas utan utredning om hälsotillstånd och uppfyllande av examenskrav. Inga utredningar behövs, eftersom uppgifterna har registrerats när ansökan om förarbrev lämnades in för första gången.

46 §. Behörighetskrav för förare av hyresbåt. Paragrafen innehåller en hänvisning till lagen om transportservice, där det föreskrivs om de behörighetsbrev som förutsätts av förare av hyresbåt. Dessa behörighetskrav ska preciseras. Förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad ska

enligt avdelning 102 § i lagen om transportservice ha ett förarbrev för hyresbåt, om farkosten används som hyresbåt i förtjänstsyfte mot ersättning. Vidare ska förare av hyresbåt enligt den ovannämnda paragrafen ha ett internationellt förarbrev för fritidsbåt, om hyresbåten trafikerar i internationell trafik. För övrig hyresbåtsverksamhet krävs inte längre något förarbrev.

4 kap. Utmärkning av farleder och reglering av sjötrafik.

Säkerhetsanordningar för sjöfart

47 §. Säkerhetsanordningar för sjöfart. I paragrafen föreskrivs om säkerhetsanordningar för sjöfart och deras huvudtyper.

I 1 mom. ges en definition på säkerhetsanordning för sjöfart som överensstämmer med gällande lagstiftning. I gällande lagstiftning betraktas även sjötrafikmärken och ljussignaler som säkerhetsanordningar för sjöfart. Avsikten är att skilja dessa från säkerhetsanordningar för sjöfart, eftersom de används för reglering av sjötrafiken. Säkerhetsanordningar för sjöfart används för utmärkning av farleder även på insjöområdet.

Paragrafens 2 mom. innehåller en förteckning över fasta säkerhetsanordningar och 3 mom. en förteckning över flytande säkerhetsanordningar.

48 §. Meddelande av föreskrifter om säkerhetsanordningar. I paragrafen föreskrivs om meddelande av föreskrifter om säkerhetsanordningar. Transport- och kommunikationsverket bemyndigas till att meddela sådana föreskrifter. Bemyndigandet motsvarar huvudsakligen det bemyndigande att meddela föreskrift som finns i den gällande förordningen om utmärkning av farlederna. Det är nödvändigt att lyfta bemyndigandet till lagnivå. Enligt paragrafen får Transport- och kommunikationsverket meddela föreskrifter om utmärkning och belysning av farlederna, det utprickningssystem som ska användas, benämningarna på säkerhetsanordningarna och andra anordningar som används vid utmärkning av farleder, anordningarnas konstruktion samt vad de anger, färg- och ljuskaraktärer samt om uppförande, utsättning, ändring och avlägsnande av säkerhetsanordningar samt om när de är i funktion.

49 §. Fastställande av allmän farled samt placering och avlägsnande av säkerhetsanordning. I paragrafen föreskrivs om fastställande av allmän farled samt placering och avlägsnande av säkerhetsanordningar.

Enligt 1 mom. inrättas allmänna farleder i vattendrag genom ett förfarande enligt 10 kap. 2–4 § i vattenlagen, och med stöd av 10 kap. 5 § har huvudmannen för en farled rätt att i förhållande till ägaren av mark- och vattenområdet placera ut säkerhetsanordningar på annans vattenområde. För placering av säkerhetsanordning krävs utöver förfarandet enligt vattenlagen ett farledsbeslut som fattas av Transport- och kommunikationsverket, i samband med vilket det säkerställs att farleden och dess säkerhetsanordningar inte äventyrar trafiksäkerheten och nödvändiga villkor för inrättande, placering och underhåll anges. Genom farledsbeslutet fastställs dessutom uppgifterna om farleden, som förs in i Transport- och kommunikationsverkets informationssystem och antecknas på sjökorten. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om vilka uppgifter som ska lämnas och hur de ska förmedlas.

I 2 mom. konstateras att alla ändringar som görs i farleden och dess säkerhetsanordningar kräver ett nytt farledsbeslutsförfarande. Den som ansvarar för underhållet av farleden får således inte göra ändringar i farleden utan bekräftelse från Transport- och kommunikationsverket. På

så sätt säkerställs att säkerheten inom sjöfarten i de allmänna farlederna upprätthålls och att sjökorten alltid innehåller aktuella uppgifter om farlederna och deras säkerhetsanordningar.

I 3 mom. fastställs en skyldighet och rättighet för Transport- och kommunikationsverket att ingripa i underhållet av en bristfällig eller vilseledande säkerhetsanordning genom att uppmana den underhållsskyldiga att inom en utsatt tid reparera anordningen och vid behov låta reparera anordningen på den underhållsskyldigas bekostnad. Rätten att ingripa i underhållet motsvarar den rättighet som fastställs i den gällande förordningen om utmärkning av farlederna, som behöver lyftas till lagnivå.

Paragrafens 4 mom. innehåller ett förbud mot att för utmärkning av enskilda farleder använda säkerhetsanordningar som är avsedda för utmärkning av allmänna farleder. På så sätt säkerställs att farleder som märkts ut med säkerhetsanordningar för allmänna farleder har behandlats i enlighet med bestämmelserna i denna lag och vattenlagen.

50 §. Vilseledande ljus eller anordning. Enligt paragrafen är det förbjudet att i närheten av farled placera sådana reklamljus, signalljus eller andra anordningar som på ett vilseledande sätt liknar någon säkerhetsanordning för sjöfarten eller som annars kan äventyra säkerheten inom sjöfarten.

51 §. Fastgöring i säkerhetsanordning. Enligt paragrafen är det förbjudet att äventyra en säkerhetsanordnings funktion. Det är förbjudet att i en säkerhetsanordning för allmänna farleder fastgöra en farkost, ett fångstredskap eller något annat föremål som äventyrar säkerhetsanordningens funktion.

52 §. Säkerhetsanordning ur funktion. I paragrafen föreskrivs om sjötrafikanternas skyldighet att till Transport- och kommunikationsverket anmäla om de märker att en säkerhetsanordning för allmän farled inte fungerar, har blivit skadad, förskjutits från sin plats eller försvunnit. Transport- och kommunikationsverket förmedlar informationen till huvudmannen för farleden.

Stopptecken, sjötrafikmärken och ljussignaler som används i regleringen av sjötrafik

53 §. Stopptecken som ges till farkoster. I paragrafen föreskrivs om stopptecken som ges till farkoster. Dessa är genom syn-, hörsel- och radioförbindelsebaserade medel givna internationella stopptecken samt en särskild stoppmärkesplatta (figur 1) och ett rött blinkande ljus som ges samtidigt med ett blått blinkande larmljus. Ett rött blinkande ljus som ges samtidigt med ett blått larmljus motsvarar det stopptecken enligt vägtrafiklagen som ges av en trafikövervakare. Av de internationella stoppmärkena ska i första hand användas den internationella bokstaven L, vilken som signalflagga är indelad i gula och svarta fält (figur 2), och som morsetecken kort-lång-kort-kort. Stoppmärkesplattan i figur 1 kan vara försedd med ordet STOP eller en märkning som anger en viss myndighet. Den synliga baksidan av plattan ska vara grå, om inte plattan anger förbud i bägge riktningarna. Plattan ska ha en reflekterande yta i avsedd färg och enligt behov förses med belysning. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om andra än internationella stoppmärkens placering, färger, konstruktion och dimensionering. Föreskrifterna är tekniska till sin natur. Föreskrifterna kan gälla bl.a. andra än internationella stoppmärkens minimistorlekar.

54 §. Placering av sjötrafikmärken och ljussignaler. I paragrafen föreskrivs om placering av sjötrafikmärken och ljussignaler.

Enligt 1 mom. iakttas i fråga om rätten att placera ut märken och ljussignaler gentemot områdets ägare vad som i 10 kap. 5 § i vattenlagen bestäms om rätt för den som är huvudman för en allmän farled att i vattendraget eller på dess strand placera ut säkerhetsanordningar. Enligt den ovannämnda paragrafen i vattenlagen kan tillståndsmyndigheten ge huvudmannen för en allmän farled tillstånd att placera ut en säkerhetsanordning för sjöfart i vattendraget eller på dess strand, om avtal inte har träffats om saken med ägaren till området. När det gäller fysisk placering av märken jämförs i det föreslagna 54 § 1 mom. i denna lag ett sjötrafikmärke och en ljussignal med en säkerhetsanordning för sjöfart. Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 19 § 3 mom. i den gällande sjötrafiklagen.

I 2 mom. föreskrivs om den som ansvarar för placeringen av sjötrafikmärken och ljussignaler. I fråga om allmänna farleder är det huvudmannen för farleden och i fråga om områden utanför en allmän farled är det kommunen som har detta ansvar, förutom när det gäller märken som betecknar begränsad segelfri höjd, luftledning, kabel eller ledning, varvid märket ska placeras av den som äger en sådan konstruktion.

Enligt 3 mom. ska Transport- och kommunikationsverket informeras om att märket och ljussignalen har placerats ut och var det finns. Transport- och kommunikationsverket har rätt att avlägsna eller flytta ett sjötrafikmärke eller en ljussignal som satts ut på en oändamålsenlig plats.

I 4 mom. föreskrivs att om en i 2 mom. avsedd aktör inte har placerat ut ett sjötrafikmärke eller en ljussignal eller om ett sjötrafikmärke eller en ljussignal som denna placerat ut uppvisar brister eller är vilseledande, ska Transport- och kommunikationsverket uppmana aktören i fråga att inom en utsatt tid placera ut eller korrigera sjötrafikmärket eller ljussignalen. Om sjötrafikmärket eller ljussignalen trots uppmaning inte placeras ut eller korrigeras kan Transport- och kommunikationsverket placera ut eller korrigera sjötrafikmärket eller ljussignalen på denna aktörs bekostnad. Bestämmelsen motsvarar 5 § 3 mom. i förordningen om utmärkning av farlederna och 49 § 3 mom. i den föreslagna lagen, som gäller säkerhetsanordningar. Bestämmelsen gör det möjligt att tillämpa samma förfarande på bristfälliga eller vilseledande sjötrafikmärken eller ljussignaler och att tillämpa detta förfarande också i en situation där inget sjötrafikmärke eller ingen ljussignal har satts ut över huvud taget.

Enligt 5 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om vilka uppgifter som ska lämnas och hur de ska förmedlas.

55 §. Ljussignal. Paragrafen innehåller bestämmelser om ljussignaler inom sjötrafiken. Enligt 1 mom. kan sjötrafiken regleras med ljussignaler på kanaler och vid rörliga broar, i trånga passager, skarpa krökar, i korsningar mellan isvägar och farleder och i hamnområden.

I 2 mom. föreskrivs om placeringen av ljussignaler.

I 3 mom. redogörs för ljussignalernas innebörder.

56 §. Placering och utformning av sjötrafikmärken. Paragrafens 1 mom. innehåller en allmän bestämmelse om att sjötrafikmärken ska placeras så att de är lätta att upptäcka och inte stör trafiken.

I 2 mom. föreskrivs om baksidan av ett sjötrafikmärke. Den ska vara grå, om inte märket anger förbud, påbud eller information i bägge riktningarna.

I 3 mom. föreskrivs om ytan på och belysningen av sjötrafikmärken.

Enligt 4 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om sjötrafikmärkens och ljussignalers färger, konstruktion och dimensionering. Föreskrifterna är tekniska till sin natur. Föreskrifterna kan gälla bl.a. sjötrafikmärkens minimistorlekar på olika betraktelseavstånd.

Enligt 5 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om utmärkning av luftledningar, kablar och rörledningar som är placerade i eller ovanför vatten- drag.

57 §. Sjötrafikmärkens verkningsområde. I paragrafen föreskrivs om sjötrafikmärkets verkningsområde, som börjar vid märket och upphör vid det märke som anger att förbudet, påbudet eller begränsningen upphör eller vid det motsvarande märket som har satts upp för trafiken i motsatt riktning.

58 §. Kategorier av sjötrafikmärken. Enligt paragrafen består sjötrafikmärkena av förbudsmärken, påbudsmärken, begränsningsmärken, varningsmärken, informationsmärken, hjälpmärken, kabel- och ledningstavlor samt riktmärken.

59 §. Förbudsmärken. Enligt 1 mom. informerar ett förbudsmärke sjötrafikanterna om att något är förbjudet.

I 2 mom. beskrivs märkets form och innehåll.

60 §. Påbudsmärken. Enligt 1 mom. ålägger påbudsmärken sjötrafikanterna att agera på det sätt som märket anger.

I 2 mom. beskrivs märkets form och innehåll.

61 §. Begränsningsmärken. Enligt 1 mom. begränsar ett begränsningsmärke sjötrafikanternas agerande.

I 2 mom. beskrivs märkets form och innehåll.

62 §. Varningsmärken. Enligt 1 mom. används varningsmärken för att markera sådana ställen i vattenområdet som är farliga för sjötrafiken.

I 2 mom. beskrivs märkets form och innehåll.

63 §. Informationsmärken. Enligt 1 mom. används informationsmärken för att ge sjötrafikanterna nödvändig information.

I 2 mom. beskrivs märkets form och innehåll.

64 §. Hjälpmärken. Enligt paragrafen kan i kombination med förbuds-, påbuds-, begränsnings-, varnings- eller informationsmärken en tilläggsskylt användas för att förtydliga huvudmärkets syfte och objekt. Ett hjälpmärke kan ange bl.a. längden på eller riktningen för huvudmärkets verkningsområde.

65 §. Kabel- och ledningstavlor samt riktmärken. Enligt paragrafen utvisar en kabel- och ledningstavla samt ett riktmärke den plats där en kabel eller ledning är nedsänkt i vattnet. Riktmärken placeras så att de utvisar den punkt där en kabel eller ledning korsar farleden.

66 §. Förbud mot ankring. Märket (figur 3) förbjuder ankring samt draggning av ankare, vajrar och kättingar inom ett område som sträcker sig 100 m i vardera riktningen från märket. Syftet med märket är att skydda undervattenskonstruktioner och undervattenskablar som kan skadas vid användning av ankare. Märket placeras på en plats där ankring är förbjuden på grund av en undervattenskabel eller undervattenskonstruktion, på vardera sidan av farleden, så att det är synligt i båda färdriktningarna. På märket finns en figur som föreställer ett ankare.

67 §. Angöringsförbud. Märket (figur 4) förbjuder ankring och angöring vid strand, kaj eller brygga inom ett verkningsområde som anges med hjälpmärke. På märket finns bokstaven P.

68 §. Förbud mot förtöjning. Märket (figur 5) förbjuder farkoster och virkesflottar att förtöja vid strand, kaj eller brygga 50 m i vardera riktningen från märket, om inte ett annat verkningsområde har angetts med hjälpmärke. På märket finns en figur som föreställer en pollare och en lina.

69 §. Omkörningsförbud. Märket (figur 6) anger förbud mot omkörning av farkoster och virkesflottar. Märket placeras på högra sidan av farleden i förhållande till färdriktningen. På märket finns två likriktade pilar.

70 §. Mötesförbud. Märket (figur 7) förbjuder både möte mellan farkoster och all omkörning på farledsavsnittet mellan mötesförbudsmärket och motsvarande märke i motsatt riktning eller märket som anger att mötesförbudet upphör, om inget annat märkts ut gällande förbudsområdet. Förbudet gäller inte vid möte med virkesflotte eller mindre farkost med en längd under 20 meter, om inga hinder finns för farkosternas fria fart. Märket placeras på högra sidan av farleden i förhållande till färdriktningen. På märket finns två pilar som pekar i motsatta riktningar.

71 §. Förbudet att orsaka svall. På märkets (figur 8) verkningsområde ska sjötrafikanten reglera farkostens fart så att inte för stort svall eller annan sugeffekt uppstår som kan åsamka skada på stationära eller rörliga farkoster, konstruktioner, omgivningen i övrigt eller påverka användningen av vattendraget. Farkosten ska ändå kunna framföras i den fart som krävs för att bibehålla en säker manöverförmåga. Märkets verkningsområde preciseras vid behov med hjälpmärke. På märket finns en figur som föreställer ett ankare.

72 §. Förbud mot vattenskidåkning. Märket (figur 9) anger förbud mot vattenskidåkning. Märkets verkningsområde preciseras vid behov med hjälpmärke. På märket finns en figur som föreställer en vattenskidåkare.

73 §. Förbud mot brädsegling. Märket (figur 10) anger förbud mot brädsegling. Märkets verkningsområde preciseras vid behov med hjälpmärke. På märket finns en figur som föreställer en brädseglare.

74 §. Förbud mot användning av motor. Märket (figur 11) förbjuder framförande av farkost med hjälp av motorkraft. Märket gäller alla motordrivna farkoster. Vid behov preciseras trafikbegränsningarna och märkets verkningsområde med hjälpmärke. På märket finns en figur som föreställer en propeller.

75 §. Förbud mot vattenskoteråkning. Märket (figur 12) förbjuder åkning med vattenskoter eller någon annan motsvarande farkost. Märkets verkningsområde preciseras vid behov med hjälpmärke. På märket finns en figur som föreställer vattenskoteråkning.

76 §. Simning förbjuden. Märket (figur 13) anger förbud mot simning. Märkets verkningsområde preciseras vid behov med hjälpmärke. På märket finns en figur som föreställer en simmare och vågor.

77 §. Stoppmärke. Märket (figur 14) används i kombination med ljussignaler för att ange var farkostens eller virkesflottens förstäv senast ska stanna då ljussignalerna anger körförbud. I märkets mittfält finns ett vågrätt streck. Märket kan placeras, beroende på terrängen eller konstruktionerna på väntplatsen, på farledens högra eller vänstra sida i förhållande till färdriktningen.

78 §. Påbud om ljudsignal, signalart. Vid märket (figur 15) ska farkosten avge ljudsignal, vars art anges med ett hjälpmärke. I märkets mittfält finns en cirkel. Märket placeras på högra sidan av farleden i förhållande till färdriktningen.

79 §. Påbud om anrop. Vid märket (figur 16) ska farkosten ta kontakt per radiotelefon såsom märket visar. På märket finns en bokstavsförkortning för typen av radiotelefon och anropskanalens nummer anges nedanför. Nödvändiga ytterligare kontakthanvisningar anges med hjälpmärke. Märket placeras på ett synligt ställe i förhållande till färdriktningen.

80 §. Hastighetsbegränsning. Märket (figur 17) anger den högsta tillåtna hastigheten i kilometer i timmen (km/h) enligt det internationella märkningssystemet. Ett preciserat verkningsområde för hastighetsbegränsningen eller hastighetsbegränsningen i knop (knots) kan vid behov anges med hjälpmärke. Ett märke som gäller en farled ska, om möjligt, placeras på högra sidan av farleden i förhållande till färdriktningen.

81 §. Begränsad segelfri höjd. Märket (figur 18) anger att den segelfria höjden är begränsad vid märket eller på ett farledsavsnitt som är markerat med sådana märken. Siffrorna i märkets mittfält anger den högsta tillåtna segelfria höjden i meter. Vid märkets övre kant finns en nedåtppekande triangel. Märket placeras antingen på farledens högra sida i förhållande till färdriktningen eller på vardera sidan, utom vid broar, där det fästs på brobalken. I fråga om luftledningar kan märket fästas direkt på ledningen om avståndet på vilket man varseblir märket är under 300 meter. Om märket är försett med ett hjälpmärke som anger den riktning i vilken begränsningen gäller (figur 34), utvisar märket den högsta tillåtna segelfria höjden i den angivna riktningen.

82 §. Begränsat djup. Märket (figur 19) anger att leddjupgåendet är begränsat vid märket eller på ett farledsavsnitt som är markerat med sådana märken. Siffrorna i märkets mittfält anger det maximala leddjupgåendet i meter. Vid märkets nedre kant finns en uppåtppekande triangel.

83 §. Begränsad bredd. Märket (figur 20) anger att fartygsbredden är begränsad vid märket eller på ett farledsavsnitt som är markerat med sådana märken. Siffrorna i märkets mittfält anger den maximala farkostbredden i meter. Trianglar vid märkets vänstra respektive högra kant pekar in mot de siffror som anger största tillåtna fartygsbredd. Märket kan placeras på farledens högra eller vänstra sida i förhållande till färdriktningen.

84 §. Allmänt varningsmärke. Märket (figur 21) föreskriver särskild försiktighet i sjötrafik i märkets närhet. Orsaken till varningen samt preciseringar av dess verkningsområde kan vid behov anges med hjälpmärke. I märkets mittfält finns ett lodrätt streck.

85 §. Kraftig ström och strömriktning. Märket (figur 22) varnar om att det efter märket förekommer strömning i farleden, vilket inverkar störande på farkostens navigering. Strömriktningen kan vid behov anges med hjälpmärke. I märkets mittfält finns en figur som föreställer strömning. Märket kan placeras på farledens högra eller vänstra sida i förhållande till färdriktningen.

86 §. Farledskant. Märket (figur 23) varnar om farledskant och anger farledskantens avstånd från märket. Den vida triangeln i märkets mittfält anger den vinkelräta riktningen till farledens kant och siffrorna i triangeln anger avståndet i meter mellan farledskanten och märket.

87 §. Varning om badplats. Märket (figur 24) varnar om en badplats. Särskild försiktighet ska iakttas i närheten av den allmänna badplats i vattenområdet som märket hänvisar till. På märket finns en figur som föreställer en simmare och vågor.

88 §. Angöring tillåten. Märket (figur 25) anger kajer och andra platser som reserverats för angöring. Angöring av farkost och virkesflotte vid strand eller, om detta inte är möjligt, ankring av dessa är tillåten på den sida av farleden där märket har placerats. Märket är försett med bokstaven P. Märket kan försees med hjälpmärke enligt figur 34 som utvisar den riktning i vilken huvudmärket gäller.

89 §. Förtöjning tillåten. Märket (figur 26) anger att förtöjning är tillåten för farkoster och virkesflottor vid strand eller kaj invid märket och 50 meter i vardera riktningen från märket, om inte verkningsområdet angetts på annat sätt med hjälpmärke. På märket finns en figur som föreställer en pollare och en lina.

90 §. Luftledning. Märket (figur 27) kan placeras antingen på farledens högra sida i förhållande till färdriktningen eller på vardera sidan av farleden på den punkt där ledningen korsar farleden. Märket är försett med en figur som föreställer en blixtnedslag. Märket används i kombination med märket Begränsad segelfri höjd, som placeras ovanför luftledningsmärket. Om flera luftledningar förekommer i närheten av varandra, utmärks de yttersta ledningarna med en kombination av märket Begränsad segelfri höjd och märket Luftledning, och eventuellt dessutom med en hjälpskylt. I detta fall anges den säkra segelfria höjden under den lägsta luftledningen på märket Begränsad segelfri höjd. Luftledningsmärket används inte i kombination med märket för begränsad segelfri höjd då detta fästs på luftledningen.

91 §. Telefon. På märket (figur 28) finns en figur som föreställer en telefon. Märket kan försees med en hjälpskylt som anger på vilken plats eller på vilket avstånd telefonen finns.

92 §. Korsande färjled. Märket (figurerna 29 och 30) anger att vattenområdet och möjligen också en farled på området korsas av en färjled. På märket finns en figur som föreställer en färja. Om färjan är linstyrd är märket även försett med ett vitt streck som föreställer en vajer (figur 29). Därtill kan en hjälpskylt med texten ”Se upp för vajern” användas i samband med märket. Om färjan är frigående saknar märket det streck som föreställer vajern (figur 30). Om färjleden korsar en farled som används för handelssjöfart används därtill ett märke enligt figur 15 (påbud om ljudsignal), som med hjälpskylt fästs överst. Märkena placeras på en synlig plats och på ett tillräckligt avstånd från den plats där farleden korsas av färjleden, så att far-

kosterna vid behov hinner stanna. Om färjleden korsar en grund farled, eller om ingen allmän farled korsar färjleden, kan de märken som utvisar färjledskorsningen alternativt placeras i ändan av bryggorna.

93 §. Anropsställe. Märket (figur 31) anger att det från farleden är möjligt att ta kontakt per radiotelefon på den anropskanal som märket anger. På märket finns en bokstavsförkortning för typen av radiotelefon och anropskanalens nummer anges nedanför. Märket placeras på ett synligt ställe i förhållande till färdriktningen.

94 §. Dricksvatten. På märket (figur 32) finns en figur som föreställer en vattenkran. Märket kan också förses med ett hjälpmärke som anger var vattenposten är belägen.

95 §. Förbud, påbud eller begränsning upphör. Märket (figur 33) anger den punkt där ett förbud, ett påbud eller en begränsning upphör att gälla. På märket finns ett diagonalt streck. Märket placeras på högra sidan av farleden i färdriktningen eller på baksidan av ett märke som utvisar förbud, påbud eller begränsning och som är avsett för den motsatta färdriktningen.

96 §. Hjälpmärke som anger den riktning i vilken huvudmärket gäller. Märket (figur 34a) är en rätvinklig triangel vars räta vinkel pekar i den riktning som märket gäller. Märkestriangelns vertikala sida är lika hög som huvudmärket, och märkestriangeln fästs direkt bredvid huvudmärket. För att förbättra åskådligheten kan man i hjälpmärket, som anger den riktning i vilken huvudmärket gäller, använda en rektangulär botten, vars färg bestäms enligt huvudmärkets färg: rött för förbuds-, påbuds-, begränsnings- och varningsmärken, blått för informationsmärken (figur 34b).

97 §. Hjälpskylt. Märket används för att precisera huvudmärkets syfte. Hjälpskylten (figurerna 35, 15 och 22) är rektangulär och har samma bredd som huvudmärket. Hjälpskyltar som anger avstånd eller den sträcka på vilken märket gäller fästs ovanför huvudmärket. Övriga hjälpskyltar som preciserar huvudmärket fästs nedanför huvudmärket.

98 §. Kabel- och ledningstavlor. Märket (figur 36) utvisar platsen i en farled eller ett annat trafikerat vattenområde, där en kabel, vatten- eller avloppsledning eller annan ledning är nedsänkt i vattnet. Kabel- och ledningstavlor är rektangulära med texten KAAPELI, (KABEL eller CABLE) i stora svarta bokstäver på kromgul botten och på ledningstavlan anges också ledningens karaktär (t.ex. NATURGAS eller VATTENLEDNING). En kabel- eller ledningstavla placeras på vardera stranden till vattenområdet vinkelrätt mot kabelns, vattenledningens, avloppsledningens eller en annan lednings riktning så, att den räta linjen som löper genom tavlor utvisar kabelns, vattenledningens, avloppsledningens eller en annan lednings läge.

99 §. Riktmärken. Riktmärken kan användas för att precisera en kabels eller lednings läge på ett ställe där den korsar en farled, om detta inte tillräckligt tydligt kan utvisas med kabeltavlor. Den linje som löper genom riktmärkena (nedre och övre, figur 37), utvisar kabelns eller ledningens läge vid farleden. Det nedre riktmärket är ett cirkelformigt rött märke försett med en vit bård. Den vita bårdens bredd utgör 1/8 av märkets diameter. Det övre riktmärket består av två ovanpå varandra placerade märken, av vilka det övre är identiskt med det nedre riktmärket. Omedelbart nedanför detta finns ett snedställt kvadratisk vitt märke med en röd bård, vars bredd utgör 1/8 av märkets diagonal. Riktmärkenas höjd ska dimensioneras så att man tydligt kan se riktmärkena från farleden som korsar kabeln.

5 kap. Förbud, begränsningar och tillstånd till tävlingar och övningar.

100 §. Tillfällig stängning av vattenområde. För närvarande finns det inga bestämmelser om avbrytande eller tillfällig begränsning av trafik, med undantag av kanaler. Bestämmelsen behövs med anledning av olyckor eller någon annan motsvarande orsak. Bestämmelser om permanent stängning eller inskränkning av farleder finns i vattenlagen. Enligt den föreslagna paragrafen ska beslut om tillfälligt avbrytande av trafik fattas av Transport- och kommunikationsverket. Bestämmelsen möjliggör tillfälliga stängningar av alla vattenområden, inte enbart allmänna farleder.

101 §. Förbud och begränsningar som gäller ett visst område eller en viss farkosttyp. I 1 mom. föreskrivs att trafik med farkoster kan förbjudas eller begränsas på ett visst vattenområde för viss tid eller tills vidare, om detta är nödvändigt till skydd för trafiken, miljön, fisket eller någon annan näring eller för allmänt nyttjande av naturen för rekreation eller något annat allmänt intresse. Det kan bli motiverat att utnyttja den i paragrafen angivna möjligheten att utfärda ett förbud eller en begränsning i ett visst område t.ex. på grund av trafik, miljön eller allmänt rekreativ bruk. Det är också möjligt att få till stånd ett förbud eller en begränsning i ett område i syfte att skydda fiske eller någon annan näring eller ett allmänt intresse. Det kan bli aktuellt med en sådan åtgärd t.ex. med anledning av arbete som utförs i eller under vatten eller med anledning av en lokal semesterby, timmerflottnings eller annan motsvarande näringsverksamhet. Med skydd av miljön avses här även skydd av sådana konstruktioner på vilka byggnads- eller underhållsarbete utförs i vattenområdet eller i ett område som anknuter till farleden eller som sträcker sig över eller under den. Beslutet om förbud eller begränsning fattas av Transport- och kommunikationsverket.

Enligt 15 § i den gällande sjötrafiklagen har beslut om förbud och begränsningar fattats av Trafikverket när det gäller allmänna farleder och av miljöansvarsområdet vid närings-, trafik- och miljöcentralerna när det gäller andra vattenområden. Det är ändamålsenligt att besluten framöver fattas av en enda aktör, för att undvika att beslut som gäller ett visst vattenområde måste fördelas mellan två olika myndigheter. På så sätt blir besluten enhetligare, och i samband med besluten kan man bättre bedöma vilka sammantagna konsekvenser förbuden och begränsningarna får. De regionala förbud och begränsningar som fastställs med stöd av detta moment består i praktiken vanligtvis av förbud mot att framföra farkoster med motorkraft, förbud mot att orsaka svall och hastighetsbegränsningar.

I 2 mom. föreskrivs om sådana förbud och begränsningar som avses i 16 § i den gällande sjötrafiklagen och som gäller en viss farkosttyp. Om användningen av en viss motordriven farkosttyp medför särskilt betydande olägenheter för naturen eller den övriga miljön, fisket eller någon annan näring, allmänt nyttjande av naturen för rekreation eller något annat allmänt intresse, kan Transport- och kommunikationsverket förbjuda eller begränsa användningen av denna farkosttyp på ett visst område. Med särskilt betydande olägenhet avses i denna paragraf bl.a. buller eller miljöskadliga utsläpp som orsakas av en farkost. Numera fattas beslut om förbud och begränsningar i fråga om farkoster som används för handelsjöfart av Trafiksäkerhetsverket och beslut om förbud och begränsningar i fråga om andra farkoster av miljöansvarsområdet vid den regionala NTM-centralen. Även i detta fall är det motiverat att besluten fattas av en och samma myndighet så att de sammantagna konsekvenserna av olika farkosttyper bättre kan beaktas när förbud och begränsningar fastställs. De beslut om förbud och begränsningar som fattas med stöd av 2 mom. består i allmänhet av förbud mot framförande av en viss typ av farkost med motorkraft, förbud mot vattenskoteråkning, förbud mot vattenskiåkning samt farkostspecifika hastighetsbegränsningar.

Förbuden eller begränsningarna gäller fortfarande inte användningen av farkoster som behövs för arbetet eller på grund av bostadens läge och inte heller användningen av svårt rörelsehindrade personers farkoster, om inte något annat bestäms i beslutet av särskilt vägande skäl. Som särskilt vägande skäl betraktas en befintlig orsak som är relevant för den allmänna säkerheten eller för miljön. Hastighetsbegränsningar gäller emellertid alltid i dessa fall.

Även trafik som är nödvändig för utförande av tjänsteuppdrag, transporter för prehospita akutsjukvård och räddningsuppdrag eller av annat vägande skäl är alltså tillåten oberoende av förbud eller begränsningar. Förbuden eller begränsningarna gäller inte heller Forsvarsmaktens verksamhet.

102 §. Behandlingen av förbuds- och begränsningsärenden. En framställan om att förbud eller begränsningar ska införas i ett visst område eller för en viss farkosttyp kan göras till Transport- och kommunikationsverket av kommunen eller en kommunmedlem, Farledsverket, närings-, trafik- och miljöcentralen eller av en sådan myndighet, sammanslutning eller ägare till ett vattenområde som berörs av saken. Transport- och kommunikationsverket kan enligt paragrafen också på eget initiativ inleda införandet av ett förbud eller en begränsning. Innan beslut meddelas ska myndigheten höra de parter som berörs av ärendet, dvs. kommunen, närings-, trafik- och miljöcentralen och någon annan sådan myndighet, sammanslutning eller vattenområdesägare.

Det föreslås att paragrafen ska innehålla de bestämmelser om behandling av förbuds- och begränsningsärenden som finns i 2 kap. i den gällande sjötrafikförordningen. I dessa föreskrivs närmare om hur en framställning ska göras och om kungörande av framställningen, anmärkningar, kungörande av beslut och delgivning av beslut. Bestämmelsen om lämnande av anmärkningar har dock ändrats så att anmärkningar inte längre behöver lämnas till kommunstyrelsen, utan de ska lämnas direkt till Transport- och kommunikationsverket.

103 §. Ikraftträdande av förbud och begränsningar. Ett beslut om förbud eller begränsning som meddelats av Transport- och kommunikationsverket träder inte i kraft automatiskt trots ändringssökande, utan det ska i beslutet föreskrivas särskilt om ikraftträdandet. Besvärsmyndigheten har dock möjlighet att förbjuda verkställandet av ett beslut.

104 §. Utmärkning av förbud och begränsningar. Förbud eller begränsningar som gäller framförande av farkost ska, om möjligt, utmärkas på vattenområdet eller i dess närhet. Flytande märken behöver inte användas. För utmärkningen ansvarar huvudmannen för farleden om det är fråga om en allmän farled och kommunen om det är fråga om ett annat område. Utmärkningsansvaret är förenligt med den gällande sjötrafiklagen. Vid placering av permanenta märken på en strand eller i ett vattendrag ska avtal om saken träffas med områdets ägare, såvida det inte är fråga om obetydliga märken eller anordningar. Den utmärkning av förbud och begränsning som föreslås i paragrafen är till tillämpliga delar förenlig med det förfarande som avses i 10 kap. 5 § i vattenlagen (587/2011).

Hastighetsbegränsningar ska, om möjligt, utmärkas även av den nationella sjökortsmyndigheten eller en av denna auktoriserad part i de sjökort som publiceras, när t.ex. skalan tillåter det.

105 §. Ändring av beslut om förbud eller begränsningar. Om förhållandena väsentligt har förändrats kan ett beslut om förbud eller begränsning ändras. Det föreslås att samma bestämmelser som vid meddelande av beslut ska iakttas i tillämpliga delar vid ändring av ett tidigare beslut.

106 §. *Tillstånd till tävlingar, övningar och andra evenemang.* Paragrafen motsvarar huvudsakligen bestämmelserna i den gällande sjötrafiklagen, men i den hänvisas det förutom till tävlingar och övningar även till andra evenemang. I 1 mom. konstateras att för återkommande eller permanent anordnande av tävlingar, övningar eller andra evenemang med motordrivna farkoster på ett och samma vattenområde ska, utöver det som någon annanstans i lag bestäms om tillståndsplikt, tillstånd sökas hos den kommunala miljöförvaltningsmyndigheten. Med återkommande evenemang avses en tävling, övning eller något annat evenemang som ordnas en eller flera gånger under samma sommar. Dessa evenemang betraktas som återkommande även om de anordnas regelbundet varje år.

Sådant tillstånd som avses i 1 mom. behövs inte om ett evenemangsområde har inrättats så att området och dess syfte framgår av en detalj- eller byggnadsplan eller om ett sådant miljötillstånd som avses i miljöskyddslagen (527/2014) har beviljats för området.

Enligt 2 mom. ska motsvarande tillstånd också sökas för anordnande av ett enskilt evenemang, om evenemanget sannolikt bedöms orsaka betydande olägenheter för miljön, bl.a. buller samt utsläpp i luften och i vattendrag. Kommunen kan ta ut en avgift för de tillstånd som avses i 1 mom. och 2 mom. Denna avgift får motsvara högst kommunens totala kostnader för prestationen. Grunderna för avgifterna till kommunen fastställs närmare i en taxa som antas av kommunen.

Tillstånd till ett evenemangsområde som sträcker sig över flera kommuner ska enligt 3 mom. beviljas av den behöriga NTM-centralen, dvs. NTM-centralen på den ort där tävlingen eller övningen antingen börjar eller slutar. Tillstånd till ett evenemang som genomförs inom flera NTM-centralers verksamhetsområde beviljas av den behöriga NTM-central inom vars verksamhetsområde evenemanget huvudsakligen genomförs.

Enligt 4 mom. är en förutsättning för tillstånd som avses i denna paragraf att evenemanget i fråga uppfyller tillräckliga säkerhetskrav och att verksamheten inte medför oskäligen olägenheter för naturen eller den övriga miljön, fisket, allmänt nyttjande av naturen för rekreation eller något annat allmänt intresse. Det krävs också ett samtycke från områdets ägare.

Enligt 5 mom. behövs tillstånd dock inte för övningar som genomförs av räddnings- eller sjöräddningsväsendet, av de myndigheter som övervakar sjötrafiken eller av försvarsmakten. Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 21 § 5 mom. i den gällande sjötrafiklagen, men den utsträcks till att gälla även polisens, Tullens och Transport- och kommunikationsverkets övningar. I bestämmelsen hänvisas i stället för till brand- och räddningsväsendet till räddnings- och sjöräddningsväsendet. Räddningsväsendet omfattar förutom räddningsverket även de avtalsbrandkårsheter som hör till räddningsväsendets system.

Enligt 6 mom. är det möjligt att hos Transport- och kommunikationsverket ansöka om att ett förbud eller en begränsning som gäller ett visst område ska frångås tillfälligt eller att ett vattenområde ska stängas tillfälligt, om en tävling eller övning förutsätter detta. Detta är en ny bestämmelse som behövs för att tävlingar, övningar och andra evenemang ska kunna genomföras och sjötrafiken regleras under dessa evenemang.

6 kap. Krav som gäller farkoster och deras utrustning.

107 §. *Farkosters konstruktion, utrustning och skick.* Paragrafens 1 och 2 mom. motsvarar i huvudsak 8 § i den gällande sjötrafiklagen. Språkdräkten i 2 mom. förtydligas och ändras så

att momentet även omfattar betydande eller onödiga störningar som orsakas av användningen av farkoster. Avsikten är att också bl.a. icke-materiella störningar som drabbar miljön och ett allmänt eller enskilt intresse bättre ska tas i beaktande. I den gällande sjötrafiklagen omfattar bestämmelsen betydande eller onödiga olägenheter för naturen eller den övriga miljön, fisket, allmänt nyttjande av naturen för rekreation eller något annat allmänt eller enskilt intresse. Olägenheter för miljön kan också innebära t.ex. skador på anordningarna i en kanal.

Enligt 3 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om konstruktionen och egenskaperna i fråga om hyresbåtar och farkoster som erbjuds för uthyrning och om de anordningar, utrustningar och tillbehör som måste finnas ombord på hyresbåtar och farkoster som erbjuds för uthyrning samt om egenskaperna, konstruktionen, slaget, antalet, skicket och användningen av dessa. För närvarande har Trafiksäkerhetsverket med stöd av 23 § i lagen om fartygssäkerhet befogenhet att meddela föreskrifter om anordningar och utrustning som ska finnas i hyresbåtar som hyrs ut bemannade eller obemannade. Trafiksäkerhetsverket har med stöd av denna meddelat en föreskrift om anordningar och utrustning för hyresbåtar, och avsikten är att föreskriften ska upphävas samtidigt som besiktningskravet slopas. I lagen finns emellertid alltjämt ett bemyndigande att meddela föreskrifter som möjliggör ett snabbt ingripande i sådana fall där hyresfarkoster eller deras utrustning behöver kompletteras. Trots att föreskrifter i fortsättningen får meddelas om utrustningen av hyresbåtar som hyrs ut bemannade behöver hyresbåtar inte längre genomgå besiktning, och de måste inte heller förses med CE-märkning, vilket i nuläget krävs i samband med besiktning. Med farkoster som hyrs ut avses sådana farkoster som hyrs ut obemannade.

Med en sådan farkost som inte är ett i 2 § 15-25 punkten i lagen om fartygssäkerhet avsett fartyg kan kommersiell verksamhet bedrivas. Detta är möjligt redan nu.

108 §. Farkosters utrustning. I paragrafen finns en förteckning över all utrustning som måste finnas i en farkost och som det föreskrivs om i 2 § i den gällande sjötrafikförordningen (124/1997).

I 1 mom. anges vilken utrustning som ska finnas i varje farkost som är försedd med motor och varje farkost med en skrovlängd på över fem meter som är försedd med segel, då farkosten är i gång. Momentet motsvarar huvudsakligen den förteckning över utrustning som finns i den gällande sjötrafikförordningen, men dess språkdräkt förtydligas och kompletteras till vissa delar.

Eftersom bestämmelsen gäller farkoster som är försedda med motor, då dessa är i gång, omfattar den även t.ex. motordrivna bastuflostrar, som används för färd på vatten.

Enligt bestämmelsen ska utrustningen vara i funktionsdugligt skick. Det innebär t.ex. att räddningsvästarna ska vara hela och vid behov underhållas enligt tillverkarens anvisningar.

I 1 mom. 1 punkten föreskrivs att i fråga om sådana farkoster som omfattas av bestämmelsen ska för var och en som befinner sig i farkosten finnas en godkänd räddningsväst, ett flytplagg eller en räddningsdräkt, och dessa ska, liksom i nuläget, till sin storleksklass och sin bärförmåga motsvara personens storlek och vikt. Enligt paragrafens sista moment kan Transport- och kommunikationsverket genom en föreskrift utfärda närmare bestämmelser om vilka räddningsvästar, flytplagg och räddningsdräkter som godkänns. Om godtagbara räddningsvästar, flytplagg och flytdräkter föreskrivs numera i Sjöfartsstyrelsens beslut om farkosters utrustning (Dnr 44/00/97).

Enligt 1 mom. 2 punkten krävs, liksom i nuläget, en länsypump eller något annat redskap för tömning av båten. Ett redskap som kan ersätta en länsypump är t.ex. ett öskar, om det lämpar sig för tömning av farkosten i fråga.

I paragrafen kompletteras 1 mom. 3 punkten jämfört med den gällande bestämmelsen på så sätt att det valda redskapet, åror, paddel eller ankare med lina, är lämpligt med tanke på farkostens storlek och egenskaper. Åror eller paddel uppfyller inte detta krav t.ex. på stora nöjesfartyg, utan i dessa fall är ett ankare med lina det primära alternativet. I stället för eller utöver lina kan ankaret också vara försett med en kedja. Utrustningen ska vara sådan att man med den kan påverka farkostens färd om den t.ex. driver med vinden.

Enligt 1 mom. 4 punkten krävs en handbrandsläckare som granskats på behörigt sätt, om farkosten har en förbränningsapparat, t.ex. en bränsle driven grill, ett stormkök eller en värmeanordning, en inombordsmotor eller en utombordsmotor på mer än 25 kilowatt. Enligt punkten ska handbrandsläckaren granskas med högst ett års intervall. Bestämmelser om granskning och service av handbrandsläckare finns för närvarande i inrikesministeriets förordning om granskning och service av handbrandsläckare (917/2005). I denna förordning förutsätts att handbrandsläckare ska granskas med ett års intervall om släckaren förvaras på ett ställe där den är utsatt för faktorer som påverkar dess funktionsskick, såsom fukt, vibration, temperaturväxlingar eller köld. En släckare som förvaras i en farkost kan anses bli utsatt för dessa faktorer. Kemikalie- och säkerhetsverket Tukes övervakar att handbrandsläckarna på Finlands marknad överensstämmer med kraven. Vattenskotrar behöver dock inte vara utrustade med handbrandsläckare. För närvarande finns motsvarande bestämmelse i Sjöfartsstyrelsens beslut (Dnr 4/00/97), men regleringen ska lyftas till lagnivå. I sjötrafikförordningen förutsätts för närvarande att handbrandsläckaren överensstämmer med standarden EN 3 och har en effektclass på minst 8A 68B. Om handbrandsläckarnas tekniska egenskaper kan i fortsättningen föreskrivas i en föreskrift av Transport- och kommunikationsverket. På så sätt kan man i fortsättningen snabbare reagera på eventuella förändringar som beror på produktutvecklingen av handbrandsläckare.

Enligt 2 mom. ska farkoster vara utrustade med signalutrustning enligt kapitel D i sjövägsreglerna. Bestämmelsen grundar sig på sjövägsreglerna. I regel 33 i kapitel D förutsätts att farkoster med en längd av 12 meter eller mer ska vara försedda med vissla, farkoster med en längd av 20 meter eller mer ska utöver vissla vara försedda med fartygsklocka och farkoster med en längd av 100 meter eller mer ska dessutom vara försedda med en gonggong. Fartygsklockan eller gonggongen får under vissa förutsättningar också ersättas med annan utrustning. Farkoster med en längd av mindre än 12 meter ska vara utrustade med en anordning med vilken en effektiv ljudsignal kan ges. Bestämmelsen är ny.

I 3 mom. finns en informativ bestämmelse om att det föreskrivs särskilt om ljus, dvs. signallyktor, och flytgasaggregat. Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 2 § 4 mom. i den gällande sjötrafikförordningen. Med hänvisningen i bestämmelsen avses statsrådets förordning om säkerhetskraven för flytgasanläggningar (858/2012). Förordningens 5 § och bilagan till förordningen gäller farkoster. Bestämmelser om placering av och tekniska detaljer för ljus finns i bilaga I till sjövägsreglerna.

I 3 mom. föreskrivs att Transport- och kommunikationsverkets kan godkänna signallyktor som ska användas på farkoster. Sjöfartsstyrelsen har 1981 meddelat ett beslut om godkännande av signallyktor (Dnr 1466/81/301), och beslutet har förnyats 1995 (Dnr 3/00/95, meddelats genom Sjöfartsstyrelsens informationsblad nr 15/15.8.1995). Bestämmelsen är ny och

bygger på 13 punkten i bilaga I till sjövägsreglerna. I punkten i fråga konstateras att ljus och signalfigurers konstruktion samt installationen av ljus ombord på fartyget ska godkännas av den behöriga myndigheten i den stat där fartyget är registrerat. Signallykter kan vid behov godkännas även framöver. Godkännandet av signallykter omfattas delvis av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU om marin utrustning och om upphävande av rådets direktiv 96/98/EG.

I 4 mom. bemyndigas Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om egenskaperna, konstruktionen, slaget, antalet, skicket och användningen i fråga om farkoster och deras motorer samt utrustning och tillbehör. Detta bemyndigande gäller även signallykter. Med stöd av bemyndigandet att meddela föreskrifter är det också möjligt att vid behov förbjuda användningen av vissa utrustningar. Exempelvis i kanaler kan det vara nödvändigt att förbjuda användning av fendrar, eftersom de kan lossna och hamna i kanalens avstängningsanordningar och därmed orsaka sådan olägenhet för miljön som strider mot 107 § 2 mom.

109 §. Undantag som gäller farkoster och deras utrustning. I 1 mom. föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket i enskilda fall av särskilda skäl kan bevilja undantag från de bestämmelser och föreskrifter som gäller farkosters konstruktion, motor, utrustning och tillbehör. Ett villkor för att undantag ska beviljas är att detta inte medför fara för sjötrafikens eller personers säkerhet eller miljön och att tillämpningen av bestämmelserna eller föreskrifterna skulle vara uppenbart meningslös eller oskäligt besvärlig.

Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 9 § 3 mom. i den gällande sjötrafiklagen. Ett nytt krav i bestämmelsen är att undantaget inte heller får medföra fara för miljön. I bestämmelsen betonas också separat att personers säkerhet inte får äventyras, vilket innebär t.ex. att farkostens konstruktion inte får orsaka fara för passagerarna.

Med enskilda fall avses i bestämmelsen t.ex. ett visst evenemang för vilket arrangören behöver ett undantag med avseende på egenskaperna hos de farkoster som används under evenemanget. Med enskilda fall avses också t.ex. sådana försök som främjar automatiseringen av farkoster i fritidsbruk och för vilka det är nödvändigt att avvika från bestämmelser och föreskrifter om farkostens allmänna konstruktion, utrustning eller tillbehör.

I 2 mom. fastställs att Transport- och kommunikationsverket på begäran av den som arrangerar ett båtsportevenemang kan bevilja de farkoster som deltar i evenemanget undantag från bestämmelserna och föreskrifterna om farkosters konstruktion och utrustning, förutsatt att farkosternas säkerhet inte försvagas av undantagen. Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 9 § 3 mom. i den gällande sjötrafiklagen.

7 kap. Registrering av farkoster.

I detta kapitel samlas och uppdateras de bestämmelser om registrering av farkoster som inte gäller det allmänna trafik- och transportregistret. Bestämmelser om skyldigheten att registrera en farkost, registreringsbevis och provbeteckning finns för närvarande i lagen om registrering av farkoster. Bestämmelser om trafik- och transportregistret finns i lagen om transportservice.

110 §. Skyldighet att registrera en farkost. Enligt 1 mom. gäller registreringsplikten så gott som alla motordrivna farkoster i fritidsbruk med en motoreffekt på minst 15 kilowatt, samt minst 5,5 meter långa fritidsbåtar med segel eller motor, även om deras motoreffekt är mindre än 15 kilowatt. Registreringsplikten gäller i regel bl.a. fritidsbåtar, nöjesfartyg och vattenskot-

rar, om de uppfyller de förutsättningar som anges i detta moment. I fråga om segelbåtar i fritidsbruk gäller registreringsplikten från 5,5 meter. Gränsen på 5,5 meter för registreringspliktiga farkoster skiljer sig från längdgränsen i fråga om utrustningskraven (5 meter). Längdgränsen för registreringspliktiga farkoster har varit oförändrad sedan år 2006. Det är svårt att harmonisera längdgränserna, eftersom en sänkning av registreringsgränsen till 5 meter skulle innebära att uppskattningsvis tusentals farkoster plötsligt måste registreras och regleringen därmed skärps. Om längdgränsen i fråga om utrustningskraven höjs till 5,5 meter faller tusentals farkoster utanför utrustningskraven, vilket leder till att säkerheten kan försvagas. Andra farkoster som omfattas av registreringsplikten är bl.a. yrkesbåtar, som används för oljebekämpning eller på hydrotekniska byggplatser och andra farkoster som används av privatpersoner för annat än fritidsbruk samt farkoster som används av polisen, brandkåren eller Tullen. Registreringspliktiga farkoster innefattar även bastufflotter och motsvarande farkoster, om de uppfyller de förutsättningar som anges i detta moment.

Paragrafens 2 mom. innehåller en hänvisning till lagen om transportservice och det trafik- och transportregister som det föreskrivs om i denna. Personuppgiftsansvarig enligt lagen i fråga är Transport- och kommunikationsverket.

Enligt 3 mom. kan också sådana farkoster som inte är registreringspliktiga med stöd av denna lag införas i registret. Exempel på sådana farkoster är fartyg som införts i fiskefartygsregistret för insjövatten och farkoster som hör till fartyg som har införts i fiskefartygsregistret för insjövatten eller enligt lagen om registrering av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs (s.k. båtar som medförs ombord) eller farkoster som till sin storlek eller motoreffekt understiger registreringsgränserna.

I 4 mom. föreskrivs om att farkoster som införts i trafik- och transportregistret inte samtidigt får vara införda i det fartygsregister enligt fartygsregisterlagen som förs av Statens ämbetsverk på Åland eller i fiskefartygsregistret enligt lagen om registrering av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs. Bestämmelsen gäller i praktiken över 10 meter långa farkoster, som kan användas både för fritidsbruk och i näringsverksamhet. Den som gör registeranmälan ansvarar för att farkostens användningsändamål definieras och att farkosten införs i ett lämpligt register. Den person som anmäler farkosten till registret är farkostens ägare, och han eller hon känner bäst till dess användningsändamål.

Enligt 5 mom. kan en sådan farkost som inte har någon anknytning till Finland via ägande, innehav eller huvudsaklig användningsplats inte införas i trafik- och transportregistret. Syftet är att genom denna bestämmelse undvika att det register som förs av Transport- och kommunikationsverket används för registrering av båtar i utländsk ägo som används utomlands. I dessa fall har syftet varit att undvika krav som hänför sig till användningsområdets eller landets nationella säkerhetsrelaterade (besiktningar o.d.) eller ekonomiska frågor (beskattnings, bruksavgifter). Båtar i utländsk ägo som används permanent i Finland, t.ex. på sommarstugor, ska införas i trafik- och transportregistret. Bestämmelsen är ny.

Enligt 6 mom. ska på farkosters nationalitet och rätt att föra finsk flagg tillämpas 1 kap. 1 § i sjölagen. Bestämmelsen i 1 kap. 1 § 1 mom. i sjölagen, som gäller fartygs nationalitet och rätten att föra finsk flagg, utgör en central del av sjörätten och kan således tillämpas även farkoster. Bestämmelser om en utländsk farkosts rätt att föra finsk flagg finns i 1 kap. 1 § 2 och 3 mom. i sjölagen.

111 §. Undantag från registreringsplikten. Paragrafen innehåller en förteckning över farkoster som kan införas i registret men som inte omfattas av registreringsplikten. Registreringsplikten gäller inte farkoster vars ägare eller innehavare är försvarsmakten eller gränsbevakningsväsendet. Uppgifter om dessa farkoster fås vid behov direkt från de berörda myndigheterna. Registreringsplikten gäller inte heller fartyg som registrerats med stöd av fartygsregisterlagen eller farkoster som hör till ett fartyg som har införts i fiskefartygsregistret enligt lagen om registrering av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs, t.ex. en livbåt eller någon annan båt som medförs ombord. Dessa båtar används i regel inte för fritidsbruk.

Jord- och skogsbruksministeriet upprätthåller förutom det i 110 § nämnda registret över fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs även ett fiskefartygsregister för insjövatten med stöd av 38 § i lagen om det nationella genomförandet av Europeiska unionens gemensamma fiskeripolitik (1048/2016). Registreringsplikten gäller inte fartyg som införts i fiskefartygsregistret för insjövatten eller en farkost som hör till ett sådant fartyg. För att undvika dubbla registreringar är det ändamålsenligt att inte kräva att dessa fartyg ska registreras också i trafik- och transportregistret.

Farkoster som är avsedda endast för tävlingsbruk är inte heller registreringspliktiga. Denna typ av farkoster används inte för andra ändamål än tävlingar, och syftet med registreringen förutsätter inte att dessa farkoster ska införas i registret. Däremot ska farkoster som används både för tävlingar och för fritidsbruk registreras. Med tävlingsbruk avses också övning inför tävling.

112 §. Användning av en registreringspliktig farkost. Enligt 1 mom. är det inte tillåtet att använda en registreringspliktig farkost i sjötrafik innan farkosten har införts i registret, om inte något annat föreskrivs i den föreslagna lagen.

Enligt 2 mom. får en farkost som befinner sig tillfälligt i Finland och vars ägare eller innehavare varken har hemkommun, hemvist eller hemort i Finland emellertid användas i Finland utan att den anmäls till registret. Här avses t.ex. sådana fall där farkosten ägs eller innehas av en utländsk fysisk person som varken har hemkommun, hemvist eller hemort i Finland, eller en juridisk person som inte har hemort i Finland. Med tillfällig vistelse avses i detta sammanhang en situation där en farkosten befinner sig kortvarigt i Finland t.ex. i samband med en semester eller ett besök. Med tillfällig användning avses högst en båtsäsong.

I 2 mom. preciseras att också en sådan farkost som har registrerats någon annanstans på behörigt sätt får användas tillfälligt i Finland. Bestämmelsen är ny. På så sätt är det möjligt för en person som har sin hemort i Finland men t.ex. en vinterbostad i något annat land och en fritidsbåt eller ett nöjesfartyg som registrerats i det landet att på somrarna komma till Finland med sin farkost. För närvarande är det inte möjligt att ens tillfälligt besöka finska vattenområden utan att registrera farkosten i Finland. Med behörig registrering någon annanstans avses ett register som förs av en myndighet i någon annan stat, inte inofficiella register som förs av hobbyföreningar, båtsällskap, organisationer eller privata företag. Även sådana ägare till eller innehavare av en farkost som har sin hemkommun, hemvist eller hemort i landskapet Åland får använda sin farkost tillfälligt på annat håll i Finland utan att anmäla den till registret.

I 3 mom. fastställs att om en farkost importeras från utlandet till Finland ska den registreras inom 7 dagar. Även denna bestämmelse är ny. Båtar köps i stor utsträckning bl.a. från Sverige och Storbritannien, men enligt den gällande bestämmelsen är det inte möjligt att köpa en båt utomlands och segla hem den. Bestämmelsen gör det möjligt att segla till Finland med en far-

kost som man importerar från ett annat land för eget bruk, men farkosten ska registreras inom sju dagar.

113 §. Förhandsanmälan. Enligt 1 mom. kan identifieringsuppgifter och tekniska uppgifter om en ny farkost och farkostens motor anmälas till Transport- och kommunikationsverket innan farkosten och dess motor första gången registreras i Finland. Uppgifterna om farkosten och motorn kan anmälas på förhand även separat från varandra. Den farkost och motor som förhandsanmäls ska uppfylla de krav som gäller i Finland. De uppgifter som har lämnats i förhandsanmälan behöver inte anmälas i samband med första registrering enligt 114 §.

Enligt 2 mom. får förhandsanmälan göras av en farkoststillverkare eller motortillverkare eller av dennes företrädare eller av en importör, som är en solvent och sakkunnig i Finlands handelsregister registrerad juridisk person, som har eller av tillverkaren får tillgång till de tekniska uppgifterna om en farkosts eller motors konstruktion och utrustning och tillgång till uppgifterna om försäkringar om överensstämmelse och som har ingått avtal med Transport- och kommunikationsverket om lämnande av uppgifter.

I 3 mom. konstateras att innan ett avtal som avses i 2 mom. 4 punkten ingås ska den sökande visa för Transport- och kommunikationsverket att den sökande uppfyller kraven i 2 mom. 1-3 punkten. Behövliga utredningar om att kraven uppfylls ska framställas till Transport- och kommunikationsverket. Om den sökande uppfyller de ovannämnda kraven kan Transport- och kommunikationsverket ingå ett avtal med den sökande om lämnande av uppgifter för förhandsanmälan. Transport- och kommunikationsverket avgör huruvida den sökande uppfyller de krav som anges i lagen. Ett syfte med förhandsanmälan är att säkerställa de registrerade uppgifternas riktighet. Uppgifter som lämnas av tillverkaren, dess företrädare eller importören kan anses vara tillförlitliga. Systemet med förhandsanmälan, via vilket sannolikt största delen av uppgifterna om nya farkoster och motorer förs in i registret, tryggar till stor del riktigheten och tillförlitligheten hos de uppgifter som förs in i registret.

Enligt 4 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om hur förhandsanmälan görs och om de identifieringsuppgifter och tekniska uppgifter för en farkost och en motor som krävs i förhandsanmälan.

114 §. Första registrering. Enligt 1 mom. ska farkostens ägare lämna in en skriftlig registreringsanmälan till Transport- och kommunikationsverket innan farkosten tas i sjötrafik i Finland för första gången. Första registrering handlar om att farkosten registreras för första gången i Finland. En farkost kan genomgå en första registrering i Finland bara en gång. Annars är det fråga om en ändringsregistrering. Ägaren till den farkost som ska registreras är skyldig att till Transport- och kommunikationsverket anmäla de uppgifter som behövs för en första registrering av farkosten och dess motor.

I 2 mom. föreskrivs om villkoren för första registrering. Vid en första registrering ska Transport- och kommunikationsverket få en utredning över äganderätten till farkosten och dess motor. Äganderätten till farkosten och dess motor ska påvisas med en åtkomsthandling. Oftast utgörs åtkomsthandlingen av ett köpebrev mellan säljaren och köparen. Den handling som gäller utredning av äganderätt ska kunna lämnas in som en kopia.

Äganderätten till en farkost som förts in från utlandet ska bevisas genom att en obruten överlåtelsekedja som börjar med den sista utländska ägaren påvisas. Ett specificerat köpebrev, en

faktura eller någon annan handling som klarlägger äganderätten är exempel på utredningar som kan anses vara adekvata. Utredningarna ska vara på finska eller svenska.

Farkostens ägare ska också göra en anmälan om den innehavare som använder farkosten, om farkostens ägare inte är innehavaren av den. Med innehavare avses en annan fysisk eller juridisk person än ägaren, på vilken den huvudsakliga användningen av farkosten har övergått eller till vilken farkosten enligt avtal överläts för längre tid än 30 dagar. Om en farkost har flera ägare eller innehavare ska en av dem registreras som huvudsaklig kontaktperson. En förutsättning för första registrering är också att ägaren visar upp intyg över tillverkningsnummer som identifierar den farkost som ska antecknas i registret och dess motor, om de har tillverkats eller farkosten har tagits i fritidsbruk efter den 16 juni 1998, då Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar trädde i kraft.

En förutsättning för första registrering är också att sådana dokument eller kopior av dokument som påvisar farkostens och dess motors försäkringar om överensstämmelse läggs fram, om farkosten eller motorn har tagits i bruk enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG, sådant det lyder ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/44/EG, och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003 eller Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/53/EU (direktivet om fritidsbåtar) efter den 16 juni 1998. Överensstämmelsen med kraven påvisas genom att man lägger fram ett dokument över försäkran om överensstämmelse, där tillverkaren av farkosten försäkrar att farkosten uppfyller de krav som ställs på den. Uppgifterna i dokumentet motsvarar farkosten och den CE-märkning som fysiskt fästs på denna.

En farkost som ska registreras första gången ska uppfylla de väsentliga krav enligt bilaga I till direktivet om fritidsbåtar som avser människors säkerhet och hälsa samt miljöskydd och konsumentskydd. Innan en produkt släpps ut på marknaden eller tas i bruk ska tillverkaren eller dennes auktoriserade företrädare se till att produkten genomgår en bedömning av överensstämmelse i syfte att säkerställa att produkten uppfyller de krav som föreskrivs i eller med stöd av lagen om fritidsbåtar. CE-märkning krävs inte när det gäller farkoster enligt 3 § i lagen om fritidsbåtar.

Vid den första registreringen ska även uppges farkostens användningsändamål och den kommun i vilken farkosten i huvudsak används. Obligatorisk registreringsbesiktning ska inte vara en förutsättning för första registrering av en farkost.

Enligt 3 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om de tekniska uppgifter om farkoster och deras motorer som ska uppges vid första registrering.

115 §. Ändringsregistrering. Ändringsregistreringen handlar om att uppgifterna om en registrerad farkost och dess motor har ändrats. Enligt 1 mom. är ägaren till en registrerad farkost är skyldig att göra en skriftlig anmälan till Transport- och kommunikationsverket om en ändring i de uppgifter i registret som avses i 114 § 2 mom. inom 30 dagar från ändringen, om inte något annat föreskrivs i denna lag. Bestämmelsen är nödvändig för att säkerställa att registeruppgifterna är korrekta och riktiga samt tillförlitliga. När det gäller ägare eller innehavare som har en personbeteckning, behöver ändringar i namn, personbeteckning, adress eller hemkommun eller dödsfall inte anmälas. Detsamma gäller ändringar i kontaktuppgifterna till en juridisk person, vars företags- och organisationsnummer finns infört i registret. De uppgifter som avses ovan finns tillgängliga i befolkningsdatasystemet eller företags- och organisationsdata-

systemet och det finns ingen grundad anledning att införa en skyldighet att meddela om sådana ändringar som kan tas direkt ur ett myndighetssystem.

Enligt 2 mom. är innehavaren av en farkost skyldig att göra en skriftlig anmälan till Transport- och kommunikationsverket om ändringar i de tekniska uppgifterna om farkosten och dess motor och om ändringar i registrets uppgifter om farkostens användningsändamål och den kommun i vilken farkosten i huvudsak används inom 30 dagar från det att uppgifterna ändrats.

En allmän förutsättning för ändringsregistrering är enligt 3 mom. att en behövlig utredning lagts fram över ändringar som gäller ägaren till eller innehavaren av farkosten, de tekniska uppgifterna om farkosten och dess motor eller farkostens användningsändamål eller den kommun i vilken farkosten i huvudsak används. Informationen om den kommun i vilken farkosten i huvudsak används samlas för att få information om i vilka områden farkoster används i Finland. Till bestämmelsen fogas nya punkter om att Transport- och kommunikationsverket även ska få utredning över ändringar som gäller farkostens och dess motors försäkringar om överensstämmelse och tillfällig avregistrering. Genom den föreslagna ändringen, som gäller utredningar över försäkringar om överensstämmelse, förtydligas Transport- och kommunikationsverkets roll som marknadstillsynsmyndighet. Regleringen är i linje med lagen om fritidsbåtar, där användaren av en farkost förutsätts vidta åtgärder i samband med en omfattande ombyggnad av farkosten eller omfattande motorändringar.

Begreppet omfattande ombyggnad av farkosten och omfattande motorändringar definieras i lagen om fritidsbåtar. Med omfattande ombyggnad avses sådan ombyggnad av en farkost som ändrar vattenfarkostens framdrivningssätt, innebär omfattande motorändringar, eller ändrar en vattenfarkost i sådan utsträckning att den möjligen inte uppfyller de väsentliga säkerhets- och miljökrav som det föreskrivs om i lagen om fritidsbåtar eller i bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Med betydande motorändringar avses sådana ändringar i en motor som kan göra att motorn överskrider de gränser för avgasutsläpp som det föreskrivs om med stöd av lagen om fritidsbåtar, eller ökar motorns nominella effekt med mer än 15 procent.

En sådan farkost eller motor som genomgått en omfattande ombyggnad eller omfattande motorändringar ska enligt lagen om fritidsbåtar även genomgå en bedömning av färdigbyggd produkt.

En utredning över att farkosten och dess motor har försäkringar om överensstämmelse förutsätts redan i den gällande lagen, och bestämmelsen ändrar således inte nuläget. Ändringsregistrering inbegriper även avregistrering. En farkost kan avregistreras tillfälligt när den inte längre används huvudsakligen i Finland eller om farkosten ändras så att den inte längre omfattas av registreringsplikten. Denna åtgärd skiljer sig från slutlig avregistrering på så vis att den avregistrerade farkosten får registreras på nytt i trafik- och transportregistret. Det att Transport- och kommunikationsverket förutsätts få utredning över orsaken till en tillfällig avregistrering ger mer information om hur registret utvecklas. Det gör det möjligt att närmare bedöma orsakerna bakom tillfälliga avregistreringar samtidigt som man får en bild av t.ex. försäljningen av farkoster över landsgränsen eller annan mer permanent flyttning över Finlands gränser. Om det är fråga om en segelbåt med segel som främsta drivkälla, bedöms den högsta tillåtna motoreffekten som ska införas i registret från fall till fall.

116 §. Slutlig avregistrering Paragrafen motsvarar till övriga delar de gällande bestämmelserna, men omnämmandet av motorn stryks, eftersom bara motorer i sig inte kan avregistreras. Med slutlig avregistrering avses att en registrerad farkost eller motor tas slutligt ur sjötrafik i

Finland och att uppgift om detta antecknas i registret. Ägaren till en registrerad farkost är med tanke på uppdateringen av registret skyldig att inom 30 dagar göra en skriftlig anmälan till Transport- och kommunikationsverket om att farkosten har förstörts, skrotats eller demonterats.

Enligt 2 mom. ska en anteckning om slutlig avregistrering göras i registret endast om Transport- och kommunikationsverket lämnas tillförlitlig utredning om att farkosten har förstörts, skrotats eller demonterats. Utlåtande av polisen eller en annan myndighet om att farkosten eller motorn har förstörts kan betraktas som en sådan utredning. Även en officiell mottagningsplats som fått miljötillstånd eller den som demonterat farkosten eller motorn kan utfärda ett intyg för slutlig avregistrering av farkosten. Transport- och kommunikationsverket kan också godkänna ägarens eller innehavarens utredning över att farkosten har förstörts. Av utredningen ska tydligt framgå att farkosten har förstörts så att den inte längre kan repareras. Även försäkringsbolag kan göra anmälan för slutlig avregistrering efter att de har löst in en farkost som inte kan repareras eller som förstörts. Farkostens ägare fattar beslut om när slutlig avregistrering av farkosten får göras. Exempelvis en farkost som sjunkit har inte nödvändigtvis förstörts, om den kan lyftas till ytan och repareras. En farkost som slutgiltigt har tagits ur bruk kan inte omregistreras.

117 §. Registreringsbevis. Enligt 1 mom. ska av de personuppgifter som införts i trafik- och transportregistret i registreringsbeviset antecknas namnet på farkostens ägare och innehavare. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om vilka tekniska uppgifter om farkosten och dess motor som ska antecknas i registreringsbeviset.

Enligt 2 mom. ska registreringsbeviset gälla som nationalitetsbevis för finska farkoster. I registreringsbeviset ska det finnas en anteckning om att farkosten har rätt att föra finsk flagg, om de förutsättningar för beviljande av nationaliteten som avses i 1 kap. 1 § i sjölagen uppfylls vid registreringen. I sådana fall finns i registreringsbeviset en anteckning om att farkosten har finsk nationalitet, beteckningen FI och en bild av Finlands flagga. Om farkosten inte har rätt att föra finsk flagg, ska en anteckning om detta finnas i registreringsbeviset.

Enligt 3 mom. ska Transport- och kommunikationsverket utfärda ett nytt registreringsbevis, om de uppgifter som antecknats i registreringsbeviset ändras. Till momentet fogas en ny bestämmelse om att ett nytt registreringsbevis utfärdas även i sådana fall där registreringsbeviset har förkommit. I samband med den första registreringen beställs alltid automatiskt ett registreringsbevis för kunden. I samband med namnändring som gäller ägaren eller innehavaren behöver dock inget nytt kort beställas, eftersom uppgifterna om det nya namnet uppdateras automatiskt i systemet och de ändrade namnuppgifterna uppdateras i samband med nästa ändring av de tekniska uppgifterna eller uppgifterna om ägare.

Enligt 4 mom. ska ett giltigt registreringsbevis medföras vid användning av en farkost, om de uppgifter om farkosten som antecknats i trafik- och transportregistret inte kan påvisas på annat sätt. Ett registreringsbevis kan påvisas på annat sätt exempelvis när tillsynsmyndigheten har direkt tillgång till tillståndsmyndighetens register. Ett undantag är de situationer i samband med första registrering och ändrade registeruppgifter där ägaren eller innehavaren ännu inte har fått det registreringsbevis som utfärdas vid första registrering eller det nya registreringsbevis som utfärdas vid ändringsregistrering, även om en registreringsanmälan har gjorts. Ägaren eller innehavaren ska dock i 30 dagar efter första registrering få använda farkosten utan ett nytt registreringsbevis, eftersom registreringsbeviset ges till ägaren eller till innehavaren av farkosten i efterhand och det inte är möjligt att få det i samband med att anmälan om registre-

ring görs. Farkostens registerbeteckning ska dock redan vara känd och antecknad på farkosten, och farkosten ska ha antecknats i trafik- och transportregistret. I situationer där ändringsregistrering har gjorts men registreringsbeviset ännu inte erhållits får farkosten användas om det senaste gällande registreringsbeviset medförs. Det rekommenderas dock att också en kopia av den handling som gäller ändring av uppgifterna om farkosten medförs när farkosten används efter ändringsregistreringen innan registreringsbeviset erhållits. Med tanke på övervakningen av sjötrafiken är det motiverat att registreringsbeviset medförs.

Enligt 5 mom. ska Transport- och kommunikationsverket fastställa en mall för registreringsbeviset i enlighet med gällande lag.

Enligt 6 mom. svarar Transport- och kommunikationsverket för att registreringsbevis framställs och levereras till kunderna. Transport- och kommunikationsverket kan köpa tjänster för framställningen och leveransen av registreringsbevis från en privat eller offentlig serviceproducent. När verksamheten i fråga organiseras ska lagen om transportservice iakttas. Det är inte fråga om en ny bestämmelse, utan detta förfarande iakttas redan nu.

118 §. Registerbeteckning. Enligt 1 mom. tilldelar Transport- och kommunikationsverket i samband med första registrering farkosten en registerbeteckning som identifierar den och som består av en bokstavs- och sifferserie. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om registerbeteckningens tekniska egenskaper och om hur den märks ut. Den registerbeteckning som tilldelats av Transport- och kommunikationsverket ska vid sidan om farkostens tillverkningsnummer vara den enda identifieringsuppgiften om farkosten. Transport- och kommunikationsverkets datasystem bildar automatiskt en unik registerbeteckning i samband med den första registreringen. Registerbeteckningen består av en bokstavs- och sifferserie. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om registerbeteckningens tekniska egenskaper och om hur den märks ut.

Enligt 2 mom. får en registreringspliktig farkost inte användas om den inte är försedd med registerbeteckning.

I 3 mom. föreskrivs att en farkost som har registrerats i det i 111 § 1 mom. 3 punkten avsedda fiskefartygsregistret för insjöfartyg inte behöver förses med registerbeteckning. En farkost som registrerats i det fiskefartygsregister som är avsett för insjöfartyg kan t.ex. i tillsynssituationer identifieras utifrån redan befintliga beteckningar och uppgifterna om farkosten finns i registret i fråga.

119 §. Provbeteckning. I den näringsverksamhet som är förknippad med farkoster har man av hävd använt provbeteckningar, så att innehavaren av provbeteckningen har kunnat använda också en icke-registrerad farkost i sjötrafik. Användningen av provbeteckningar har inte varit förknippad med missförhållanden som skulle motivera en avskaffning av praxis. Med tanke på näringsverksamheten skulle det också vara besvärligt att vara tvungen att registrera en farkost t.ex. för korta provkörningar eller testning av motorer. Beviljandet av provbeteckningar är ett undantag från den allmänna registreringsplikten och förbudet att använda icke-registrerade farkoster.

Enligt 1 mom. kan tillverkaren, importören, försäljaren eller reparatören av en farkost eller dess motor eller någon annan motsvarande näringsidkare ges en provbeteckning för att få använda en icke-registrerad farkost vid provkörning, säljfrämjande verksamhet och annan liknande verksamhet som direkt sammanhänger med utövandet av näringen. Innehavaren av

provbeteckningen har alltså rätt att använda en icke-registrerad farkost, vilket annars är förbjudet enligt 112 § 1 mom. Detta hindrar samtidigt inte näringsidkaren från att registrera farkosten t.ex. för att försnabba en försäljning. Provbeteckningen kan ges utifrån en skriftlig ansökan som näringsidkaren lämnat till Transport- och kommunikationsverket.

Provbeteckningen kan vid behov flyttas från en farkost till en annan. Om näringsidkaren emellertid använder flera farkoster på prov samtidigt, ska varje farkost förses med en unik provbeteckning, eftersom farkoster som används i sjötrafik av skäl som hänför sig till säkerhet och övervakning ska kunna identifieras under alla förhållanden. En näringsidkare ska ges så många provbeteckningar som näringsidkaren anser sig behöva. Genom bestämmelsen begränsas användningen av provbeteckningar till sådan näringsverksamhet som avses ovan, på samma sätt som för närvarande. Det är t.ex. inte godtagbart att använda en farkost med provbeteckning för fritidsbruk eller för näringsidkarens övriga näringsverksamhet. I praktiken kontrolleras detta i samband med övrig tillsyn.

Enligt 2 mom. gäller en provbeteckning tills vidare. Provbeteckningen kan återkallas om näringsidkaren meddelar att han eller hon avstår från den. Provbeteckningen kan även återkallas om näringsidkaren har använt provbeteckningen i strid med den föreslagna lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av den eller om det finns någon annan särskild orsak till att återkalla provbeteckningen. Som en sådan orsak kan anses t.ex. att näringsidkarens näringsverksamhet har upphört antingen helt eller i fråga om verksamhetsområdet i fråga. Transport- och kommunikationsverket kan få denna information bl.a. ur företags- och organisationsdatasystemet eller ur handelsregistret. När en provbeteckning återkallas ska Transport- och kommunikationsverket i fråga om hörande och övrigt förvaltningsförfarande tillämpa förvaltningslagen (434/2003).

Enligt 3 mom. ger Transport- och kommunikationsverket näringsidkaren ett bevis över att provbeteckning har beviljats. Beviset ska innehålla avsevärt mindre uppgifter än det egentliga registreringsbeviset. Det innehåller t.ex. inga uppgifter om farkosten och motorn. Beviset ska medföras vid användning av farkosten. En icke-registrerad farkost ska förses med en provbeteckning, om farkosten används i enlighet med 1 mom.

Enligt 4 mom. tillämpas på beviset över provbeteckning vad som i 117 § 5 och 6 mom. föreskrivs om registreringsbevis.

Enligt 5 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om provbeteckningens tekniska egenskaper och om hur den märks ut på farkosten samt om vilka registeruppgifter om näringsidkaren som ska antecknas i beviset.

8 kap. Sjötrafikbrott och sjötrafikförseelser

120 §. Sjötrafikbrott. En person kan dömas för sjötrafikbrott för en gärning som begåtts uppsåtligen eller av oaktsamhet men som inte varit ägnad att äventyra någon annans säkerhet, liv eller hälsa. För sådant brott mot sjötrafiklagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av den eller sjövägsreglerna som begåtts uppsåtligen eller av oaktsamhet och som är ägnat att äventyra någon annans säkerhet ska med stöd av 23 kap. 1 § i strafflagen utdömas ett straff för äventyrande av trafiksäkerheten. För sådant brott mot sjötrafiklagen eller sjövägsreglerna som begåtts uppsåtligen eller av grov oaktsamhet och som är ägnat att förorsaka allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa ska i sin tur med stöd av 23 kap. 2 § i strafflagen utdömas ett straff för grovt äventyrande av trafiksäkerheten. För sådan miljöförseelse som avses i 48 kap.

3 § 4 mom. i strafflagen döms den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot 1 kap. 5 § 1 mom. eller 2 kap. i den föreslagna lagen eller mot förbud eller begränsningar som har meddelats med stöd av 5 kap. 101 § i den föreslagna lagen, så att gärningen är ägnad att förorsaka fara för miljön.

Paragrafen innefattar brott för vilka enbart en avgift för trafikförseelse inte kan betraktas som en tillräcklig eller ändamålsenlig påföljd, eftersom bedömningen av gärningen kräver mer prövning eller gärningen kan ha begåtts innan den upptäckts i samband med tillsyn eller annars.

Bestämmelsen i 1 mom. 1 punkten motsvarar huvudsakligen brott mot de allmänna skyldigheter för den som färdas på vatten som anges i 5 § i den gällande sjötrafiklagen, för vilka kan utdömas böter med stöd av 24 § i den gällande sjötrafiklagen. Till dessa allmänna skyldigheter hör bl.a. att iaktta den omsorg och försiktighet som omständigheterna kräver och att förfara så att man undviker att förorsaka olägenheter eller störningar för naturen, den övriga miljön eller fisket.

Enligt 1 mom. 2 punkten döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot de i 1 kap. 6 § avsedda bestämmelserna om ansvar för den som överlämnar en farkost. Den som överlämnar en farkost kan dömas om farkosten vid tidpunkten för överlämnandet inte är säker i förhållande till vattenområdet i fråga och de omständigheter som sammanhänger med det på det sätt som föreskrivs i 6 kap. 107 § eller om tillräcklig handledning om användningen av farkosten inte har getts. Som överlämnande betraktas också sådana fall där en farkost hyrs ut.

Enligt 3 punkten i samma moment döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot de i 1 kap. 7 § avsedda bestämmelserna om det allmänna ansvar som hör till befälhavare på farkoster som används för handelssjöfart med undantag av bestämmelsen i 1 kap. 7 § 3 punkten, som gäller annan utrustning än sådana räddningsvästar, flytplagg eller räddningsdräkter som krävs enligt 6 kap. 108 § 1 mom. 1 punkten. Trots att definitionen av befälhavare enligt 1 kap. 6 § omfattar inte bara den som de facto framför, styr eller manövrerar farkosten, men i sista hand också den ägare eller innehavare som har införts i trafik- och transportregistret, kan det straffrättsliga ansvaret endast bäras av en sådan person som de facto kan ha skött de befälhavarskyldigheter som avses i 7 § eller 2 kap. Till befälhavarens allmänna ansvar hör bl.a. att se till att farkosten har en sådan konstruktion, är i ett sådant skick och har sådana övriga egenskaper att den är säker i förhållande till färden och omständigheterna på det sätt som föreskrivs i 6 kap. 107 §. Bestämmelserna omfattar alla farkoster, inklusive bastuflottar. Om en farkost är i så dåligt skick att den kan orsaka fara för en passagerares eller någon annan persons säkerhet, förutom befälhavarens egen säkerhet, tillämpas dock de bestämmelser i strafflagen som gäller äventyrande av trafiksäkerheten. Befälhavaren ansvarar också för att alla som färdas i farkosten har fått tillräcklig handledning i hur de ska handla ombord. Befälhavaren ska alltså i den utsträckning det är möjligt ingripa t.ex. om någon ställer sig upp i en liten farkost mitt under färden och vid behov instruera passagerarna i användningen av räddningsvästar för att undvika att bryta mot denna bestämmelse. Befälhavaren ansvarar också för att farkosten är försedd med adekvata sjökort och nautiska publikationer, om den planerade färden förutsätter ruttplanering t.ex. med anledning av färdens längd, för att vattenområdena i fråga är okända för befälhavaren eller på grund av någon annan motsvarande orsak eller omständighet. Det att ett sjökort inte finns ombord t.ex. på ständigt återkommande resor till stugan kan inte anses vara straffbart.

Vidare ansvarar befälhavaren för att passagerarna i farkosten är iklädda sådana flytredskap som avses i 6 kap. 108 § 1 mom. 1 punkten, såsom räddningsvästar, om vädret, sjögången, farkostens skick eller de övriga omständigheterna så kräver. En befälhavare kan således inte straffas för att t.ex. i vindstilla väder på en mycket kort resa som är välbekant för honom eller henne inte ha krävt att medpassagerarna ska använda räddningsvästar. Befälhavaren kan dock alljämt bestraffas för att det i farkosten inte finns sådana användningsdugliga räddningsvästar, flytplagg eller räddningsdräkter som avses i 108 § 1 mom. för varje person som finns ombord på farkosten.

Enligt 1 mom. 4 punkten döms även den som inte iakttar bestämmelserna i sjövägsreglerna på ett sådant område där de som sådana ska iakttas. Sjövägsreglerna ska enligt 2 kap. 10 § 1 mom. iakttas bl.a. på det öppna havet och på farlederna för handelssjöfart. Bestämmelsen i fråga gäller befälhavare på farkoster som färdas på dessa områden, men den kan även tillämpas på handelssjöfart, varvid ansvaret fastställs enligt sjölagen. Om en gärning är ägnad att äventyra en annans säkerhet ska strafflagens bestämmelser om äventyrande av trafiksäkerheten tillämpas även i fråga om denna gärning.

Enligt 5 punkten i samma moment döms den som ändrar eller avlägsnar en säkerhetsanordning eller vid utmärkning av en enskild farled använder säkerhetsanordningar som är avsedda för utmärkning av en allmän farled i strid med förbudet enligt 4 kap. 49 §.

Enligt 6 punkten i samma moment döms den som i strid med förbudet enligt 50 § i samma kapitel placerar eller har placerat ut en vilseledande ljussignal eller anordning.

Enligt 7 punkten döms den som genom att bryta mot de i 4 kap. 51–52 § avsedda förbuden har äventyrat en säkerhetsanordnings funktion eller underlåtit att anmäla en säkerhetsanordning som är ur funktion.

Enligt 2 mom. döms den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 1 kap. 6 § 1 mom. framför, styr eller manövrerar en farkost eller som i strid med 3 kap. 41 § manövrerar en farkost. Enligt 1 kap. 6 § 1 mom. i fråga får en farkost framföras, styras eller manövreras endast av en person som med hänsyn till förhållandena innehar den ålder och besitter den förmåga och skicklighet som krävs för att han eller hon ska kunna manövrera farkosten, och en registreringspliktig motordriven farkost får styras eller manövreras endast av en person som har fyllt minst 15 år. Enligt 3 kap. 41 § ska befälhavare på nöjesfartyg ha ett internationellt förarbrev för fritidsbåt. Vidare döms enligt 2 mom. även den som uppsåtligen eller av oaktsamhet överskrider den högsta tillåtna hastighet som anvisas med sjötrafikmärke eller den farkostspecifika hastigheten, om hastigheten överskrids med mer än den högsta tillåtna hastigheten.

Paragrafens 3–5 mom. innehåller hänvisningar till straffbestämmelser om grövre gärningar, inklusive straffbestämmelsen om försummelse av behörighetskraven i fråga om hyresbåtsförare i lagen om transportservice och straffbestämmelserna om försummelse som begås av befälhavare enligt sjölagen. Sjölagens bestämmelser tillämpas på handelssjöfart och således även på därmed jämförbar, i 1 kap. 2 § i den föreslagna lagen avsedd, bemannad hyresbåtsverksamhet.

121 §. Åtgärdseftergift och anmärkning. Enligt 1 mom. får för en gärning enligt 120 § eftergift ske i fråga om anmälan, åtal och straff, om gärningen med beaktande av omständigheterna kan anses vara ringa.

Enligt 2 mom. kan den myndighet som övervakar sjötrafiken utan att vidta andra åtgärder tilldela den som gjort sig skyldig till ett brott en anmärkning, om brottet uppenbarligen är sådant som anges i 1 mom.

122 §. Påförande av avgift för trafikförseelse inom sjötrafiken. Systemet med avgift för trafikförseelse inom sjötrafiken motsvarar till sina huvuddrag det system med avgifter för trafikförseelse som föreslagits för vägtrafiken. Enligt 1 mom. påförs avgift för trafikförseelse som påföljd vid i den föreslagna lagen angivna trafikförseelser inom sjötrafiken. Avgiften för trafikförseelse påförs av polisen, Gränsbevakningsväsendet eller Tullen, och den betalas till staten.

I 2 mom. föreskrivs att avgiften ska påföras höjd med 40 euro i förhållande till den förseelse för vilken den strängaste avgiften gäller, om en avgift för trafikförseelse på en och samma gång ska påföras för två eller flera trafikförseelser inom sjötrafiken. Bestämmelsen motsvarar den höjning av ordningsbot som fastställs i 7 kap. 3 b § i strafflagen.

Enligt 3 mom. ska för ringa sjötrafikförseelser ges en muntlig eller skriftlig anmärkning.

Målet är att påföljder för förseelser inom sjötrafiken ska påföras genom ett förfarande som motsvarar det administrativa förfarandet alltid när avgift för trafikförseelse kan bedömas vara en tillräcklig påföljd och det inte är fråga om sådana gärningar som avses i 120 § i detta kapitel.

Enligt 4 mom. 1 punkten får avgift inte påföras om farkostens befälhavare, förare, ägare eller innehavare misstänks för samma gärning i en förundersökning, en åtalsprövning eller ett brottmål som behandlas i domstol. Enligt 2 punkten får avgift inte heller påföras om en lagkraftvunnen dom meddelats eller om straff redan påförts för samma gärning.

Den s.k. ne bis in idem-regeln anges i artikel 4 i tilläggsprotokoll 7 till Europakonventionen. Enligt artikeln får ingen lagföras eller straffas på nytt i en brottmålsrättegång i samma stat för ett brott för vilket han eller hon redan blivit slutligt frikänd eller dömd i enlighet med lagen och rättegångsordningen i denna stat. Motsvarande bestämmelse ingår också i artikel 14.7 i konventionen om medborgerliga och politiska rättigheter och i artikel 50 i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna. Förbudet anses även ingå i Finlands grundlag, nämligen i 21 § som berör rättsskyddet, där 2 mom. innehåller en bestämmelse om de garantier för en rättvis rättegång som ska tryggas genom lag (RP 309/1993 rd).

I Europadomstolens beslutspraxis har ne bis in idem-förbudets tillämpningsområde inte begränsats bara till domar som berör egentliga straffrättsliga straff, utan det har utsträckts också till administrativa påföljder av straffkaraktär.

I 4 mom. 3 punkten föreskrivs att avgift för trafikförseelse inte får påföras om farkostens befälhavare, ägare eller innehavare misstänks för ett brott som begåtts genom samma gärning. Det är fråga om en s.k. konkurrenssituation, där en person t.ex. genom (en och) samma körning har gjort sig skyldig till fylleri i sjötrafik och lindrig fortkörning Enligt bestämmelsen ska avgift för trafikförseelse i detta fall inte påföras för förseelsen rörande lindrig fortkörning.

I 4 mom. 4 punkten föreskrivs dessutom att avgift för trafikförseelse inte får påföras om som har begått trafikförseelsen inte har fyllt femton år vid tidpunkten för gärningen.

Enligt 5 mom. behöver en påföljd inte bestämmas, om trafikförseelsen inom sjötrafik uppenbarligen har berott på ursäktlig ouppmärksamhet eller tanklöshet eller om bestämmandet av påföljden av någon annan orsak är uppenbart oskäligt.

Utgångspunkten är att sjötrafikanterna ska känna till sjötrafikbestämmelserna. Exempelvis ska befälhavaren på en farkost i behövlig utsträckning ta reda på vilka sjötrafikmärken som gäller i ett visst område. I vissa situationer kan det hända att t.ex. ett trafikmärke skymms av växtlighet. I sådana fall kan det bli aktuellt att avstå från åtgärder. Vid bedömningen av huruvida denna bestämmelse ska tillämpas är det också möjligt att beakta förarens personliga egenskaper, såsom ålder, hälsotillstånd och utvecklingsnivå.

Åtgärdseftergift kan likaså komma i fråga då gärningen är av så ringa karaktär att till och med en anmärkning kan anses oskälig. Även en uppsåtlig gärning kan i vissa undantagsfall lämnas utan påföljd.

123 §. Allmänna förseelser av befälhavare på en farkost. I denna paragraf föreskrivs om en avgift för trafikförseelse som kan påföras en befälhavare på en farkost. Avgiften för trafikförseelse föreslås vara 70 euro för befälhavare på en farkost.

Enligt 1 punkten kan avgift för trafikförseelse påföras om befälhavaren försummar sina skyldigheter enligt 6 kap. 108 § i den föreslagna lagen att se till att farkosten är försedd med länsplagg eller något annat redskap för tömning av båten, såsom ett öskar, eller att den är utrustad med åror eller paddel eller lina. Avgift för trafikförseelse kan med stöd av denna punkt påföras även på den grund att farkosten inte är utrustad med en handbrandsläckare som granskats på behörigt sätt och signalutrustning enligt kapitel D i sjövägsreglerna. Kraven rörande signalutrustning har beskrivits närmare i detaljmotiveringen till 6 kap. 108 §. Avgift för trafikförseelse kan inte påföras för avsaknad av räddningsvästar, flytplagg eller räddningsdräkter, utan straff för denna gärning utdöms med stöd av 120 §.

Enligt 2 punkten påförs avgift för trafikförseelse befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 2 kap. 11 § i den föreslagna lagen, t.ex. genom att försumma att iaktta tecken, befallningar eller förbud som ges av en person som övervakar sjötrafiken och tecken som ges av en person som reglerar sjötrafiken. Begreppet förseelse innefattar även försummelse att iaktta ljussignaler eller andra sjötrafikmärken än sådana som anger en hastighetsbegränsning, och det motsvarar sådan förseelse som avses i 162 § i den nya vägtrafiklagen, för vilken avgift för trafikförseelse kan påföras, men avgiften är lägre i fråga om sjötrafik.

Enligt 3 punkten påförs avgift för trafikförseelse även befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta bestämmelserna om ankring och förtöjning i 2 kap. 16–17 §.

Enligt 4 punkten påförs avgift för trafikförseelse befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta den i 2 kap. 18 § angivna skyldigheten att för en person som övervakar sjötrafiken, såsom en polisman eller företrädare för sjöbevakningen, uppvisa sådana separat föreskrivna dokument som denna begär, med undantag av sådana dokument som gäller registrering.

Enligt 1 kap. 7 § 6 punkten i den föreslagna lagen ansvarar befälhavaren på en farkost för att alla nödvändiga dokument finns i farkosten. Lagens 3 kap. innehåller bestämmelser om dokument som gäller behörighetskrav. Lagens 7 kap. innehåller bestämmelser om dokument som gäller registrering, men bestämmelserna i kapitlet är inte förpliktande för befälhavare utan för

ägare, innehavare eller näringsidkare. Allmänna bestämmelser om försummelse av skyldigheten att medföra och uppvisa dokument finns i 12 § 1 mom. 3 punkten i den gällande lagen om ordningsbotsförelser. Den gärning som gäller försummelse att uppvisa dokument och som anges i den gällande lagen om ordningsbotsförelser är av allmän karaktär och omfattar även registreringsbevis. Ordningsboten är för närvarande 40 euro.

När det gäller uppvisande av utrustning kan enligt 12 § 1 mom. 5 punkten i lagen om ordningsbotsförelser en ordningsbot på 70 euro påföras för framförande av en farkost utan att ha med sig annan skyddsutrustning än räddningsvästar.

Enligt 5 punkten kan avgift för trafikförelse påföras, om befälhavaren uppsåtligt eller av oaktsamhet underlåter att iaktta den i 2 kap. 19 § i den föreslagna lagen angivna skyldigheten att på order av en person som övervakar sjötrafiken stanna farkosten och avbryta färden t.ex. om ett regional förbud gäller i området i fråga eller om trafiken tillfälligt har avbrutits.

Enligt 6 punkten påförs avgift för trafikförelse om befälhavaren uppsåtligt eller av oaktsamhet underlåter att iaktta de skyldigheter rörande användningen av ljus, signalfigurer eller ljud- och ljussignaler som anges i 2 kap. 23–32 § i den föreslagna lagen.

Enligt 7 punkten påförs avgift för trafikförelse om befälhavaren uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot de bestämmelser i 2 kap. 33 § som gäller förfaranden som ska iakttas i trafik längs kanaler och via rörliga broar.

Enligt 8 punkten påförs avgift för trafikförelse om befälhavaren uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot de bestämmelser i 2 kap. 34–37 § i den föreslagna lagen som gäller bl.a. trafik längs kanaler, såsom framförande av segelbåt inom Saima kanals arrendeområde eller hastighetsbegränsningar som ska iakttas i kanaler, rökförbud och anmälningsskyldighet. Bestämmelser om kanaltrafikförelse finns för närvarande i kanalförordningen, och den som begår en kanaltrafikförelse ska dömas till böter.

När det gäller Saima kanal kan avgift för trafikförelse enligt 2 mom. påföras endast i den del av kanalen som hör till Finland.

124 §. Överskridande av hastighetsbegränsning med farkost. Paragrafen motsvarar den förelse som nämns i 12 § 2 punkten i den gällande lagen om ordningsbotsförelser och den ordningsbot som fastställs för sådan förelse, men i paragrafen hänvisas till befälhavare i stället för till förare. Avgiften är 120 euro.

125 §. Registreringsförelser av ägare till eller innehavare av en farkost. Paragrafen bygger på bestämmelserna i 12 § 2 mom. 1–2 punkten i lagen om ordningsbotsförelser, med undantag av förelser av näringsidkare, om vilka det föreskrivs separat i 127 §. Även avgiften för trafikförelse, 70 euro, motsvarar det nuvarande ordningsbotsbeloppet. Med avvikelse från lagen om ordningsbotsförelse innefattar 2 mom. 3 punkten i den föreslagna paragrafen dock också förelse i form av underlåtenhet att medföra registreringsbevis i farkosten.

126 §. Registreringsförelse av näringsidkare som använder en farkost. I paragrafen föreskrivs om en sådan förelse där tillverkaren, importören, försäljaren eller reparatören av en farkost eller dess motor eller någon annan motsvarande näringsidkare använder en icke-registrerad farkost utan en av Transport- och kommunikationsverket utfärdad provbeteckning samt om den avgift som påförs för detta. Avgiften är 70 euro.

127 §. Innehållet i beslut om avgift för trafikförseelse. I paragrafen föreskrivs om vad ett beslut om avgift för trafikförseelse ska innehålla, och det överensstämmer med de krav som i den föreslagna nya vägtrafiklagen ställs på ett besluts innehåll.

Enligt 2 mom. ska anvisningar om hur man begär omprövning bifogas ett beslut om avgift för trafikförseelse och villkorlig avgift för trafikförseelse. I anvisningarna om hur man begär omprövning ska det anges bl.a. vid vilken sjötrafikövervakares enhet omprövning ska begäras och inom vilken tidsfrist detta ska ske. Anvisningarna om hur man begär omprövning kan innefatta en förfrågning om bl.a. kontaktuppgifterna till den person som manövrerat farkosten. Motsvarande förfarande iaktas i samband med det gällande förfarandet för föreläggande av en villkorlig ordningsbot.

128 §. Delgivning av beslut om avgift för trafikförseelse. Enligt paragrafen ska ett beslut om avgift för trafikförseelse delges den som gjort sig skyldig till förseelsen personligen och skriftligt, eller på något annat sätt bevisligen med iakttagande av bestämmelserna om bevislig delgivning i förvaltningslagen.

Enligt 2 mom. kan beslutet delges även som vanlig delgivning om det är fråga om en sjötrafikförseelse som begåtts med en farkost och den skyldiga har identifierats omedelbart. Bestämmelsen gör det möjligt att stoppa en farkost och identifiera och höra dess förare eller befälhavare, men beslutet skickas till till honom eller henne per post i efterhand. Beslutet kan skickas i enlighet med den allmänna lagstiftningen även på elektronisk väg.

Enligt 3 mom. förfaller ärendet om beslutet inte har delgetts inom sex månader från den dag då förseelsen har begåtts.

Bestämmelsen motsvarar den motsvarande bestämmelsen i den föreslagna vägtrafiklagen.

129 §. Betalningstid för avgift för trafikförseelse. Enligt 1 mom. ska en avgift för trafikförseelse betalas inom 30 dagar från delfäendet av beslutet. Bestämmelsen motsvarar den ståndpunkt som lagutskottet för fram i ett utlåtande (LaUU 9/2018 rd) i fråga om motsvarande paragraf i den föreslagna vägtrafiklagen.

130 §. Verkställighet av avgift för trafikförseelse. I 1 mom. finns en hänvisning till lagen om verkställighet av böter (672/2002), där det föreskrivs om verkställighet av avgifter för trafikförseelse.

I 2 mom. föreskrivs om preskribering av avgift för trafikförseelse. Avgiften preskriberas när fem år har förflutit från det att det lagakraftvunna beslutet fattades. Bestämmelsen motsvarar den allmänna preskriptionstiden för en offentlig fordran, och bestämmelsen har preciserats i enlighet med lagutskottets ovannämnda utlåtande (LaUU 9/2018 rd).

I 3 mom. föreskrivs att Rättsregistercentralen sköter verkställigheten av beslut som gäller avgift för trafikförseelse. Med stöd av samma mom. ska Polisen, gränsbevakningsväsendet, Tullen och domstolarna underrätta Rättsregistercentralen om sina beslut.

Enligt 4 mom. ska Rättsregistercentralen också underrättas om ett beslut genom vilket en avgift för trafikförseelse har sänkts eller avlyfts.

Paragrafen överensstämmer med motsvarande paragraf i den föreslagna vägtrafiklagen.

131 §. Närmare bestämmelser. Genom förordning av statsrådet kan närmare bestämmelser utfärdas dels om de handlingar som ska användas när en avgift för trafikförseelse påförs samt om de anteckningar som ska göras i dem och förvaringen av dem, dels om de meddelanden som har samband med verkställigheten av påföljderna enligt den föreslagna lagen samt om andra meddelanden mellan myndigheter.

Även denna bestämmelse motsvarar den motsvarande bestämmelsen i den föreslagna vägtrafiklagen.

9 kap. Särskilda bestämmelser

132 §. Tillsyn som rör förebyggande och bekämpning av miljöolägenheter. Enligt paragrafen ska tillsynen över att bestämmelserna i denna lag följs i fråga om förebyggande och bekämpning av miljöolägenheter höra till den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen inom dess verksamhetsområde.

Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen den andra meningen i 23 § i den gällande sjötrafiklagen.

133 §. Ändringssökande. Enligt 1 mom. kan i fråga om beslut som fattats med stöd av denna lag omprövning begäras på det sätt som anges i förvaltningslagen. Genom hänvisningen till förvaltningslagen säkerställs att sådana förfaranden och tidsfrister som är förenliga med god förvaltningssed iakttas.

I paragrafens 1 mom. tas också in en hänvisning till förvaltningsprocesslagen. Ett beslut som meddelas med anledning av en begäran om omprövning får överklagas hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen. Över förvaltningsdomstolens beslut får besvär anföras endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd. Enligt 6 § 1 mom. i förvaltningsprocesslagen kan besvär över ett beslut anföras av den som beslutet avser eller vars rätt, skyldighet eller fördel direkt påverkas av beslutet.

Med stöd av 2 mom. kan det i ett beslut föreskrivas att beslutet ska iakttas trots att ändring söks, om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat.

134 §. Övergångsbestämmelse. Enligt 1 mom. är förbud och begränsningar som meddelats av Sjöfartsverket, Trafikverket, den regionala miljöcentralen eller närings-, trafik- och miljöcentralen med stöd av den gällande sjötrafiklagen samt av länsstyrelsen och den regionala miljöcentralen med stöd av lagen om båttrafik (151/1969) i kraft den tid som anges i besluten om dessa, om inte besluten ändras eller upphävs med stöd av denna lag.

I 134 § i denna lag upphävs den gällande sjötrafiklagen (463/1996). Förbud och begränsningar som gäller sjötrafik har med stöd av den lag som upphävs meddelats av Sjöfartsverket, Trafikverket, de regionala miljöcentralerna samt närings-, trafik- och miljöcentralerna. I den sjötrafiklag som ska upphävas har upphävts lagen om båttrafik (151/1969), med stöd av vilken länsstyrelserna och de regionala miljöcentralerna har meddelat förbud och begränsningar. Alla dessa förbud och begränsningar ska hållas i kraft, om inte ett beslut som fattats med stöd av denna lag ändras eller upphävs.

Enligt 2 mom. ska alla anhängiga ärenden som gäller förbud eller begränsningar beträffande ett visst område eller en viss farkosttyp i fråga om vilka ansökan har lämnats innan denna lag

trätt i kraft behandlas med stöd av denna lag. Förbuds- och begränsningsärenden som är anhängiga vid olika myndigheter ska således överföras till Transport- och kommunikationsverket, som ansvarar för beslutsfattandet i förbuds- och begränsningsärenden med stöd av denna lag.

I 3 mom. föreskrivs det att internationella förarbrev för fritidsbåt ska betraktas som internationella förarbrev för fritidsbåt enligt denna lag och att bestämmelserna i denna lag ska tillämpas på dessa.

I 4 mom. föreskrivs det att på sjötrafikförseelser som begåtts innan denna lag trätt i kraft tillämpas 12 § i lagen om ordningsbotsförseelser (986/2016), som var i kraft när denna lag trädde i kraft, samt bestämmelserna om straffansvar i den upphävda sjötrafiklagen (463/1996) och den upphävda lagen om registrering av farkoster (424/2014). Om tillämpningen av denna lag leder till ett lindrigare resultat ska detta beaktas när straffet bestäms

135 §. Ikraftträdande. Enligt 1 mom. avses lagen träda i kraft den 20 . Eftersom övergången till systemet med avgift för trafikförseelse kräver ändringar i myndigheternas informationssystem kan lagen träda i kraft tidigast samtidigt som den nya vägtrafiklagen.

Enligt 2 mom. upphävs genom den föreslagna lagen den gällande sjötrafiklagen och lagen om registrering av farkoster.

Enligt 3 mom. upphävs genom den föreslagna lagen förordningen om prejningssignaler till fartyg, reglerna för inre farvatten, förordningen om utmärkning av farlederna och kanalförordningen. Förordningarna i fråga har utfärdats innan den gällande grundlagen trädde i kraft. För att tydliggöra rättsläget är det nödvändigt att förordningarna upphävs i ikraftträdandebestämmelsen i den nya sjötrafiklagen, eftersom förordningarna inte har utfärdats direkt med stöd av den gällande sjötrafiklagen. Förordningen om prejningssignaler till fartyg har utfärdats bl.a. med stöd av lagen om båttrafik, som föregick den gällande sjötrafiklagen, och den har hållits i kraft genom 27 § i den gällande sjötrafiklagen. Reglerna för de inre farvattnen och förordningen om utmärkning av farlederna har utfärdats på föredragning av handels- och industriministern, och kanalförordningen har utfärdats på föredragning av trafikministern.

Enligt 4 mom. avses med hänvisningar till de upphävda lagarna eller förordningarna framöver hänvisningar till motsvarande bestämmelse i denna lag.

1.2 Lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

2 §. Definitioner. I 17 punkten ändras definitionen på fritidsbåt så att den motsvarar den nya definitionen på fritidsbåt som enligt förslaget ska ingå i sjötrafiklagen. Definitionen innehåller dock inte längre någon hänvisning till vattenskotrar, eftersom lagen inte ska tillämpas på vattenskotrar.

Bestämmelsen i 24 punkten uppdateras så att den motsvarar den nya definitionen på hyresbåt som föreslås i sjötrafiklagen.

3 §. Fartyg på vilka lagen tillämpas. I 3 mom. tilläggs att lagen inte tillämpas på hyresbåtar, eftersom besiktningsskravet slopas. Hyresbåtar kan således helt uteslutas ur lagens tillämpningsområde.

4 §. Hänvisningar till annan lagstiftning. Begreppet ”fritidsbåt” ersätts med begreppet ”fartyg som används för sport- och fritidsändamål” i paragrafen, eftersom det i sjötrafiklagen föreskrivs även om andra farkoster än fritidsbåtar. Dessutom uppdateras hänvisningen till den nya sjötrafiklagen och tillägs numret på lagen om fritidsbåtar, eftersom namnet och numret på lagen om fritidsbåtar stryks i 2 § 24 punkten.

51 §. Besiktning av specialfartyg, traditionsfartyg och yrkesbåtar. I paragrafens rubrik och 1 och 2 mom. stryks ordet hyresbåtar, eftersom besiktningen av hyresbåtar slopas. Trafiksäkerhetsverket har med stöd av 23 § i lagen om fartygssäkerhet meddelat en föreskrift om anordningar och utrustning för hyresbåtar. Denna föreskrift upphävs. Det förutsätter emellertid ingen ändring av lagen om fartygssäkerhet. Efter lagändringen ska hyresbåtarna uppfylla de krav på utrustning som anges i sjötrafiklagen, och dessa krav är förenliga med de utrustningskrav som ställs på andra farkoster. I den föreslagna sjötrafiklagen tas dock in en bestämmelse om att föreskrifter vid behov kan meddelas om utrustningen i hyresbåtar som hyrs ut bemannade.

1.3 Lagen om marin utrustning

3 §. Övrig lagstiftning. I 5 mom. uppdateras hänvisningen till den nya sjötrafiklagen.

1.4 Lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

2 §. Definitioner. I 13 punkten ändras definitionen på fritidsbåt så att den motsvarar den nya definitionen på fritidsbåt som enligt förslaget ska ingå i sjötrafiklagen. Definitionen innehåller dock inte längre någon hänvisning till vattenskotrar, eftersom lagen inte ska tillämpas på vattenskotrar.

I 14 punkten ändras definitionen på nöjesfartyg så att den motsvarar den nya definitionen på nöjesfartyg som enligt förslaget ska ingå i sjötrafiklagen.

I 16 punkten ändras definitionen på hyresbåt så att den motsvarar den nya definitionen på hyresbåt som enligt förslaget ska ingå i sjötrafiklagen.

15 §. Behörighet för nöjesfartygs befälhavare. Paragrafen upphävs, eftersom bestämmelser om behörighet för nöjesfartygs befälhavare finns i 3 kap. i den nya sjötrafiklagen.

1.5 Lagen om transportservice

97 §. Definitioner gällande behörighet för fartygspersonal. Definitionerna på fritidsbåt, nöjesfartyg och hyresbåt i 8, 9 och 11 punkten uppdateras så att de motsvarar de nya definitionerna på fritidsbåt, nöjesfartyg och hyresbåt som enligt förslaget ska ingå i den nya sjötrafiklagen. Definitionen på fritidsbåt innehåller dock inte längre någon hänvisning till vattenskotrar, eftersom lagen inte ska tillämpas på vattenskotrar.

102 §. Behörighetskrav för förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad. I 1 mom. tillägs att förarbrev för hyresbåt krävs i sådana fall där en farkost används i förtjänstsyfte mot ersättning. Begreppet förtjänstsyfte mot ersättning och ett undantag från huvudregeln förklaras närmare i detaljmotiveringen till 1 kap. 2 § i den nya sjötrafiklagen. Därtill förtydligas i 1 mom. hänvisningen till internationellt förarbrev för fritidsbåt.

1.6 Lagen om trafiksystem och landsvägar

6 §. Landsvägsfärjor. Hänvisningen till reglerna för inre farvatten i 2 mom. ersätts med en hänvisning till 2 kap. i den nya sjötrafiklagen, eftersom reglerna för inre farvatten har tagits in i detta kapitel. Enligt 2 mom. behöver föraren av en vajerfärja emellertid inte vara förtrogen med de bestämmelser om kanaler och rörliga broar som finns i 2 kap. och som förare av vajerfärjor inte heller i nuläget behöver vara förtrogna med.

Vidare fogas till 2 mom. en grundläggande bestämmelse om att vajerfärjan ska bemannas så att inte vajerfärjan, dess personal, passagerarna, lasten, annan egendom eller miljön utsätts för risker. Bestämmelsen motsvarar huvudsakligen 5 § 1 mom., men i den hänvisas det till vajerfärjans personal i stället för till fartygets personal, och dessutom stryks ordet ”onödigtvis”. Till den bestämmelse i paragrafen som gäller NTM-centralens uppgifter med avseende på vajerfärjors bemanning fogas orden ”vid behov”, vilket motsvarar nuvarande praxis. Bestämmelserna om bemanning flyttas i momentet så att de kommer före bestämmelserna om besiktning.

Till momentet fogas också en grundläggande bestämmelse om besiktning av vajerfärjor. I den föreskrivs det att vajerfärjor ska genomgå en första besiktning innan den sätts i trafik som finskt fartyg och att vajerfärjor utöver första besiktning också ska genomgå förnyad besiktning, årlig besiktning, mellanliggande besiktning och periodisk besiktning. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak 6 kap. 51 § 1 och 2 mom. i lagen om fartygssäkerhet. Därtill fastställs det att till övriga delar iaktas i fråga om besiktning av vajerfärjor vad som föreskrivs i 6 kap. i lagen om fartygssäkerhet, vilket motsvarar nuvarande praxis.

De grundläggande bestämmelserna i fråga är nödvändiga, eftersom det i momentet ingår ett bemyndigande att meddela föreskrifter om besiktning av vajerfärjor, och där föreskrivs om NTM-centralens uppgifter när det gäller bemanningen av vajerfärjor.

I momentet stryks bemyndigandet att meddela föreskrifter om vajerfärjors utrustning, eftersom föreskrifter om vajerfärjors utrustning meddelas med stöd av 23 § i lagen om fartygssäkerhet.

1.7 Lagen om ordningsbotsförseelser

I lagen om ordningsbotsförseelser upphävs 12 §, som innehåller bestämmelser om förseelser som gäller sjötrafik. Om dessa förseelser föreskrivs i 8 kap. i den nya sjötrafiklagen.

1.8 Strafflagen

23 kap.

1 §. Äventyrande av trafiksäkerheten. Det föreslås att till 2 mom. 1 punkten ska fogas uttrycket ”annan farkost”. I punkten stryks hänvisningen till bestämmelser som har utfärdats med stöd av sjötrafiklagen, reglerna för inre farvatten och bestämmelser och föreskrifter som utfärdats om kanaler, eftersom avsikten inte är att med stöd av den nya sjötrafiklagen utfärda en förordning, och reglerna för inre farvatten och bestämmelser om kanaler har tagits in i den nya sjötrafiklagen. Den hänvisning till sjövägsreglerna som finns i punkten preciseras så att det i punkten hänvisas tydligare till konventionen. Med brott mot sjötrafiklagen avses främst försummelse av i 1 kap. 5 § i sjötrafiklagen avsedda allmänna skyldigheter som gäller användning av en farkost, såsom omsorg och försiktighet, brott mot bestämmelserna om förare eller överlåtare i 1 kap. 6 § 1 eller 3-4 mom. och försummelse av de i 2 kap. avsedda skyldigheter som hör till befälhavarens ansvar och som gäller sjötrafikregler och reglering av sjötrafiken.

Dessutom förutsätts alltså att gärningen är ägnad att äventyra någon annans säkerhet. Med tanke på paragrafens enhetlighet ska momentet alltså innehålla en lika allmän hänvisning till lagen som de övriga momenten, som gäller olika trafikformer, vilka inte ska ändras i detta sammanhang.

2 §. Grovt äventyrande av trafiksäkerheten. Det föreslås att uttrycket ”annan farkost” ska fogas till 2 mom. 1 punkten i den gällande paragrafen. I 2 mom. 1 punkten nämns fall där man försummar att på behörigt sätt hålla utkik, inte iakttar en med hänsyn till förhållandena trygg hastighet och vid fara för sammanstötning inte iakttar väjningsplikt. I punkten hänvisas det hädanefter i stället för till dessa fall till den nya sjötrafiklagens bestämmelser om säker gång och fart i 2 kap. 12 §, om risk för och undvikande av kollision i 13 § och om omkörning, möte och väjning i 14 §. I 2 kap. i fråga fastställs att en i sjötrafiklagen och sjölagen avsedd befälhavare är skyldig att iaktta sjötrafikreglerna. Med försummelse av behörig utkik avses i 12 § bl.a. att man underlåter att med hjälp av syn och hörsel samt andra tillgängliga medel på farkosten hålla utkik i händelse av betydande förändringar i verksamhetsmiljön, såsom kollisionsrisk, grundstötningsrisk eller annan risk som drabbar sjöfarten. Med försummelse att hålla utkik avses också att undgå att observera faktorer som äventyrar en säker navigering, såsom fartyg eller flygplan som är i nöd, havererade, vrak eller vrakgods. Som försummelse av 2 mom. i samma paragraf betraktas att navigera en farkost i strid med gällande hastighetsbegränsning eller i en med tanke på omständigheterna fel hastighet utan att förhindra kollisionsrisk eller undvika skador som orsakas miljön.

Som försummelse av 13 § i den nämnda sjötrafiklagen betraktas att allmänt taget försumma att i tid bedöma en kollisionsrisk eller att försumma att i tillräcklig grad förhindra en kollision.

Med försummelse av 14 § i den nämnda sjötrafiklagen avses underlåtelse att iaktta särskild försiktighet i en omkörnings-, mötes- och väjningssituation, t.ex. underlåtelse att iaktta väjningsreglerna för olika farkoster i kapitel B i sjövägsreglerna, som nämns i paragrafen. Som försummelse av skyldigheterna i paragrafen i fråga betraktas bl.a. också omkörning i kanal t.ex. vid väntehamnen vid slussen eller vid en bro samt passering av någon som utför dykning utan att iaktta lämplig försiktighet. De skyldigheter för befälhavare som avses i paragrafen i fråga har beskrivits närmare ovan i detaljmotiveringen till 2 kap. 14 § i den föreslagna lagen.

. Den hänvisning till sjövägsreglerna som finns i punkten ändras så att det i punkten hänvisas till konventionen i fråga. Styrnings- och seglingsreglerna i konventionen innehåller bl.a. faktorer som ska beaktas vid bedömningen av säker fart, fartygens inbördes skyldigheter i väjningssituationer och hur fartygen ska handla vid nedsatt sikt. De regler i konventionen som gäller ljus och signalfigurer innehåller bl.a. regler om ljusens synlighet och regler om ljud- och ljussignaler samt bl.a. regler för användning av navigerings- och varningssignaler. Tillämpning av paragrafen förutsätter fortfarande att brottet är ägnat att förorsaka allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa.

48 kap.

3 §. Miljöförseelse. I 4 mom. ändras hänvisningarna till sjötrafiklagen. I stället för till 5 § i den gällande sjötrafiklagen hänvisas det till 1 kap. 5 § 1 mom. och 2 kap. i den nya sjötrafiklagen, och i stället för till 15 och 16 § i den gällande sjötrafiklagen hänvisas det till 5 kap. 101 § i den nya sjötrafiklagen. I 1 kap. 5 § i den nya sjötrafiklagen föreskrivs om de allmänna skyldigheter som gäller vid användning av en farkost, i 2 kap. föreskrivs om sjötrafikregler och principer för ledning av sjötrafiken, och i 5 kap. 101 § har de förbud och begränsningar som gäller ett

visst område eller en viss farkosttyp och som anges i 15 och 16 § i den gällande sjötrafiklagen slagits samman i ändrad form.

1.9 Lagen om brottsbekämpning inom Gränsbevakningsväsendet

4 §. *Brott som det ankommer på Gränsbevakningsväsendet att undersöka.* I 8 punkten uppdateras hänvisningen till den nya sjötrafiklagen.

1.10 Lagen om ändring av lagen om föreläggande av böter och ordningsbot

3 §. *Behöriga tjänstemän och tillämpningsområdet för bötesföreläggande.* I paragrafen stryks hänvisningen till bestämmelser som har utfärdats med stöd av sjötrafiklagen, eftersom avsikten inte är att med stöd av den nya sjötrafiklagen utfärda bestämmelser. Hänvisningen till föreskrifter stryks inte.

I 2 mom. 11 punkten stryks hänvisningen till lagen om farkostregistret, eftersom lagen i fråga upphävs.

2 Ikraftträdande

Det föreslås att lagarna ska träda i kraft den 1 juni 2020 samtidigt som den föreslagna vägtrafiklagen.

3 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Sammanförandet av reglerna och principerna för sjötrafik till en enda lag

Ett av de centrala förslagen i propositionen är att de gällande reglerna och principerna för sjötrafik sammanförs till en enda lag. De gällande bestämmelserna ingår till många delar i författningar på lägre nivå än lag. Dessa bestämmelser gäller bl.a. trafik på insjöar och kanaler. Till denna del bidrar propositionen till att genomföra den princip som anges i 80 § 1 mom. i grundlagen, enligt vilken bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter ska utfärdas genom lag.

Sjötrafikanternas centrala rättigheter och skyldigheter fastställs i sjötrafikreglerna och principerna för regleringen av sjötrafiken. Dessa regler och principer, som styr sjötrafikanternas beteende, främjar säkerheten inom sjötrafiken. Med andra ord skyddar de sjötrafikanternas liv, hälsa och egendom och på så sätt deras rätt till liv, personlig frihet och integritet enligt 7 § i grundlagen, det egendomsskydd som avses i 15 § samt ansvaret för miljön enligt 20 §. Förslaget att sammanföra och förtydliga sjötrafikreglerna gör medborgarna mer medvetna om vilka regler de ska följa när de färdas på vatten.

Reglerna och förslaget att förtydliga och sammanföra dessa bidrar också till att främja den rörelsefrihet som avses i 9 § i grundlagen. Eftersom målet med den föreslagna lagen också är att främja ett ansvarsfullt båtliv, vilket inbegriper att i båtlivet bättre beakta ansvaret för miljön, främjar propositionen också genomförandet av det ansvar för miljön som avses i 20 § i grundlagen.

Eftersom reglerna för hur man ska förfara till sjöss å ena sidan kan främja en persons rörelsefrihet och å andra sidan på motsvarande sätt begränsa någon annan persons rörelsefrihet eller

egendomsskydd, har man strävat efter att formulera dessa begränsningar, som begränsar de grundläggande fri- och rättigheterna, så att de är så exakta, noggrant avgränsade och proportionella som möjligt.

Utmärkning av farleder och reglering av sjötrafik samt bestämmelser om regionala förbud och begränsningar

Också bestämmelserna om utmärkning av farleder och reglering av sjötrafik i den föreslagna lagen, där det föreskrivs om säkerhetsanordningar för sjöfart, sjötrafikmärken och ljussignaler, liksom även de föreslagna kraven på farkoster och deras utrustning, främjar uppfyllandet av de mål som anges i 7, 9 och 20 § i grundlagen. Även denna reglering har moderniserats och lyfts till lagnivå.

Samma mål främjas även genom bestämmelserna om regionala förbud och begränsningar samt tävlingar och övningar i den föreslagna lagen, vilka visserligen huvudsakligen ingår redan i den gällande lagen. Eftersom dessa bestämmelser också begränsar rörelsefriheten och egendomsskyddet är även de exakta, noggrant avgränsade och proportionella.

Bestämmelserna om befälhavare

Förslaget att införa bestämmelser om befälhavare på fritidsbåtar, som är det andra centrala förslaget i propositionen, främjar sjötrafikanternas säkerhet och därmed genomförandet av 7 § i grundlagen samtidigt som det också ställer nya krav på föraren eller någon annan person som de facto ansvarar för manövreringen eller kontrollen av farkosten. Befälhavaren ska bl.a. ansvara för att farkosten är säker i förhållande till den planerade färden och för att passagerarna är iklädda flytutrustning om förhållandena kräver det. Alla krav ingår i den föreslagna lagen, och de ska vara exakta och noggrant avgränsade. Målet har varit att beakta faktiska praktiska situationer och ta fram bestämmelser som medför proportionella skyldigheter.

Bestämmelser om hyresbåtar

Den avreglering i fråga om hyresbåtar som lagförslaget innebär, dvs. att slopa besiktningskraven, införa lindrigare bestämmelser om behörighet och tydligare likställa huvudsaklig hyresbåtsverksamhet med handelssjöfart är relevant med tanke på 18 § i grundlagen, som gäller näringsfrihet. Avregleringen gör det lättare att bedriva sporadisk båthyresverksamhet och underlättar dessutom näringsidkande och yrkesutövning. Därtill blir det lättare att inleda ny hyresverksamhet. Samtidigt ska avregleringen analyseras med tanke på rätten till trygghet enligt 7 § i grundlagen. Det kan dock antas att det slopade besiktningskravet och det lindrigare certifikatsförfarandet i hög grad påverkar säkerheten i fråga om hyresbåtar, med beaktande av de övriga förslagen i lagförslaget. Bland dessa kan i synnerhet nämnas bestämmelserna om dem som hyr ut fritidsbåtar och befälhavare på fritidsbåtar, de förtydligade trafikreglerna och sanktionerna samt det att den föreslagna lagen innehåller en möjlighet att utfärda närmare föreskrifter om anordningarna och utrustningen i farkoster och hyresbåtar. Det att besiktningskraven slopas leder således knappast till att kravnivån på båtarna automatiskt sjunker. Förslaget att underlätta båthyresverksamhet främjar principen om jämlikhet enligt 6 § i grundlagen i och med att det blir möjligt för allt fler personer att oberoende av inkomster och förmögenhet röra sig till sjöss utan att äga en båt. Ändringen är relevant även med tanke på 15 § i grundlagen, som gäller egendomsskydd, eftersom den gör det möjligt för var och en att bättre utnyttja och dela sin egen egendom.

Straffbestämmelserna och systemet med avgift för trafikförseelse

Det föreslås att straffbestämmelserna ska preciseras i samband med reformen. Enligt förslaget ska det också införas ett system med avgift för trafikförseelse som i regel är detsamma som det som föreslås gälla i vägtrafiken.

Dessa bestämmelser ska analyseras i synnerhet med tanke på den straffrättsliga legalitetsprincipen enligt 8 § i grundlagen och bestämmelserna om rättsskydd i fråga om de grundläggande fri- och rättigheterna enligt 21 § i grundlagen.

Enligt kärnan i den straffrättsliga legalitetsprincipen ska brottsrekvisitet anges tillräckligt exakt så att det utifrån en bestämmelses ordalydelse går att förutse om en viss åtgärd eller försummelse är straffbar. Kärnan i legalitetsprincipen är densamma i Europadomstolens och EU-domstolens praxis där man har betonat strafflagstiftningens förutsebarhet, dvs. att det utifrån en bestämmelses lydelse ska gå att förutse vad som är straffbart (se GrUU 10/2016 rd och GrUU 56/2014 rd).

Grundlagsutskottet har i sitt betänkande GrUU 46/2016 rd om regeringens proposition till riksdagen med förslag till transportbalk och till vissa lagar som har samband med den (RP 161/2016 rd) ansett att om det på grund av regleringens speciella karaktär är nödvändigt att använda blancostrafftekniken ska det i bestämmelsen finnas en hänvisning som konkretiserar vilken eller vilka bestämmelser det handlar om, kedjorna av hänvisningar ska vara exakt angivna och de materiella bestämmelser som anger villkoren för straffbarhet ska vara avfattade med den exakthet som krävs av straffbestämmelser. Dessutom ska man i straffbestämmelsen sträva efter att beskriva den straffbara handlingen (se GrUB 25/1994 rd och GrUU 10/2016 rd).

Bestämmelserna om sjötrafikbrott i den föreslagna sjötrafiklagen innefattar brott för vilka enbart en avgift för trafikförseelse inte kan betraktas som en tillräcklig eller ändamålsenlig påföljd, eftersom bedömningen av gärningen kräver mer prövning eller gärningen kan ha begåtts innan den upptäckts i samband med tillsyn. Samtidigt kan en person dömas för sjötrafikbrott endast för en gärning som inte varit ägnad att äventyra någon annans säkerhet, liv eller hälsa. Om gärningen varit ägnad att orsaka sådan fara ska straffet bestämmas med stöd av strafflagen.

Med sjötrafikbrott avses t.ex. sådana brott som gäller det ansvar som befälhavaren på en fritidsbåt har, förutsatt att de inte varit ägnade att äventyra någon annans säkerhet, liv eller hälsa. De ansvar som gäller befälhavare på fritidsbåtar är exakta, noggrant avgränsade och proportionerliga, och de ingår i de materiella bestämmelserna om befälhavarnas ansvar.

I lagförslaget om ändring av strafflagen har de gällande bestämmelserna om äventyrande av trafiksäkerheten och grovt äventyrande av trafiksäkerheten uppdaterats och precisats bl.a. genom en noggrannare hänvisning till den internationella konventionen om detta. Konventionen i fråga, dvs. sjövägsreglerna, är som sådan förpliktande i vissa vattenområden, och den innehåller mycket specifika bestämmelser som är bindande för alla avtalsparter. Även hänvisningen till bestämmelserna i sjötrafiklagen är mer exakt i och med att man strävat efter att formulera så exakta och noggrant avgränsade materiella bestämmelser som möjligt i sjötrafiklagen.

Det föreslagna systemet med avgift för trafikförseelse inom sjötrafiken motsvarar till sina huvuddrag det system med avgifter för trafikförseelse som föreslagits för vägtrafiken. Enligt regeringens proposition med förslag till vägtrafiklag innebär ett administrativt påföljdssystem att de ringa förseelserna inom vägtrafiken förflyttas från det straffrättsliga systemet, vilket förändrar gärningarnas grad av klandervärdhet och delvis också deras karaktär.

Införandet av administrativa påföljder har granskats i reformprogrammet för rättsvården för åren 2013–2025 (justitieministeriets publikationer 16/2013), som hör till de grundläggande projekten för statsminister Sipiläs regering. I programmet ifrågasätter man huruvida straffrättssystemets nuvarande breda tillämpningsområde är ändamålsenligt och konstaterar att regeringen ska utreda vilka förutsättningar det finns för att utvidga tillämpningsområdet för administrativa påföljder. Av de nuvarande kriminaliserade gärningarna skulle de administrativa påföljderna enligt programmet t.ex. kunna omfatta sådana gärningar som inte har någon målsägande. Då man överväger vilka gärningar det administrativa förfarandet kan lämpa sig för, bör man beakta hurdan det rättsgoda är som man vill skydda med påföljden. Ju mer det handlar om en gärning som endast kränker det allmänna intresset, desto bättre lämpar sig det administrativa avgörandet för gärningen.

I reformprogrammet för rättsvården konstateras det också att överföringen av lindrigare gärningar till det administrativa systemet kan medföra kostnadsbesparingar utan att det äventyrar det straffrättsliga systemets trovärdighet. Detta ger bättre möjligheter än tidigare att avgöra ärendena i den första fasen hos den administrativa myndigheten. Åklagaren har således ingen roll i saken och domstolens uppgift blir att behandla ärenden som gäller ändringssökande.

I den föreslagna regleringen beaktas de observationer beträffande systemet med avgift för trafikförseelse enligt regeringens proposition med förslag till vägtrafiklag (180/2017 rd) som grundlagsutskottet (GrUU 9/2018 rd) och lagutskottet (LaU 9/2018 rd) presenterar i sina utlåtanden.

Enligt grundlagsutskottet har de konstitutionellt främsta frågorna kring propositionen med regeringens förslag till vägtrafiklag att göra med bestämmelserna om avgift för trafikförseelse och regeringens förhållande till grundlagsutskottets praxis om administrativa påföljder och rättssäkerhet.

Grundlagsutskottets hävdvunna tolkning är att avgifter såsom trafikförseelseavgiften med avseende på 81 § i grundlagen varken är skatter eller avgifter, utan administrativa påföljder av sanktionskaraktär för en lagstridig gärning. Grundlagsutskottet har i sak likställt en ekonomisk påföljd av straffkaraktär med en straffrättslig påföljd (se t.ex. GrUU 2/2017 rd, s. 4-5, GrUU 14/2013 rd och GrUU 17/2012 rd).

Avgift för trafikförseelse är i den föreslagna sjötrafiklagen till sin karaktär både en administrativ påföljd och ett straff.

Eftersom det är fråga om en administrativ påföljdsavgift tillämpas förvaltningslagen på fastställandet av avgiften för trafikförseelse, inklusive förfarandena för hörande. Enligt 34 § 1 mom. i förvaltningslagen ska en part innan ett ärende avgörs part ges tillfälle att framföra sin åsikt om ärendet och avge sin förklaring med anledning av sådana yrkanden och sådan utredning som kan inverka på hur ärendet kommer att avgöras.

De allmänna grunderna för en administrativ påföljd ska enligt grundlagsutskottets betänkande 9/2018 rd regleras genom lag på det sätt som förutsätts i 2 § 3 mom. i grundlagen, eftersom påförandet av en sådan påföljd inbegriper utövning av offentlig makt. Av dessa orsaker ska lagen innehålla exakta och tydliga bestämmelser om grunderna för betalningsskyldigheten, betalningens storlek och den betalningsskyldigas rättsskydd samt om grunderna för lagens verkställighet (se t.ex. GrUU 17/2012 rd, GrUU 9/2012 rd, s. 2/I, GrUU 57/2010 rd). Dessutom ska bestämmelserna uppfylla kraven på sanktionernas proportionalitet. I det system med avgift för trafikförseelse som föreslagits för sjötrafiken har man strävat efter att uppfylla dessa krav.

Grundlagsutskottet har fäst vikt vid det som anges i 21 § i grundlagen, nämligen att var och en har rätt att på behörigt sätt och utan ogrundat dröjsmål få sin sak behandlad av en domstol eller någon annan myndighet som är behörig enligt lag samt att få ett beslut som gäller hans eller hennes rättigheter och skyldigheter behandlat vid domstol eller något annat oavhängigt rättskipningsorgan.

Att ersätta ordningsbot med avgift för trafikförseelse innebär enligt utskottet i fråga en betydande förändring i fråga om individens rättssäkerhet i synnerhet i sådana situationer där avgift för trafikförseelse kan påföras baserat på ett antagande om fordonets förare utan att fordonet stoppas. Av denna anledning har utskottet föreslagit tre olika lösningsmodeller.

Av dessa orsaker och eftersom det tills vidare inom sjötrafiken inte har varit möjligt att genomföra sådan automatisk övervakning där man med tillräcklig säkerhet kan identifiera förutom registeruppgifterna om farkosten även befälhavaren på farkosten, inkluderar den sjötrafiklag som nu föreslås ingen möjlighet att påföra avgift för trafikförseelse utan att fordonet, dvs. i detta fall farkosten, stoppas.

Bemyndiganden att utfärda föreskrifter

I propositionen ges myndigheterna ett stort antal bemyndiganden att utfärda föreskrifter. Saken har betydelse med tanke på 80 § i grundlagen.

Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande ska vara exakt avgränsat. Grundlagen bestämmer även att de saker bemyndigandet täcker ska definieras exakt.

Grundlagsutskottet har i sin utlåtandep Praxis angående tillämpningen av 80 § 2 mom. i grundlagen konstaterat att jämfört med bemyndiganden att utfärda förordning ställs det större krav på exakt avgränsning av bemyndiganden att meddela föreskrifter, vilket betyder att de frågor som bemyndigandet gäller måste preciseras exakt genom lag. Bemyndigandet ska dessutom enligt en uttrycklig bestämmelse i grundlagen ha ett exakt avgränsat tillämpningsområde (GrUU 46/2001 rd, och GrUU 16/2002 rd).

I samband med grundlagsreformen angavs som exempel på myndigheternas normgivningsbefogenhet en teknisk reglering som innehåller få detaljer och inte inbegriper prövningsrätt i någon större utsträckning (RP 1/1998 rd, GrUU 16/2002 rd och GrUU 19/2002 rd).

De bemyndiganden att utfärda föreskrifter som föreslås för Transport- och kommunikationsverket gäller frågor av teknisk natur som detta verk har sakkunskap om. Med beaktande av

verkets verksamhetsområde finns det därför i grundlagen avsedda särskilda skäl, vilket innebär att de bemyndiganden att utfärda föreskrifter som föreslås för verket harmonierar med 80 § 2 mom. i grundlagen.

Med stöd av vad som anförts ovan kan lagförslagen enligt regeringens uppfattning behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

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

1.

Lag

Sjötrafiklag

I enlighet med riksdagens beslut

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på farkoster och användningen av dem inom finskt vattenområde. Lagen tillämpas även på virkesflottor samt på föremål som måste bogseras och flytande föremål i enlighet med vad som särskilt föreskrivs i denna lag.

Denna lag tillämpas också på utmärkning av farleder och ledning av sjötrafiken samt på de förfaranden som ska iaktas i slusskanaler och öppna kanaler och vid trafik via rörliga broar.

Denna lag tillämpas på handelssjöfart och på farkoster som används för handelssjöfart till den del det inte föreskrivs särskilt om dem i sjölagen (674/1994), lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/1995), lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009), lagen om fartygstrafikservice (623/2005), lagen om transportservice (320/2017) eller i någon annan lag.

Om farkoster som används för annat än handelssjöfart och användningen av dessa föreskrivs förutom i denna lag även i 10 a kap., 11 a kap. och 16 kap. i sjölagen, lagen om säkerhet och utsläppskrav för fritidsbåtar (1712/2015), terrängtrafiklagen (1710/1995) och lagen om fartygstrafikservice (623/2005) samt annanstans i lag.

Utöver vad som föreskrivs i fördraget mellan republiken Finland och Ryska federationen om utarrendering av den del av Saima kanal som tillhör Ryssland och av det därtill hörande området till republiken Finland samt om fartygstrafiken genom Saima kanal (FördrS 8/2012, nedan fördraget om Saima kanal) och utöver vad som gäller enligt lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i fördraget med Ryssland om utarrendering av den del av Saima kanal som tillhör Ryssland och av det därtill hörande området till republiken Finland samt om fartygstrafiken genom Saima kanal och om tillämpning av fördraget (104/2011) ska i det utarrenderade området iaktas 1 kap. 14 § 2-3 mom., 16-20 §, 21 § 1 och 3-5 mom., 22 §, 31 § 2 mom., 33-38 §, 39 § 2 mom. och 4 och 6 kap. i denna lag.

2 §

Användning av en farkost som hyresbåt

Om en farkost används som hyresbåt i förtjänstsyfte mot ersättning ska sjölagen tillämpas på hyresbåtsverksamheten.

Om en hyresbåt har hyrts för inrikes fart för utbildning i användning eller framförande av en farkost eller utbildning i anslutning till frivillig sjöräddningsverksamhet tillämpas dock denna lag.

3 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *farkoster* fartyg, fortskaffningsmedel och färdmedel som har kontakt med vattnet och som är avsedda för färd på vatten,
- 2) *fritidsbåt* varje farkost avsedd för sport- och fritidsändamål med en skrovlängd på minst 2,5 och högst 24 meter, oavsett typ och framdrivningssätt, dock inte vattenskoter,
- 3) *nöjesfartyg* varje fartyg avsett för sport- och fritidsändamål vars skrovlängd är över 24 meter, mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder, och vars bruttodräktighet är under 500,
- 4) *hyresbåt* en farkost som hyrs ut för sport- och fritidsändamål bemannad, som i annan än reguljär trafik medför högst 12 passagerare och vars skrovlängd är minst 2,5 och högst 24 meter; dock inte en segelbåt med ett skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en farkost med motor vars effekt enligt motortillverkarens uppgift är under 15 kilowatt och skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en vattenskoter och inte heller en roddbåt,
- 5) *vattenskoter* en vattenfarkost avsedd för sport eller fritidsverksamhet, vars längd understiger 4 meter med en motor med ett vattenjetaggregat som främsta drivkälla och som konstruerats för att framföras av en eller flera personer som sitter, står eller står på knä på farkosten,
- 6) *fartyg* färdmedel eller anordningar som har kontakt med vattnet och som är avsedda för färd på vatten,
- 7) *vajerfärja* färjor som rör sig styrda av en lina eller någon annan av Transport- och kommunikationsverket godkänd ersättande anordning,
- 8) *allmän farled* en sådan farled som det är nödvändigt att hålla öppen för allmän sjötrafik och som i enlighet med vattenlagen (587/2011) fastställts vara en offentlig farled eller allmän lokal farled,
- 9) *huvudman för en allmän farled* den som enligt ett beslut om inrättande av farled har rätt att bygga eller förbättra en farled,
- 10) *enskild farled* en annan än en allmän farled eller en kungsådra enligt vattenlagen,
- 11) *trång farled* alla farleder längs Finlands kust och i de inre farvattnen med undantag av de farleder och farledsavsnitt som finns i öppna och djupa fjärdar.
- 12) *sjövägsregler* 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977, COLREG-konventionen) jämte ändringar,
- 13) *ankring* förtöjning av en farkost vid boj eller påle eller med ankare vid bottnen eller i land utan att farkosten ligger vid kaj,
- 14) *ljus* sådana ljus som används när farkosten är under gång eller ligger för ankar och som är nödvändiga för att farkosten ska kunna identifieras,
- 15) *signalfigurer* sådana signaler som farkosten använder för att signalera om farkostens uppdrag eller begränsade manövreringsförmåga,
- 16) *farkostens längd* farkostens skrovlängd, i 2 kap. dock farkostens maximala längd.

4 §

Rätt att färdas på vattenområden

Bestämmelser om vars och ens rätt att färdas, tillfälligt ankra, flotta virke och simma i vattenområden finns förutom i denna lag och i fördraget om Saima kanal även i 2 kap. 3 § i vattenlagen.

5 §

Allmänna skyldigheter för dem som använder en farkost

Var och en som använder en farkost ska iaktta den omsorg och försiktighet som omständigheterna kräver och förfara så att han eller hon inte utan tvingande skäl försvårar eller stör andras färd på vatten och inte heller åstadkommer fara eller skada för andra eller fara eller avsevärda eller onödiga olägenheter eller störningar för naturen eller den övriga miljön, fisket, allmänt nyttjande av naturen för rekreation eller något annat allmänt eller enskilt intresse.

Var och en som använder en farkost ska efter förmåga delta i räddningsåtgärder som förutsätts någon annanstans i lag och även i övrigt i de åtgärder som en olycka eller ett tillbud ger anledning till.

6 §

Allmänna krav som gäller den som framför en farkost, befälhavare och överlåtare

En farkost får framföras, styras eller manövreras endast av en person som med hänsyn till förhållandena innehar den ålder och besitter den förmåga och skicklighet som krävs för att han eller hon ska kunna manövrera farkosten. En motordriven farkost som ska registreras får styras eller manövreras endast av en person som har fyllt 15 år.

Om inte annat följer av 6 kap. i sjölagen är det farkostens befälhavare som ansvarar för farkostens gång och säkerhet. Med befälhavare avses den person som de facto styr eller manövrerar farkosten. Om det är oklart vem som är befälhavare ligger befälhavaransvaret i sista hand hos den i trafik- och transportregistret antecknade ägaren till farkosten eller hos den innehavare av farkosten som de facto kan ha styrt eller manövrerat farkosten.

En farkost får inte överlämnas att framföras, styras eller manövreras av någon som inte uppfyller de krav beträffande ålder, förmåga och skicklighet som uppställs i 1 § eller hyras ut till en sådan person.

Den som överlämnar eller hyr ut en farkost att framföras, styras eller manövreras av någon annan ska se till att farkosten vid tidpunkten för överlämnandet har en sådan konstruktion, är i ett sådant skick och har sådana övriga egenskaper att den är säker i förhållande till vattenområdet i fråga och de omständigheter som sammanhänger med det, på det sätt som föreskrivs i 107 §, och att mottagaren av farkosten har fått tillräcklig handledning för att trygga säkerheten vid användning.

7 §

Befälhavarens allmänna ansvar

Befälhavaren på farkosten ska se till att

1) farkosten har en sådan konstruktion, är i ett sådant skick och har sådana övriga egenskaper att den är säker i förhållande till den planerade färden och omständigheterna på det sätt som föreskrivs i 107 §,

2) de personer som färdas i farkosten har fått tillräcklig handledning i hur de ska handla på ett säkert sätt ombord,

3) farkosten är försedd med den nödvändiga utrustning som anges i 108 § och med stöd av den paragrafen, och utrustningen är i skick och lättillgänglig,

4) farkosten är försedd med adekvata sjökort och nautiska publikationer, om den planerade färden förutsätter ruttplanering med anledning av färdens längd eller någon annan motsvarande orsak eller omständighet,

5) passagerarna på en i 108 § avsedd farkost är iklädda sådana flytredskap som avses i 1 mom. 1 punkten i samma paragraf när vädret, sjögången, farkostens skick eller de övriga omständigheterna så kräver, och

6) de nödvändiga dokument som avses i 41 §, 117 § och 119 § finns i farkosten.

8 §

Myndigheter som övervakar sjötrafiken

De myndigheter som övervakar sjötrafiken är polisen, Gränsbevakningsväsendet, Tullen och Transport- och kommunikationsverket.

Inom Saima kanals arrendeområde tillämpas bestämmelserna i artikel 6 stycke 2 och artikel 15 stycke 1 i fördraget om Saima kanal.

9 §

Tjänster för användning av kanaler och rörliga broar

För anordnandet av tjänster för användning av kanaler och rörliga broar ansvarar Farledsverket. Farledsverket kan ingå avtal med en privat eller offentlig tjänsteleverantör, som förbinder sig att tillhandahålla användningstjänster för kanaltrafiken inom ett visst verksamhetsområde.

Användningstjänster ska tillhandahållas jämlikt för alla farkoster. Vid tillhandahållandet av användningstjänster ska kraven på god förvaltning iakttas.

På en person som deltar i att tillhandahålla användningstjänster tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar när han eller hon utför uppgifter som direkt anknyter till användningstjänster för kanaltrafiken. Bestämmelser om skadestånd finns i skadeståndslagen (412/1974).

Användningen av kanaler och rörliga broar kan också anordnas som självbetjäning.

2 kap.

Sjötrafikregler och principer för ledning av sjötrafiken

10 §

Iakttagande av sjövägsreglerna

Befälhavaren ska iaktta sjövägsreglerna på det öppna havet, i alla sådana farvatten i anslutning till det där högsjöfartyg kan trafikera, och i farlederna för handelssjöfarten. Med farleder för handelssjöfarten avses med stöd av sjölagen fastställda allmänna farleder, som i första hand är byggda och avsedda för handelssjöfart.

Sjövägsreglerna ska iakttas på inre farvatten med beaktande av de undantag och tillägg som avses i detta kapitel. Med inre farvatten avses sjöar, åar, älvar och kanaler samt det havsområde vars yttre gräns utgörs av en linje där varje punkt är på två sjömil avstånd från närmaste punkt i den baslinje som utgör gränsen för det inre territorialvattnet mot territorialhavet.

11 §

Iakttagande av sjötrafikreglerna och reglering av sjötrafik

Befälhavaren ska i sjötrafiken följa de sjötrafikregler som avses i detta kapitel, tecken, befallningar eller förbud som ges av en person som övervakar sjötrafiken och tecken som ges av en person som reglerar sjötrafiken samt skyldigheter som anges med sjötrafikmärken eller ljussignaler.

Med person som övervakar sjötrafiken avses en tjänsteinnehavare vid polisen, Gränsbevakningsväsendet, Tullen eller Transport- och kommunikationsverket till vars uppgifter det hör att säkerställa säkerheten och smidigheten i sjötrafiken eller upprätthålla allmän ordning och säkerhet eller sköta sådana övervaknings- och regleringsuppgifter som anges i polislagen (872/2011), gränsbevakningslagen (578/2005) eller tullagen (304/2016). Med person som reglerar sjötrafiken avses någon annan person som polisen, Gränsbevakningsväsendet, Tullen eller räddningsmyndigheterna i ett enskilt fall eller för en viss tid har förordnat att reglera trafiken på grund av en olycka, ett publikevenemang, en tävling eller någon annan motsvarande orsak eller för att upprätthålla allmän ordning och säkerhet. Under försvarsmaktens övningar samt i samband med territorialövervaknings- och oljebekämpningsuppdrag kan sjötrafiken även regleras av en militärperson som försvarsmakten förordnat till uppdraget.

Den som färdas på vatten ska i första hand följa tecken, befallningar eller förbud som ges av en person som övervakar sjötrafiken eller tecken som ges av en person som reglerar sjötrafiken. Skyldigheter som anges med sjötrafikmärken eller ljussignaler ska iakttas, även om detta skulle innebära avvikelser från en sjötrafikregel. En ljussignal är emellertid primär i förhållande till ett sjötrafikmärke.

Den som framför en farkost i ett polis-, tull-, gränsbevaknings- eller räddningsuppdrag eller ett uppdrag för prehospitalkvård och den som framför en farkost som tillhör en sjöräddningsenhet eller försvarsmakten får, när uppdraget kräver det, med iakttagande av nödvändig försiktighet avvika från skyldigheter som anges med sjötrafikmärken eller ljussignaler och andra i detta kapitel avsedda sjötrafikregler med undantag för väjningsplikten. Om omständigheterna kräver det ska särskilda ljud- och ljussignaler därvid ges.

De undantag som avses i 4 mom. gäller även behöriga myndigheter i en annan stat och dem som på Finlands territorium framför en farkost som är registrerad i en annan stat enligt vad som särskilt överenskommit om behörigheten mellan staterna eller vad som särskilt föreskrivs i lag.

12 §

Säker gång och fart

På farkost under gång ska utkik hållas med hjälp av syn och hörsel på behörigt sätt.

Farkosten ska manövreras med iakttagande av gällande hastighetsbegränsning och i rätt vald hastighet med tanke på omständigheterna för att undvika kollision och skada för miljön.

13 §

Risk för och undvikande av kollision

Befälhavaren på en farkost ska bedöma och förhindra risk för kollision och vidta alla åtgärder för att undvika kollision i god tid och på ett säkert sätt.

14 §

Omkörning, möte och väjning

Vid omkörning, möte och väjning ska särskild försiktighet iakttas med beaktande av bestämmelserna i kapitel B i sjövägsreglerna.

Omkörning i kanal är tillåten endast om den framförgående farkostens eller virkesflottens hastighet är betydligt lägre än det upphinnande fartygets högsta tillåtna hastighet. Omkörning i kanal är förbjuden vid väntehamnen vid slussen eller vid en bro.

Då två motordrivna farkoster möts i en trång farled så att de inte kan passera varandra utan fara ska den senast anlända farkosten vänta tills den andra farkosten har passerat. Vid möte med en annan motordriven farkost i en farled med strid, på manövreringen inverkan av ström, är den farkost som går motströms skyldig att hålla undan för och vänta på den farkost som går medströms. I smala delar av en kanal och i broöppningar där motordrivna farkoster inte kan mötas utan fara ska det fartyg som är på väg upp längs kanalen invänta det nedåtgående fartyget.

Vid passerande av farkost eller flytande föremål, från vilket dykning utförs, ska behörig försiktighet iakttas, och en motordriven farkost ska undvika att förorsaka propellerström.

15 §

Undantag som gäller färd och möten med roddbåtar och under sju meter långa farkoster

Med avvikelse från 14 § ska följande farkoster i allmänna farleder hålla undan för över 12 meter långa farkoster:

- 1) en roddbåt och en med en sådan i fråga om storlek, fart eller annars jämförbar farkost,
- 2) en motordriven farkost med en längd på mindre än 7 meter och en maximihastighet om högst sju knop,
- 3) en segelbåt med en längd på mindre än sju meter som drivs med segelkraft.

16 §

Ankring och förtöjning av farkost och virkesflotte eller annat flytande föremål

Farkoster och virkesflottor eller andra flytande föremål ska ankras och förtöjas så att de inte äventyrar trafiken i en allmän farled.

Ankring och förtöjning av farkost och virkesflotte eller annat flytande föremål är förbjuden

- 1) under korsande ledningar och under broar,
- 2) vid undervattenskablar samt rörledningar och andra dylika,
- 3) i omedelbar närhet av slussportar och broar,
- 4) i områden där mötesförbud och omkörningsförbud råder.

17 §

Ankring och förtöjning av farkost i kanaler och i området kring en rörlig bro

I kanaler och i området kring en rörlig bro är ankring och förtöjning av farkoster och virkesflottor vid strand eller kaj tillåten endast på sådana ställen som angetts med märken och temporärt också annanstans, om detta inte medför olägenhet eller utgör fara för trafiken eller för kanalkonstruktionerna.

Om det finns pollare, ringar, pålar eller andra anordningar för angöring ska de användas. Angöring vid träd, belyningsstolpar, stolpar för trafikmärken eller andra kanalkonstruktioner eller kanalanläggningar som inte avsetts för angöring är förbjuden.

På farkoster och virkesflottar som förtöjts eller ankrats i ett kanalområde eller område kring en rörlig bro ska fortgående finnas manskap för vakthållning eller eventuell flyttning av farkosten eller flotten, om inte annat har överenskommit med en person som deltar i tillhandahållandet av tjänster för användning av kanaler och rörliga broar eller om inte virkesflotten ligger på ett särskilt hanteringsområde för virkesflottar.

Farkosten får lossas eller lastas och lämna av eller ta ombord passagerare endast på en för ändamålet anvisad plats.

18 §

Stoppande av farkoster och uppvisande av dokument

Den person som övervakar eller reglerar sjötrafiken får stoppa en farkost. Den person som övervakar sjötrafiken får dels inspektera farkostens konstruktion, utrustning, skick och dokument samt farkostens och dess motors identifieringsuppgifter, dels kontrollera befälhavarens och förarens förmåga, ålder, skicklighet och behövliga kompetens.

En farkost ska, genast när det kan ske säkert, stannas på ett klart iakttagbart stopptecken som visas av den person som övervakar eller reglerar sjötrafiken. Stopptecknet ska ges på det sätt som avses i 53 § eller på något annat lämpligt sätt. När en order att stanna ges med hjälp av ett stopptecken kan ordern vid behov förstärkas med hjälp av en ljudsignal, strålkastarljus, en vit lysraket, ett skott eller på något annat lämpligt sätt.

De dokument som enligt särskilda bestämmelser eller föreskrifter krävs i fråga om en farkosts befälhavare samt i fråga om själva farkosten och dess utrustning ska visas upp för den person som övervakar sjötrafiken på dennas begäran. Om ett sådant dokument saknas är farkostens befälhavare eller innehavare skyldig att inom en av den person som övervakar sjötrafiken utsatt skälig tid visa upp dokumentet för den tillsynsmyndighet som anvisas vid granskningen.

19 §

Förhindrande eller avbrytande av farkosters färd

Den person som övervakar sjötrafiken får hindra eller avbryta en farkosts färd eller trafik med farkost, om farkosten inte uppfyller de krav som anges i 107 eller 108 § eller de föreskrifter som utfärdats med stöd av 107 § 3 mom. eller 108 § 4 mom. eller om farkostens fortsatta färd är förenad med en uppenbar risk för olycka, störande av allmän ordning eller risk för olägenhet för miljön, eller om trafiken tillfälligt har avbrutits eller begränsats med anledning av nödvändigt byggnadsarbete i en allmän farled, tävlingar eller någon annan motsvarande orsak eller om ett beslut av Transport- och kommunikationsverket om regionala eller farkosttypspecifika förbud och begränsningar gäller i vattenområdet beträffande användningen av farkoster eller en viss farkost. Farkostens befälhavare är då skyldig att stanna farkosten.

Om en farkosts färd hindras eller avbryts ansvarar befälhavaren för farkost som måste bogseras, har ankrats eller lämnats vid en strand eller brygga.

En person som deltar i tillhandahållandet av användningstjänster för kanaltrafik får inom sitt verksamhetsområde på eget initiativ i brådskande fall fatta ett i 1 mom. avsett beslut som gäller i högst ett dygn. Beslutet ska omedelbart meddelas till Transport- och kommunikationsverket, som utan ogrundat dröjsmål ska fatta ett beslut om att avbryta eller fortsätta åtgärden.

20 §

Flyttning av farkoster

Huvudmannen för en allmän farled får bestämma att en farkost som finns i den allmänna farleden ska flyttas och en person som deltar i tillhandahållandet av användningstjänster får bestämma att en farkost som finns i kanalområdet eller området för en rörlig bro ska flyttas, om farkosten stör, hindrar eller äventyrar sjötrafiken eller miljön.

21 §

Farkost, del av farkost eller annat gods som sjunkit, fastnat eller driver

Om inte annat följer av 11 a kap. i sjölagen ska farkostens ägare eller den i vars besittning farkosten eller godset var så fort som möjligt avlägsna en farkost, del av en farkost eller gods som sjunkit, fastnat eller driver omkring i en farled eller inom något annat område som används för sjötrafik, om farkosten, delen eller godset medför fara eller olägenhet för sjötrafiken. Farkostens ägare eller den i vars besittning farkosten eller godset var ska vid behov på platsen i fråga sätta upp ett lämpligt tillfälligt märke för att varna sjöfarande.

Farkostens ägare eller den i vars besittning farkosten eller godset var ska utan dröjsmål anmäla en sådan situation som avses i 1 mom. till nödcentralen, sjöräddningscentralen eller VTS-tjänsteleverantören, som anmäler detta vidare till huvudmannen för farleden och Transport- och kommunikationsverket.

Om en farkost eller virkesflotte sjunker eller fastnar i en kanal eller annars blir urståndsatt att fortsätta färden i kanalen ska dess befälhavare genast anmäla detta till den som tillhandahåller tjänsterna för användning av kanalen, och denna anmäler fallet vidare till huvudmannen för farleden och Transport- och kommunikationsverket.

Bestämmelser om skyldigheten att ersätta en skada som orsakas av försummelse av en i 1-3 mom. avsedd åtgärd finns i skadeståndslagen.

Transport- och kommunikationsverket kan på den försumliges bekostnad vidta nödvändiga åtgärder för att avvärja fara eller avlägsna ett hinder. Transport- och kommunikationsverket har rätt att av polisen, Gränsbevakningsväsendet och Tullen få den handräckning som det behöver.

22 §

Skada som orsakats av en farkost eller virkesflotte

Om en farkost eller virkesflotte har orsakat skada på en kanals eller en rörlig bros konstruktioner, anläggningar, belysning eller utprickning ska befälhavaren utan dröjsmål anmäla skadan till den som tillhandahåller tjänster för användning av kanaler och rörliga broar, och denna anmäler skadan vidare till huvudmannen för farleden och Transport- och kommunikationsverket.

Bestämmelser om skyldigheten att ersätta en skada som orsakas av försummelse av en i 1-3 mom. avsedd åtgärd finns i skadeståndslagen.

Användning av ljus, signalfigurer samt ljud- och ljussignaler

23 §

Ljus, signalfigurer samt ljud- och ljussignaler för farkoster

En farkost ska föra sådana ljus som avses i kapitel C i sjövägsreglerna från solnedgång till soluppgång eller vid nedsatt sikt och i kapitel C avsedda signalfigurer under dagen.

En farkost eller virkesflotte som ligger till ankars på en plats som är skyddad med avseende på trafiksäkerheten, i en båthamn eller på någon annan motsvarande plats har inte skyldighet att visa sådana ljus eller signalfigurer som i kapitel C i sjövägsreglerna föreskrivs för farkoster till ankars.

Farkosten ska i enlighet med kapitel D i sjövägsreglerna avge ljud- och ljussignaler för att väcka andra sjöfarandes uppmärksamhet.

En farkost som används av myndigheter som övervakar sjötrafiken, försvarsmakten, räddningsväsendet, eller en sjöräddningsenhet i tjänste- eller larmuppdrag får, under brådskande uppdrag eller när det är nödvändigt för att varna den övriga sjötrafiken, föra runtlysande snabblixtljus med blått sken.

24 §

Ljus och signalfigurer för farkost under 12 meter

En motordriven farkost under 12 meter, som saknar mast, ska föra toppljuset minst 0,5 meter över sidoljuset eller de kombinerade sidoljuset.

På farkost under 12 meter behöver sidoljuset inte vara försedda med skärmar. Även om en sådan farkost inte är manöverfärdig eller är på grund, är den inte skyldig att visa de signalfigurer som i kapitel C i sjövägsreglerna föreskrivs för icke manöverfärdig farkost eller farkost på grund.

25 §

Ljus och signalfigurer för virkesflotte eller annat flytande föremål

När en virkesflotte eller något annat flytande föremål bogseras eller ligger till ankars och inte kan föra i 23 § avsedda ljus eller signalfigurer, ska vitt runtlysande ljus visas i virkesflottens eller föremålets förliga och akterliga delar. Ljuset ska vara synligt minst två nautiska mil. Om längden på den virkesflotte eller något annat flytande föremål som bogseras överstiger 100 meter, ska dylika ljus föras på högst 100 meters avstånd från varandra, såvida detta är möjligt i praktiken.

Om den virkesflotte eller något annat flytande föremål som bogseras är helt eller delvis osynligt under vattenytan ska det på dagen visas en signalfigur i form av en romb i släpets förliga och akterliga delar. Om längden på en sådan virkesflotte eller ett sådant annat flytande föremål överstiger 100 meter, ska signalfigurerna föras på högst 100 meters avstånd från varandra, såvida detta är möjligt i praktiken.

På i 1 mom. avsedda virkesflottor eller andra flytande föremål som bogseras och som är helt eller delvis osynliga under vattenytan kan ljus och signalfigurer vid behov placeras på lämpliga flöten eller flottörer som fastgjorts vid virkesflotten eller det flytande föremålet.

26 §

Ljus för färja

En färja ska visa

- 1) tre röda runtlysande ljus som monterats i diametralplansriktningen på den plats där de syns bäst, på minst 1 meters avstånd från varandra så, att de bildar en liksidig triangel med spetsen uppåt, varvid ljusen ska synas på ett avstånd av minst 1 nautisk mil, samt
- 2) två klotformade signalfigurer, lodrätt ovanför varandra, på ett inbördes avstånd av minst 0,75 meter, varvid den nedre är minst 4 meter över skrovet.

27 §

Ljus för farkost som går med aktern före

En motordriven farkost som är konstruerad så att den även kan gå med aktern före ska vid sådan gång föra i kapitel C i sjövägsreglerna föreskrivna ljus på ett sådant sätt att den faktiska färdriktningen anges.

På dagen ska en i 1 mom. avsedd farkost visa två klotformade signalfigurer med en diameter av minst 0,6 meter, monterade symmetriskt, en på vardera sidan av diametralplanet, minst 2 meter över skorstenen och överbyggnaderna samt minst 3 meter från varandra.

28 §

Signalfigurer för farkost från vilken dykning utförs

Farkoster eller flytande föremål från vilka dykning utförs ska när dykaren är i vattnet visa den internationella signalflaggan A enligt bilaga 2 som en skärm med minst 1 meters höjd, som ska vara belyst om natten. När signalfigur visas ska man försäkra sig om att den är synlig runt hela horisonten.

29 §

Signalfigurer för farkost under 20 meter

På en farkost under 20 meter får mindre signalfigurer och kortare inbördes lodräta avstånd mellan signalfigurer användas än vad som föreskrivs i bilaga I till sjövägsreglerna.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de tekniska detaljerna i fråga om de signalfigurer som avses i 1 mom.

30 §

Ljus och signalfigurer för farkost under sju meter

En farkost under sju meter på vars skrov eller däckshus det inte finns någon lämplig plats för montering av sidoljus på minst 1 meters höjd från farkostens vattenlinje får i stället för sådana ljus som föreskrivs i kapitel C i sjövägsreglerna visa runtlysande vitt ljus.

En farkost under sju meter är, med undantag för en maskindriven farkost med hissade segel, inte skyldig att visa de signalfigurer som föreskrivs i kapitel C i sjövägsreglerna.

31 §

Ljudsignaler i trånga farleder

När en farkost enligt kapitel D i sjövägsreglerna ska vara utrustad med vissla ska den före ankomsten till en i 14 § 3 mom. avsedd trång farled på en halv nautisk mils avstånd avge ett långt signalljud med visslan. En farkost som redan är i farleden ska svara på detta genom att med vissla i hastig följd avge minst fem korta signalljud.

När en farkost eller en virkesflotte anlöper en hamn eller en kaj vid en kanal eller avgår därför ska navigeringsåtgärderna vid behov meddelas andra trafikanter i närheten genom följande ljudsignaler med vissla:

- 1) tre långa och en kort ljudsignal vid ändring av kurs mot styrbord, samt
- 2) tre långa och två korta ljudsignaler vid ändring av kurs mot babord.

32 §

Ljudsignaler för mudderverk

När sikten är begränsad ska mudderverk, annan farkost eller flotte som används vid undervattensarbete eller liknande arbete och som har förankrats eller förtöjts så att sjötrafiken hindras eller försvåras, med vissla avge en sådan ljudsignal som farkoster till ankars ska avge enligt kapitel D i sjövägsreglerna, samt omedelbart därefter:

- 1) en serie av minst sex enkelslag med fartygsklockan om farkosten eller flotten kan passeras som om dess läge utmärkts med styrbordsmärke, nordmärke eller västmärke, eller
- 2) en serie av minst sex dubbelslag med fartygsklockan om farkosten eller flotten kan passeras som om dess läge utmärkts med babordsmärke, sydmärke eller ostmärke.

Särskilda bestämmelser om sjötrafik i kanaler och via rörliga broar

33 §

Förfaranden som ska iaktas i trafik längs kanaler och via rörliga broar

Den som färdas med farkost i kanaler eller via rörliga broar ska iaktta den omsorg och försiktighet som förutsätts enligt 5 § samt de förfaranden för ankomst, körordning och slussning som gäller i fråga om kanaler och rörliga broar.

Det är förbjudet att simma i kanaler och vid rörliga broar.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om ankomsten till kanaler och rörliga broar och de förfaranden som ska iaktas i fråga om dessa samt de krav som gäller i fråga om användningen av farkoster och deras utrustning.

34 §

Framförande av segelbåt inom Saima kanals arrendeområde

Farkost försedd med segel får framföras i Saima kanal endast med maskinkraft eller på bogser med bärgade segel.

35 §

Hastighetsbegränsning för trafik längs kanaler och via rörliga broar

Den allmänna hastighetsbegränsningen i slusskanaler och öppna kanaler samt i trafik via rörliga broar är nio kilometer i timmen, om inte Transport- och kommunikationsverket bestämmer något annat.

De platser där hastighetsbegränsningarna börjar och upphör anges med hastighetsbegränsningsmärken.

Hastighetsbegränsningarna gäller inte farkoster som deltar i livräddning eller farkoster som används av myndigheter i brådskande tjänsteuppdrag, förutsatt att nödvändig försiktighet iaktas i användningen av farkosten.

36 §

Anmälan av uppgifter om farkost som används för handelssjöfart i kanalområden

Befälhavaren på en farkost som används för handelssjöfart ska på begäran till den som tillhandahåller användningstjänster i kanaler och vid rörliga broar anmäla uppgifterna om farkosten, dess rutt och last eller uppgifterna om en virkesflotte som befälhavaren ansvarar för när den trafikerar i kanalområden.

37 §

Tobaksrökning och hantering av öppen eld

Tobaksrökning och hantering av öppen eld är förbjuden i närheten av fartyg som transporterar sprängämnen, brännbara vätskor eller andra eldfarliga ämnen.

38 §

Trafik som avstannar eller blir långsammare

De som trafikerar längs kanaler och via rörliga broar har inte rätt att av finska staten få ersättning om trafiken avstannar eller blir långsammare på grund av stockning, olyckshändelser, skada på kanal eller rörlig bro, nödvändiga reparationer, vattenavledning eller av andra liknande skäl.

39 §

Kanalavgifter

Inga avgifter, ersättningar eller arvoden tas ut för användningen av kanalerna under deras fastställda öppettider.

Angående tillståndsavgifterna i Saima kanal samt arvoden för öppnande av kanaler och rörliga broar under annan tid än de meddelade öppettiderna föreskrivs särskilt.

3 kap.

Särskilda behörighetskrav som gäller vid färd på vatten

40 §

Krav som ställs på befälhavare på en viss typ av farkost

Befälhavaren på en sådan typ av farkost som på grundval av farkostens slag, storlek, användningsändamål eller det område där den färdas bedöms medföra fara för någon annans hälsa eller för miljön ska ha fyllt 18 år och ha visat sig besitta de kunskaper och den förmåga som krävs för framförandet av en sådan farkost.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om en farkosts slag, storlek, användningsändamål och färdområde enligt 1 mom. och om de krav som ställs på farkostens befälhavare.

41 §

Behörighetskrav för befälhavare på nöjesfartyg

Befälhavaren på ett nöjesfartyg ska ha fyllt 18 år och ha ett internationellt förarbrev för fritidsbåt.

Villkor för erhållande av internationellt förarbrev för fritidsbåt är

- 1) minst 16 års ålder,
- 2) minst ett gällande körkort i grupp 1 enligt körkortslagen (386/2011) eller ett läkarintyg över att minst de krav på förarens hälsotillstånd som gäller för grupp 1 har uppfyllts,
- 3) att den sökande uppfyller examenskraven i resolution nr 40, som meddelats av arbetsgruppen för trafik på inlandsfarvatten vid FN:s ekonomiska kommission för Europa.

Den som ansöker om förarbrev för fritidsbåt ska kunna påvisa att han eller hon uppfyller de examenskrav som avses i 2 mom. 3 punkten

1) genom ett intyg över teoretiskt båt-kunnande utfärdat av en sådan båtorganisation eller ett sådant sjöfartsläroverk som följer upp sin utbildningsverksamhet och certifiering genom ett kvalitetssystem och vars kvalitetssystem för utbildningsverksamhet och certifiering har varit föremål för extern utvärdering högst fem år innan intyget daterats på ett sätt som Transport- och kommunikationsverket godkänt,

2) genom ett sådant förarbrev som avses i avdelning 99 § i lagen om transportservice eller något annat högre behörighetsbrev för däcksbefäl som är avsett för yrkesmässig sjöfart,

3) genom ett prov som avläggs på Transport- och kommunikationsverket och

4) genom ett intyg över praktiskt båt-kunnande utfärdat av en i 1 punkten avsedd båtorganisation eller ett sjöfartsläroverk.

Det internationella förarbrevet för fritidsbåt ska medföras i original ombord på farkosten.

Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter om examenskraven i anslutning till det prov som avses i 2 mom. 3 punkten.

42 §

Personer som reglerar sjötrafiken

En i 11 § 2 mom. avsedd person som reglerar sjötrafiken ska ha fyllt 18 år. Han eller hon ska ge sitt samtycke till uppdraget och få de anvisningar som uppdraget förutsätter.

Bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar tillämpas på den som förordnats att reglera sjötrafiken när han eller hon sköter uppdraget. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen.

43 §

Användare av radiosändare på farkost

Bestämmelser om det radiotillstånd som krävs för användning och innehav av radiosändare för maritim kommunikation och det behörighetsbevis som krävs för användning av sändare finns i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (917/2014).

44 §

Ansökan om och beviljande av internationellt förarbrev för fritidsbåt

Transport- och kommunikationsverket beviljar på ansökan sådana internationella förarbrev för fritidsbåt som avses i 41 § och lagrar uppgifterna om förarbrev i det trafik- och transportregister som avses i lagen om transportservice. För att förarbrev för fritidsbåt ska beviljas förutsätts att den sökande uppfyller de krav som anges i 41 §.

Ansökan om förarbrev för fritidsbåt ska innehålla alla uppgifter och utredningar som behövs för beviljande av förarbrev för fritidsbåt samt ett passfoto. Om den sökande ansöker om förarbrev för fritidsbåt för första gången ska han eller hon kunna styrka sin identitet på ett tillförlitligt sätt.

45 §

Giltigheten hos och förnyande av internationellt förarbrev för fritidsbåt

Internationellt förarbrev för fritidsbåt är i kraft tills vidare.

Om ett förarbrev för fritidsbåt har beviljats för viss tid och innehavaren vill förlänga dess giltighet ska han eller hon ansöka om förarbrev på nytt och till Transport- och kommunikationsverket lämna in en kopia av det körkort eller läkarintyg som avses i 41 § 2 mom. samt en kopia av det tidigare förarbrevet för fritidsbåt.

Om ett internationellt förarbrev för fritidsbåt förkommit eller förstörts kan ett nytt förarbrev beviljas utan utredning om hälsotillstånd och uppfyllande av examenskrav.

46 §

Behörighetskrav för förare av hyresbåt

Bestämmelser om behörighetsbrev för förare av hyresbåt finns i avdelning 102 § i lagen om transportservice.

4 kap.

Utmärkning av farleder och reglering av sjötrafik

Säkerhetsanordningar för sjöfart

47 §

Säkerhetsanordningar för sjöfart

Med säkerhetsanordning för sjöfart avses en konstruktion och anordning som placerats på ett vattenområde eller en strand för utmärkning av en farled eller för reglering och tryggnad av sjötrafiken i övrigt.

Fasta säkerhetsanordningar är elektroniska positionsbestämningsstationer och positionsbestämningsanordningar, radarmärken, havsfyror, ens- och sektorfyror, ensmärken, randmärken, kummel och andra igenkänningsmärken samt övriga med dessa jämförliga fasta anordningar.

Flytande säkerhetsanordningar är bojar, remmarbojar och remmare.

48 §

Meddelande av föreskrifter om säkerhetsanordningar

Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter

1) om utmärkning och belysning av farlederna samt det utprickningssystem som ska användas,

2) om benämningarna på de säkerhetsanordningar för sjöfart och på övriga anordningar som används vid utmärkning av farleder samt om anordningarnas konstruktion, om vad de anger samt om deras färg- och ljuskaraktärer, samt

3) om uppförande, utsättning, ändring och avlägsnande av säkerhetsanordningar för sjöfart samt om när dessa är i funktion.

49 §

Fastställande av allmän farled samt placering och avlägsnande av säkerhetsanordning

Utöver vad som föreskrivs om inrättande av allmän farled i 10 kap. 2-4 § i vattenlagen och om placering av säkerhetsanordningar i 5 § ska tillstånd för placering av säkerhetsanordning sökas hos Transport- och kommunikationsverket. Ansökan ska godkännas om farleden och dess säkerhetsanordningar inte äventyrar trafiksäkerheten och uppgifterna om dem är tillräckliga och ändamålsenliga. I beslutet ska anges villkoren för inrättandet, placeringen och underhållet av farleden och dess säkerhetsanordningar. Huvudmannen för farleden ska lämna uppgifterna om farleden och dess säkerhetsanordningar samt placeringen av dessa till Transport- och kommunikationsverket, som för in dem i informationssystemen och på sjökorten. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om vilka uppgifter som ska lämnas och hur de ska förmedlas.

Den som erhåller ett i 1 mom. avsett farledsbeslut får inte utan ett nytt tillstånd från Transport- och kommunikationsverket ändra eller avlägsna en säkerhetsanordning för sjöfart som placerats eller byggts med stöd av farledsbeslutet.

Om en säkerhetsanordning som avses i ett sådant beslut om farled som avses i 1 mom. är bristfällig eller vilseledande ska Transport- och kommunikationsverket uppmana den underhållsskyldiga att reparera anordningen inom utsatt tid. Om anordningen trots uppmaning inte repareras kan Transport- och kommunikationsverket reparera den på den underhållsskyldigas bekostnad.

Vid utmärkning av enskilda farleder får man inte använda sådana säkerhetsanordningar för sjöfart som är avsedda för utmärkning av allmänna farleder.

50 §

Vilseledande ljus eller anordning

I närheten av farled eller annat sjötrafikområde får inte placeras sådana reklamljus, signal-ljus eller andra anordningar som på ett vilseledande sätt liknar någon säkerhetsanordning för sjöfarten eller som annars kan medföra fara för sjöfarten.

51 §

Fastgöring i säkerhetsanordning

Det är förbjudet att i en säkerhetsanordning för allmänna farleder fastgöra en farkost, ett fångstredskap eller något annat föremål som äventyrar säkerhetsanordningens funktion.

52 §

Säkerhetsanordning ur funktion

Om en säkerhetsanordning för sjöfart som är avsedd för utmärkning av allmän farled inte fungerar på uppdraget sätt eller om en sådan anordning har försvunnit, blivit skadad, förskjutits från sin plats eller av någon annan orsak är vilseledande, ska var och en som upptäcker detta anmäla det till Transport- och kommunikationsverket.

Stopptecken, sjötrafikmärken och ljussignaler som används i regleringen av sjötrafik

53 §

Stopptecken som ges till farkoster

Med stopptecken avses genom syn-, hörsel- och radioförbindelsebaserade medel givna internationella stopptecken samt en särskild stoppmärkesplatta (figur 1) och ett rött blinkande ljus som ges samtidigt med ett blått blinkande larmljus. Av de internationella stoppmärkena ska i första hand användas bokstaven L, vilken som signalflagga är indelad i gula och svarta fält (figur 2), och som morsetecken kort-lång-kort-kort (...). Stoppmärkesplattan i figur 1 kan vara försedd med ordet STOP eller en märkning som anger en viss myndighet. Den synliga baksidan av plattan ska vara grå, om inte plattan anger förbud i bägge riktningarna. Plattan ska ha en reflekterande yta i avsedd färg och enligt behov förses med belysning.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om andra än internationella stoppmärkens placering, färger, konstruktion och dimensionering.



Figur 1. Exempel på stoppmärkesplatta



Figur 2. L-flagga

54 §

Placering av sjötrafikmärken och ljussignaler

Vid placeringen av sjötrafikmärken och ljussignaler iakttas vad som i 10 kap. 5 § i vattenlagen bestäms om rätt för den som är huvudman för en allmän farled att i vattendraget eller på dess strand placera ut säkerhetsanordningar för sjöfarten.

För placeringen av sjötrafikmärken och ljussignaler i en allmän farled ansvarar huvudmannen för farleden, och för placeringen av sjötrafikmärken och ljussignaler i områden utanför en allmän farled ansvarar kommunen. För placeringen av märken som betecknar begränsad segelfri höjd, luftledningmärken samt kabel- och ledningstavlor inklusive riktmärken ansvarar den som äger luftledningen, kabeln, ledningen eller den konstruktion som begränsar den segelfria höjden.

Transport- och kommunikationsverket ska informeras om var sjötrafikmärken och ljussignaler placerats inklusive lokaliseringuppgifter. Transport- och kommunikationsverket kan avlägsna eller flytta ett sjötrafikmärke eller en ljussignal som satts ut på en oändamålsenlig plats.

Om en i 2 mom. avsedd aktör inte har placerat ut ett sjötrafikmärke eller en ljussignal eller om ett sjötrafikmärke eller en ljussignal som denna placerat ut uppvisar brister eller är vilseledande, ska Transport- och kommunikationsverket uppmana aktören i fråga att inom en utsatt tid placera ut eller korrigera sjötrafikmärket eller ljussignalen. Om sjötrafikmärket eller ljussignalen trots uppmaning inte placeras ut eller korrigeras kan Transport- och kommunikationsverket placera ut eller korrigera sjötrafikmärket eller ljussignalen på denna aktörs bekostnad.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om vilka uppgifter som enligt 3 mom. ska lämnas till det och hur de ska förmedlas.

55 §

Ljussignal

Sjötrafiken kan regleras med ljussignaler på kanaler och vid rörliga broar, i trånga passager, i skarpa krökar, i korsningar mellan isvägar och farleder och i hamnområden.

Ljussignalerna ska monteras på svarta fondskivor, som är fästa på hamn-, sluss- eller brokonstruktionerna eller placerade på högra sidan om farleden i förhållande till färdriktningen.

Ljussignalerna har följande innebörder (bilaga 1, figur 1):

- 1) Två röda fasta ljus bredvid varandra: Genomfart förbjuden.
- 2) Ett rött fast ljus: Genomfart förbjuden.
- 3) Två gröna fasta ljus bredvid varandra: Genomfart tillåten.
- 4) Ett grönt fast ljus: Genomfart tillåten. Eventuella trafikrestriktioner tillkännages med särskilda signaler.
- 5) Ett blått blinkljus: Den segelfria höjden har begränsats på grund av stängd rörlig bro eller port som begränsar den segelfria höjden. Farkoster som är högre än den tillåtna segelfria höjden, som anges med ett sådant trafikmärke på bron eller porten som överensstämmer med figuren i 81 §, får inte passera. Farkosterna är själva ansvariga för att deras masthöjd är adekvat.
- 6) Ett vitt fast ljus: En anländande farkost eller virkesflotte har observerats men ska invänta anvisningar.
- 7) Ett vitt blinkljus: Farkosten eller virkesflotten har observerats. Slussen eller farleden görs klar och farkosten eller virkesflotten kan bereda sig på passage.
- 8) Ett gult blinkljus: Slussen, den rörliga bron eller en korsning mellan isväg och farled eller någon annan särskild plats i farleden är obevakad eller fungerar enligt självbetjäningsprincipen. Genomfart är tillåten på eget ansvar med iakttagande av försiktighet. Eventuella trafikrestriktioner tillkännages med särskilda signaler eller trafikmärke.

56 §

Placering och utformning av sjötrafikmärken

Sjötrafikmärken ska placeras så att de är lätta att upptäcka och inte stör trafiken.

Den synliga baksidan av ett sjötrafikmärke ska vara grå, om inte märket anger förbud, påbud eller information i bägge riktningarna.

Sjötrafikmärkena ska ha en reflekterande yta i avsedd färg och enligt behov förses med belysning.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om sjötrafikmärkens och ljussignalers placering, färger, konstruktion och dimensionering.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om utmärkning av ledningar, kablar och andra motsvarande konstruktioner och anordningar som är placerade i eller ovanför vattendrag.

57 §

Sjötrafikmärkens verkningsområde

Ett sjötrafikmärkes verkningsområde börjar vid märket, om inte något annat har preciserats med hjälpmärken eller på något annat särskilt sätt. Verkningsområdet utsträcker sig till det märke som anger att det förbud, påbud eller den begränsning som har angetts med märket upphör. Om inget ovan avsett märke eller något hjälpmärke särskilt utvisar var verkningsområdet upphör fortsätter verkningsområdet fram till det motsvarande märket som har satts upp för trafiken i motsatt riktning.

58 §

Kategorier av sjötrafikmärken

Sjötrafikmärkena består av

- 1) förbudsmärken,
- 2) påbudsmärken,
- 3) begränsningsmärken,
- 4) varningsmärken,
- 5) informationsmärken,
- 6) hjälpmärken,
- 7) kabel- och ledningstavlor samt riktmärken.

59 §

Förbudsmärken

Ett förbudsmärke informerar sjötrafikanten om att något är förbjudet.

Förbudsmärket är kvadratformat. Det kantas av en röd bård. I märkets vita mittfält finns det en figur eller beteckning i svart som anger förbudets art, och ett rött streck löper diagonalt över det vita fältet.

60 §

Påbudsmärken

Påbudsmärken ålägger sjötrafikanterna att agera på det sätt som märket anger.
Påbudsmärket är kvadratformat. Det kantas av en röd bård. I märkets vita mittfält finns det en figur eller beteckning i svart som anger påbudets art.

61 §

Begränsningsmärken

Ett begränsningsmärke begränsar sjötrafikanternas agerande.
Begränsningsmärket är kvadratformat. Det kantas av en röd bård. I märkets vita mittfält finns det en figur eller beteckning i svart som anger begränsningens art.

62 §

Varningsmärken

Varningsmärken används för att markera sådana ställen i vattenområdet som är farliga för sjötrafiken.
Varningsmärket är kvadratformat. Det kantas av en röd bård. I märkets vita mittfält finns det en figur eller beteckning i svart som anger varningens art.

63 §

Informationsmärken

Informationsmärken används för att ge sjötrafikanterna nödvändig information.
Informationsmärket är kvadratformat, med en vit figur eller beteckning på blå botten som utvisar informationens art.

64 §

Hjälpmärken

I kombination med förbuds-, påbuds-, begränsnings-, varnings- eller informationsmärken kan en rektangulär, vit tillägsskylt användas som hjälpmärke för att förtydliga huvudmärkets syfte eller objekt.

65 §

Kabel- och ledningstavlor samt riktmärken

En kabel- och ledningstavla och ett riktmärke utvisar den plats i en farled eller ett annat vattenområde där en kabel eller ledning är nedsänkt i vattnet.

Förbudsmärken

66 §

Förbud mot ankring

Märket för förbud mot ankring förbjuder ankring samt dragning av ankare, vajrar och kättingar inom ett område som sträcker sig 100 m i vardera riktningen från märket. Märket placeras på vardera sidan av farleden på en plats där ankring är förbjuden på grund av en undervattenskabel eller undervattenskonstruktion, så att det är synligt i båda färdriktningarna. På märket finns en figur som föreställer ett ankare (figur 3)..



Figur 3. Förbud mot ankring

67 §

Angöringsförbud

Angöringsförbudsmärket förbjuder ankring och angöring vid strand, kaj eller brygga inom ett verkningsområde som anges med hjälpmärke. På märket finns bokstaven P. (figur 4).



Figur 4. Angöringsförbud

68 §

Förbud mot förtöjning

Märket som anger förbud mot förtöjning förbjuder farkoster och virkesflottar att förtöja vid strand, kaj eller brygga 50 m i vardera riktningen från märket, om inte ett annat verkningsområde har angetts med hjälpmärke. På märket finns en figur som föreställer en pollare och en lina (figur 5).



Figur 5. Förbud mot förtöjning

69 §

Omkörningsförbud

Omkörningsförbudsmärket anger förbud mot omkörning av farkoster och virkesflottar. Märket placeras på högra sidan av farleden i förhållande till färdriktningen. På märket finns två likriktade pilar (figur 6).



Figur 6. Omkörningsförbud

70 §

Mötesförbud

Mötesförbudsmärket förbjuder både möte mellan farkoster och all omkörning på farledsavsnittet mellan mötesförbudsmärket och motsvarande märke i motsatt riktning eller märket som anger att mötesförbudet upphör, om inget annat märkts ut gällande förbudsområdet. Förbudet gäller inte vid möte med virkesflotte eller farkost med en längd under 20 meter, om inga hinder finns för farkosternas fria fart. Märket placeras på högra sidan av farleden i förhållande till färdriktningen. På märket finns två pilar som pekar i motsatta riktningar (figur 7).

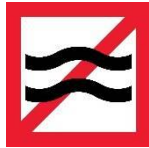


Figur 7. Mötesförbud

71 §

Förbjudet att orsaka svall

På verkningsområdet för ett märke som anger förbud mot att orsaka svall ska sjötrafikanten reglera farkostens fart så att inte för stort svall eller annan sugeffekt uppstår som kan åsamka skada på stationära eller rörliga farkoster, konstruktioner, omgivningen i övrigt eller påverka användningen av vattendraget. Farkosten ska ändå kunna framföras i den fart som krävs för att bibehålla en säker manöverförmåga. Märkets verkningsområde preciseras vid behov med hjälpmärke. På märket finns en figur som föreställer svallvågor (figur 8).



Figur 8. Förbudet att orsaka svall

72 §

Förbud mot vattenskidåkning

Ett märke som anger förbud mot vattenskidåkning innebär att vattenskidåkning är förbjuden. Märkets verkningsområde preciseras vid behov med hjälpmärke. På märket finns en figur som föreställer en vattenskidåkare (figur 9).



Figur 9. Förbud mot vattenskidåkning

73 §

Förbud mot brädsegling

Ett märke som anger förbud mot vattenskidåkning innebär att vattenskidåkning är förbjuden. Märkets verkningsområde preciseras vid behov med hjälpmärke. På märket finns en figur som föreställer en brädseglare (figur 10).



Figur 10. Förbud mot brädsegling

74 §

Förbud mot användning av motor

Ett märke som anger förbud mot användning av motor förbjuder framförande av farkost med hjälp av motorkraft. Vid behov preciseras trafikbegränsningarna och märkets verkningsområde med hjälpmärke. På märket finns en figur som föreställer en propeller (figur 11).



Figur 11. Förbud mot användning av motor

75 §

Förbud mot vattenskoteråkning

Ett märke som anger förbud mot vattenskoteråkning förbjuder åkning med vattenskoter eller någon annan motsvarande farkost. Märkets verkningsområde preciseras vid behov med hjälpmärke. På märket finns en figur som föreställer vattenskoteråkning (figur 12).



Figur 12. Förbud mot vattenskoteråkning

76 §

Simning förbjuden

Simförbudsmärket förbjuder simning i vattenområdet. Märkets verkningsområde preciseras vid behov med hjälpmärke. På märket finns en figur som föreställer en simmare och vågor (figur 13).



Figur 13. Simning förbjuden

Påbudsmärken

77 §

157

Stoppmärke

Stoppmärket används i kombination med ljussignaler för att ange var farkostens eller virkesflottens förstäv senast ska stanna då ljussignalerna anger körförbud. I märkets mittfält finns ett vågrätt streck. Märket kan placeras, beroende på terrängen eller konstruktionerna på väntplatsen, på farledens högra eller vänstra sida i förhållande till färdriktningen (figur 14).



Figur 14. Stoppmärke

78 §

Påbud om ljudsignal, signalart

Vid ett märke som anger påbud om ljudsignal ska farkosten avge ljudsignal, vars art anges med ett hjälpmärke. I märkets mittfält finns en cirkel. Märket placeras på högra sidan av farleden i förhållande till färdriktningen (figur 15).



Figur 15. Påbud om ljudsignal

79 §

Påbud om anrop

Vid märket för påbud om anrop ska farkosten ta kontakt per radiotelefon såsom märket visar. På märket finns en bokstavsförkortning för typen av radiotelefon och anropskanalens nummer anges nedanför. Nödvändiga ytterligare kontakthanvisningar anges med hjälpmärke. Märket placeras på ett synligt ställe i förhållande till färdriktningen (figur 16).



Figur 16. Påbud om anrop

Begränsningsmärken

80 §

Hastighetsbegränsning

Hastighetsbegränsningsmärket anger den högsta tillåtna hastigheten i kilometer i timmen (km/h). Ett preciserat verkningsområde för hastighetsbegränsningen eller hastighetsbegränsningen i knop (knots) kan vid behov anges med hjälpmärke. Ett märke som gäller en farled ska, om möjligt, placeras på högra sidan av farleden i förhållande till färdriktningen (figur 17).



Figur 17. Hastighetsbegränsning

81 §

Begränsad segelfri höjd

Märket för begränsad segelfri höjd anger att den segelfria höjden är begränsad vid märket eller på ett farledsavsnitt som är markerat med sådana märken. Siffrorna i märkets mittfält anger den högsta tillåtna segelfria höjden i meter (figur 18). Vid märkets övre kant finns en nedåtpunkterande triangel. Märket placeras antingen på farledens högra sida i förhållande till färdriktningen eller på vardera sidan, utom vid broar, där det fästs på brobalken. I fråga om luftledningarna kan märket fästas direkt på ledningen. Om märket är försett med ett hjälpmärke som anger den riktning i vilken begränsningen gäller (figur 34), utvisar märket den högsta tillåtna segelfria höjden i den angivna riktningen.



Figur 18. Begränsad segelfri höjd

82 §

Begränsat djup

Märket för begränsat djup anger att leddjupgåendet är begränsat vid märket eller på ett farledsavsnitt som är markerat med sådana märken. Siffrorna i märkets mittfält anger det maxi-

mala leddjupgåendet i meter. Vid märkets nedre kant finns en uppåtpekande triangel (figur 19).



Figur 19. Begränsat djup

83 §

Begränsad bredd

Märket för begränsad bredd anger att fartygsbredden är begränsad vid ett dylikt märke eller på ett farledsavsnitt som är markerat med sådana märken. Siffrorna i märkets mittfält anger den maximala farkostbredden i meter. Trianglar vid märkets vänstra respektive högra kant pekar in mot de siffror som anger största tillåtna fartygsbredd. Märket kan placeras på farledens högra eller vänstra sida i förhållande till färdriktningen (figur 20).



Figur 20. Begränsad bredd

Varningsmärken

84 §

Allmänt varningsmärke

Det allmänna varningsmärket anger att särskild försiktighet ska iakttas i sjötrafik i märkets närhet. Orsaken till varningen samt preciseringar av dess verkningsområde kan vid behov anges med hjälpmärke. I märkets mittfält finns ett lodrätt streck (figur 21).



Figur 21. Allmänt varningsmärke

85 §

Kraftig ström och strömriktning

Märket för kraftig ström varnar om att det efter märket förekommer strömning i farleden, vilket inverkar störande på farkostens navigering. Strömriktningen kan vid behov anges med hjälpmärke. I märkets mittfält finns en figur som föreställer strömning. Märket kan placeras på farledens högra eller vänstra sida i förhållande till färdriktningen (figur 22).



Figur 22. Kraftig ström och strömriktning

86 §

Farledskant

Farledskantsmärket varnar om farledskant och anger farledskantens avstånd från märket. Den vida triangeln i märkets mittfält anger den vinkelräta riktningen till farledens kant och siffrorna i triangeln anger avståndet i meter mellan farledskanten och märket (figur 23).



Figur 23. Farledskant

87 §

Varning om badplats

Ett märke för varning om badplats används för att varna om en badplats. På märket finns en figur som föreställer huvudet på en badande och vågor (figur 24).



Figur 24. Varning om badplats

Informationsmärken

88 §

Angöring tillåten

Angöringsmärket anger kajer och andra platser som reserverats för angöring. Angöring av farkost och virkesflotte vid strand eller, om detta inte är möjligt, ankring av dessa är tillåten på den sida av farleden där märket har placerats. På märket finns bokstaven P (figur 25). Märket kan förses med hjälpmärke enligt figur 34 som utvisar den riktning i vilken huvudmärket gäller.



Figur 25. Angöring tillåten

89 §

Förtöjning tillåten

Förtöjningsmärket anger att förtöjning är tillåten för farkoster och virkesflottor vid strand eller kaj invid märket och 50 meter i vardera riktningen från märket, om inte verkningsområdet angetts på annat sätt med hjälpmärke. På märket finns en figur som föreställer en pollare och en lina (figur 26).



Figur 26. Förtöjning tillåten

90 §

Luftledning

Luftledningsmärket anger den punkt där en luftledning korsar farleden. Märket kan placeras antingen på farledens högra sida i förhållande till färdriktningen eller på vardera sidan av farleden på den punkt där ledningen korsar farleden. Märket är försett med en figur som förestäl-

ler en blixtnedslagsmarkering (figur 27). Märket används i kombination med märket begränsad segelfri höjd, som placeras ovanför luftledningsmärket. Om flera luftledningar förekommer i närheten av varandra, utmärks de yttersta ledningarna med en kombination av märket för begränsad segelfri höjd och märket för luftledning, och eventuellt dessutom med en hjälpskylt. I detta fall anges den säkra segelfria höjden under den lägsta luftledningen på märket för begränsad segelfri höjd. Luftledningsmärket används inte i kombination med märket för begränsad segelfri höjd då detta fästs på luftledningen.



Figur 27. Luftledning

91 §

Telefon

Telefonmärket anger att det finns en telefon för allmänheten. På märket finns en figur som föreställer en telefon (figur 28). Märket kan förses med en hjälpskylt enligt figur 35 som anger på vilken plats eller på vilket avstånd telefonen finns.



Figur 28. Telefon

92 §

Korsande färjled

Märket för korsande färjled anger att vattenområdet och möjligen också en farled på området korsas av en färjled. På märket finns en figur som föreställer en färja. Om färjan är linstyrd är märket även försett med ett vitt streck som föreställer en vajer (figur 29). Därtill kan en hjälpskylt med texten ”Se upp för vajern” användas i samband med märket. Om färjan är frigående saknar märket det streck som föreställer vajern (figur 30). Om färjleden korsar en farled som används för handelssjöfart används därtill ett märke enligt figur 15 (påbud om ljudsignal), som med hjälpskylt fästs överst. Märkena placeras på en synlig plats och på ett tillräckligt avstånd från den plats där farleden korsas av färjleden, så att farkosterna vid behov hinner stanna. Om färjleden korsar en grund farled, eller om ingen allmän farled korsar färjleden, kan de märken som utvisar färjledskorsningen alternativt placeras i ändan av bryggorna.



Figur 29. Korsande färjled (vajerfärja)



Figur 30. Korsande färjled (fritt gående)

93 §

Anropsställe

Märket för anropsställe anger att det från farleden är möjligt att ta kontakt per radiotelefon på den anropskanal som märket anger. På märket finns en bokstavsförkortning för typen av radiotelefon och anropskanalens nummer anges nedanför (figur 31). Märket placeras på ett synligt ställe i förhållande till färdriktningen.



Figur 31. Anropsställe

94 §

Dricksvatten

Ett dricksvattenmärke anger att det finns tillgång till en vattenpost. På märket finns en figur som föreställer en vattenkran (figur 32). Märket kan också förses med ett hjälpmärke som anger var vattenposten är belägen.



Figur 32. Dricksvatten

95 §

Förbud, påbud eller begränsning upphör

Märket för upphörande anger att ett förbud, ett påbud eller en begränsning upphör. På märket finns ett diagonalt streck (figur 33). Märket placeras på högra sidan av farleden i färdriktningen eller på baksidan av ett märke som utvisar förbud, påbud eller begränsning och som är avsett för den motsatta färdriktningen.



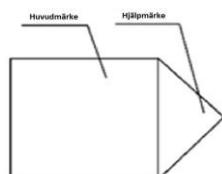
Figur 33. Förbud, påbud eller begränsning upphör

Hjälpmärken

96 §

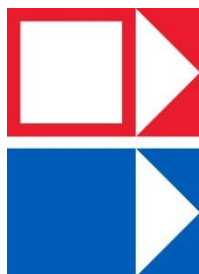
Hjälpärke som anger den riktning i vilken huvudmärket gäller

Verkningsriktningsmärket anger i vilken riktning huvudmärket gäller. Märket är en rätvinklig triangel vars räta vinkel pekar i den riktning som märket gäller (figur 34a). Märkestriangelns vertikala sida är lika hög som huvudmärket, och märkestriangeln fästs direkt bredvid huvudmärket.



Figur 34a. Hjälpmärke som anger den riktning i vilken huvudmärket gäller

För att förbättra åskådligheten kan man i hjälpmärket, som anger den riktning i vilken huvudmärket gäller, använda en rektangulär botten, vars färg bestäms enligt huvudmärkets färg (figur 34b).



Figur 34b. Rektangulär botten för hjälpmärke

97 §

Hjälpskylt

En hjälpskylt preciserar huvudmärkets innebörd. Hjälpskylten är rektangulär och har samma bredd som huvudmärket (figurerna 35, 15 och 22). Hjälpskyltar som anger avstånd eller den sträcka på vilken märket gäller fästs ovanför huvudmärket. Övriga hjälpskyltar som preciserar huvudmärket fästs nedanför huvudmärket.



Figur 35. Hjälpskylt

Kabel- och ledningstavlor samt riktmärken

98 §

Kabel- och ledningstavlor

Kabel- och ledningstavlor utvisar platsen i en farled eller ett annat trafikerat vattenområde, där en kabel, vatten- eller avloppsledning eller annan ledning är nedsänkt i vattnet. Kabel- och ledningstavlorna är rektangulära med texten KAAPELI, (KABEL eller CABLE) eller ett omnämmande av kabelns karaktär (t.ex. LJUSFIBERKABEL) i stora svarta bokstäver på kromgul botten, och på ledningstavlan anges också ledningens karaktär (t.ex. NATURGAS eller VATTENLEDNING) (figur 36). En kabel- eller ledningstavla placeras på vardera stranden till vattenområdet vinkelrätt mot kabelns, vattenledningens, avloppsledningens eller en annan lednings riktning så, att den räta linjen som löper genom tavlorna utvisar kabelns, vattenledningens, avloppsledningens eller en annan lednings läge.



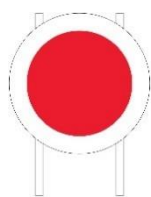
Figur 36. Kabel- och ledningstavlor

99 §

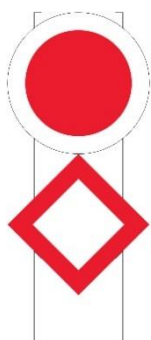
Riktmärken

166

Riktmärken kan användas för att precisera en kabels eller lednings läge på ett ställe där den korsar en farled, om detta inte tillräckligt tydligt kan utvisas med kabeltavlor. Den nedre (figur 37a) och övre (figur 37b) linje som löper genom riktmärkena, utvisar kabelns eller ledningens läge vid farleden. Det nedre riktmärket är ett cirkelformigt rött märke försett med en vit bård. Den vita bårdens bredd utgör 1/8 av märkets diameter. Det övre riktmärket består av två ovanpå varandra placerade märken, av vilka det övre är identiskt med det nedre riktmärket. Omedelbart nedanför detta finns ett snedställt kvadratisk vitt märke med en röd bård, vars bredd utgör 1/8 av märkets diagonal. Riktmärkenas höjd ska dimensioneras så att man tydligt kan se riktmärkena från farleden som korsar kabeln.



Figur 37a. Riktmärke, nedre



Figur 37b. Riktmärke, övre

5 kap.

Förbud och begränsningar samt tillstånd till tävlingar och övningar

100 §

Tillfällig stängning av vattenområde

Transport- och kommunikationsverket kan med anledning av en olycka eller någon annan motsvarande orsak bestämma att sjötrafiken tillfälligt ska avbrytas eller begränsas i ett vattenområde. Sjötrafikanterna ska informeras om avbrottet på behörigt sätt.

101 §

Förbud och begränsningar som gäller ett visst område eller en viss farkosttyp

Transport- och kommunikationsverket kan förbjuda eller begränsa trafik med farkoster på ett visst vattenområde för viss tid eller tills vidare, om förbudet eller begränsningen prövas vara nödvändig till skydd för trafiken, miljön, fisket eller någon annan näring eller för allmänt nyttjande av naturen för rekreation eller något annat allmänt intresse.

Om användningen av en viss motordriven farkosttyp medför särskilt betydande olägenheter för naturen eller den övriga miljön, fisket eller någon annan näring, allmänt nyttjande av naturen för rekreation eller något annat allmänt intresse, kan Transport- och kommunikationsverket förbjuda eller begränsa användningen av denna farkosttyp på ett visst område.

Förbuden eller begränsningarna, med undantag för hastighetsbegränsningar, gäller inte användningen av farkoster som behövs för arbetet eller på grund av bostadens läge och inte heller användningen av svårt rörelsehindrade personers farkoster, om inte något annat bestäms i beslutet av särskilt vägande skäl. Sådant framförande av farkost som är nödvändigt för utförande av tjänsteuppdrag, uppdrag för prehospital akutsjukvård och räddningsuppdrag, trygghandlet av Försvarsmaktens verksamhet samt andra motsvarande orsaker är tillåtet oberoende av förbud eller begränsningar.

102 §

Behandlingen av förbuds- och begränsningsärenden

En framställan om ett sådant förbud eller en sådan begränsning som avses i 101 § kan göras av kommunen eller en kommunmedlem eller av en sådan myndighet, sammanslutning eller ägare till ett vattenområde som berörs av saken. Utfärdandet av förbud eller begränsningar kan också inledas av Farledsverket, Transport- och kommunikationsverket eller den regionala närings-, trafik- och miljöcentralen. Framställan om utfärdande av förbud eller begränsning ska lämnas skriftligen till Transport- och kommunikationsverket. Av framställan ska framgå giltighetstiden och grunderna för förbudet eller begränsningen samt andra omständigheter som är viktiga med tanke på behandlingen av ärendet. Det vattenområde för vilket förbudet eller begränsningen söks ska anges på en karta i ändamålsenlig skala.

Innan förbud eller begränsningar utfärdas ska den kommun vars område förbudet eller begränsningen gäller höras, och de myndigheter, sammanslutningar, ägare till vattenområden och andra som berörs av saken ska ges tillfälle att bli hörda. Transport- och kommunikationsverket eller, om det är en kommun som gjort framställan, kommunen ska på det sätt som föreskrivs om offentliga kungörelser kungöra beslutet minst 14 dagar på kommunens anslagstavla. Dessutom ska kungörelsen offentliggöras i tillräckligt god tid genom annonsering i minst en tidning med allmän spridning på orten. Kungörelsekostnaderna betalas av statens medel.

Anmärkningar med anledning av framställan ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket inom 14 dagar från utgången av kungörelsetiden.

Utfärdas ett förbud eller en begränsning på framställan av kommunen, ska förbudet eller begränsningen utformas enligt framställningen, om det inte är nödvändigt att avvika från denna med hänsyn till principen om ett opartiskt bemötande av medborgarna eller med hänsyn till den regionala enhetligheten eller av andra särskilda orsaker.

Transport- och kommunikationsverket ska kungöra sitt beslut genom att iaktta vad som i 2 mom. bestäms om hörande. Av kungörelsen angående beslutet ska framgå vem som utfärdat beslutet, datum för utfärdande, beslutets huvudsakliga innehåll samt när förbudet eller be-

gränsningen träder i kraft. Av kungörelsen ska även framgå var närmare uppgifter om beslutet kan fås.

Transport- och kommunikationsverket ska i god tid innan förbudet eller begränsningen träder i kraft delge beslutet till den som gjort framställningen, kommunen i fråga, vattenområdets ägare eller innehavare samt de tillsynsmyndigheter saken berör.

103 §

Ikraftträdande av förbud och begränsningar

Transport- och kommunikationsverket kan bestämma att dess beslut om förbud eller begränsningar även om det överklagas ska träda i kraft på det sätt som bestäms i beslutet och efter det att beslutet har tillkännagivits. Besvärinstansen kan dock förbjuda att beslutet verkställs.

104 §

Utmärkning av förbud och begränsningar

Förbud eller begränsningar ska, om möjligt, utmärkas på det vattenområde som de gäller eller i dess närhet. För utmärkningen av förbud eller begränsningar i en allmän farled ansvarar huvudmannen för farleden och på andra ställen den kommun vars område förbudet eller begränsningen gäller.

Hastighetsbegränsningar ska, om möjligt, utmärkas av den nationella sjökortsmyndigheten eller en av denna auktoriserad part i de sjökort som publiceras.

Som förbuds- och begränsningsmärken används sjötrafikmärken enligt denna lag.

Vid placeringen av märken som utvisar förbud och begränsningar iakttas vad som i 10 kap. 5 § i vattenlagen bestäms om rätt för den som är huvudman för en allmän farled att i vattendraget eller på dess strand placera ut säkerhetsanordningar för sjöfarten.

105 §

Ändring av beslut om förbud eller begränsningar

Ett beslut om förbud eller begränsningar som har meddelats enligt 101 § kan ändras, om de förhållanden som rådde när beslutet fattades väsentligen har förändrats eller om det senare konstateras att de har varit väsentligen andra än vad som förutsattes då beslutet meddelades. Då ska bestämmelserna om behandlingen av förbuds- och begränsningsärenden i 102 § iakttas i tillämpliga delar.

106 §

Tillstånd till tävlingar, övningar och andra evenemang

För återkommande eller permanent anordnande av tävlingar, övningar eller andra evenemang med motordrivna farkoster på ett och samma vattenområde ska, utöver det som någon annanstans i lag bestäms om tillståndsplikt, tillstånd sökas hos den kommunala miljövårdsmyndigheten. Tillstånd behövs dock inte för ett område som i en detaljplan har reserverats för ändamålet eller för ett område för vilket det har beviljats miljötillstånd enligt miljöskyddslagen (527/2014).

Tillstånd ska också sökas för anordnande av ett enskilt evenemang, om evenemanget förväntas orsaka betydande olägenheter för miljön. Kommunen får ta ut en avgift för de tillstånd som avses i 1 mom. och i detta moment. De avgifter som kommunen tar ut får motsvara högst kommunens totala kostnader för prestationen. Grunderna för avgifterna till kommunen fastställs närmare i en taxa som antas av kommunen.

Tillstånd till ett evenemang som genomförs på flera kommuners område beviljas av den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen. Tillstånd till ett evenemang som genomförs inom flera närings-, trafik- och miljöcentralers verksamhetsområde beviljas av den behöriga närings-, trafik- och miljöcentral inom vars verksamhetsområde evenemanget huvudsakligen genomförs.

En förutsättning för tillstånd som avses i denna paragraf är att evenemanget i fråga uppfyller tillräckliga säkerhetskrav och att verksamheten inte medför oskäligen olägenheter för naturen eller den övriga miljön, fisket, allmänt nyttjande av naturen för rekreation eller något annat allmänt intresse. Tillstånd kan beviljas endast om vattenområdets ägare har gett sitt samtycke. Är vattenområdet samfällt, fattas beslutet om samtycket i enlighet med lagen om samfälligheter (758/1989).

Tillstånd behövs dock inte för övningar som genomförs av räddnings- eller sjöräddningsväsendet, av de myndigheter som övervakar sjötrafiken eller av försvarsmakten.

Om ett tillståndspliktigt evenemang förutsätter att sjötrafiken avbryts eller begränsas tillfälligt eller att ett förbud eller en begränsning som gäller ett visst område frångås, ska tillstånd för detta sökas hos Transport- och kommunikationsverket.

6 kap.

Krav som gäller farkoster och deras utrustning

107 §

Farkosters konstruktion, utrustning och skick

En farkost ska ha en sådan konstruktion och utrustning, vara i ett sådant skick och ha sådana övriga egenskaper att den är säker på alla de farvatten där den används.

En farkost ska dessutom vara sådan att användningen av den inte orsakar betydande eller onödiga olägenheter eller störningar för naturen eller den övriga miljön, fisket, allmänt nyttjande av naturen för rekreation eller något annat allmänt eller enskilt intresse.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om konstruktionen och egenskaperna i fråga om hyresbåtar och farkoster som erbjuds för uthyrning och om de anordningar, utrustningar och tillbehör som måste finnas ombord på hyresbåtar och farkoster som erbjuds för uthyrning samt om egenskaperna, konstruktionen, slaget, antalet, skicket och användningen av dessa.

108 §

Farkosters utrustning

I en farkost som är försedd med motor eller i en farkost med en skrovlängd på över fem meter som är försedd med segel ska då den är i gång finnas följande funktionsdugliga utrustning:

1) för var och en som befinner sig i farkosten en godkänd räddningsväst, ett flytplagg eller en räddningsdräkt; räddningsvästen, flytplagget och räddningsdräkten ska till sin storleksklass och sin bärförmåga motsvara personens storlek och vikt,

- 2) en länsypump eller något annat redskap för tömning av båten,
- 3) åror eller paddel eller ett ankare med lina; redskapet ska vara lämpligt med tanke på farkostens storlek och egenskaper,
- 4) en handbrandsläckare som granskats på behörigt sätt, om farkosten har en förbränningsapparat, en inombordsmotor eller en utombordsmotor på mer än 25 kilowatt, förutom om det är fråga om en vattenskoter.

Farkoster ska vara utrustade med signalutrustning enligt kapitel D i sjövägsreglerna.

Om ljus och flytgasaggregat bestäms särskilt. Transport- och kommunikationsverket kan godkänna signallyktor som ska användas på farkoster.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare tekniska föreskrifter om egenskaperna, konstruktionen, slaget, antalet, skicket och användningen i fråga om farkoster och deras motorer samt utrustning och tillbehör.

109 §

Undantag från krav som gäller farkoster och deras utrustning

Transport- och kommunikationsverket kan i enskilda fall av särskilda skäl bevilja undantag från de bestämmelser och föreskrifter som gäller farkosters konstruktion, motor, utrustning och tillbehör, om detta inte medför fara för sjötrafikens eller personers säkerhet eller miljön och om tillämpningen av bestämmelserna eller föreskrifterna skulle vara uppenbart meningslös eller oskäligt besvärlig.

Transport- och kommunikationsverket kan på begäran av den som arrangerar ett båtsportsevenemang bevilja de farkoster som deltar i evenemanget undantag från bestämmelserna och föreskrifterna om farkosters konstruktion och utrustning, förutsatt att farkosternas säkerhet inte försvagas av undantagen.

7 kap.

Registrering av farkoster

110 §

Skyldighet att registrera en farkost

En farkost med motor, vars effekt enligt motortillverkarens uppgift är minst 15 kilowatt, samt en farkost med motor eller segel, vars skrovlängd enligt tillverkarens uppgift är minst 5,5 meter, ska registreras.

Farkosten ska registreras i det trafik- och transportregister som avses i avdelning V i lagen om transportservice.

Också sådana farkoster som inte är registreringspliktiga med stöd av denna lag kan införas i trafik- och transportregistret.

Farkoster som registrerats i trafik- och transportregistret får inte samtidigt vara införda i det fartygsregister enligt fartygsregisterlagen (512/1993) som förs av Statens ämbetsverk på Åland eller i fiskefartygsregistret enligt lagen om registrering av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs (690/2010).

En sådan farkost som inte har någon anknytning till Finland på basis av ägande, innehav eller huvudsaklig användningsplats kan inte införas i trafik- och transportregistret.

På farkosters nationalitet och rätt att föra finsk flagg tillämpas 1 kap. 1 § i sjölagen.

111 §

Undantag från registreringsplikten

Registreringsplikten gäller inte

- 1) farkoster vars ägare eller innehavare är försvarsmakten eller gränsbevakningsväsendet,
- 2) farkoster som hör till ett fartyg som har registrerats enligt fartygsregisterlagen eller till ett fartyg som har införts i fiskefartygsregistret enligt lagen om registrering av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs,
- 3) fartyg som med stöd av 38 § i lagen om det nationella genomförandet av Europeiska unionens gemensamma fiskeripolitik (1048/2016) har registrerats i fiskefartygsregistret för insjöfartyg eller en farkost som hör till ett sådant fartyg,
- 4) farkoster som är avsedda endast för tävlingsbruk.

112 §

Användning av en registreringspliktig farkost

En registreringspliktig farkost får inte användas i sjötrafik innan den har förts in i registret.

En farkost som befinner sig tillfälligt i Finland och vars ägare eller innehavare varken har hemkommun, hemvist eller hemort i Finland, eller som har registrerats någon annanstans på behörigt sätt, får användas i Finland utan att den anmäls till registret. Ägare eller innehavare till en farkost får, om de har sin hemkommun, hemvist eller hemort i landskapet Åland, använda sin farkost tillfälligt på annat håll i Finland utan att anmäla den till registret.

Om en farkost importeras från utlandet till Finland ska den registreras inom sju dagar från det att den importerats till Finland.

113 §

Förhandsanmälan

Identifieringsuppgifter och tekniska uppgifter om en ny farkost och farkostens motor som uppfyller gällande krav i Finland kan anmälas till Transport- och kommunikationsverket innan farkosten och dess motor första gången registreras i Finland. De uppgifter som har lämnats i förhandsanmälan behöver inte anmälas i samband med första registrering enligt 114 §.

Förhandsanmälan får göras av en farkoststillverkare eller motortillverkare eller av dennes företrädare eller av en importör som

- 1) är en i Finland registrerad juridisk person,
- 2) är solvent och sakkunnig,
- 3) har eller av tillverkaren får tillgång till de tekniska uppgifterna om en farkosts eller motors konstruktion och utrustning och tillgång till uppgifterna om försäkringar om överensstämmelse, och
- 4) har ingått avtal med Transport- och kommunikationsverket om lämnande av uppgifter.

Innan ett avtal som avses i 2 mom. 4 punkten ingås ska den sökande visa för Transport- och kommunikationsverket att den sökande uppfyller kraven i 2 mom. 1–3 punkten.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om hur förhandsanmälan görs och om de identifieringsuppgifter och tekniska uppgifter för en farkost och en motor som krävs i förhandsanmälan.

114 §

Första registrering

Innan en farkost tas i sjötrafik i Finland för första gången är ägaren skyldig att göra en skriftlig registreringsanmälan till Transport- och kommunikationsverket.

Första registrering förutsätter att Transport- och kommunikationsverket får utredning över

- 1) ägaren till och innehavaren av farkosten och dess motor,
- 2) farkostens och dess motors identifieringsuppgifter och tekniska uppgifter,
- 3) att farkosten och dess motor har försäkringar om överensstämmelse,
- 4) farkostens användningsändamål och den kommun som farkosten i huvudsak används i.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de tekniska uppgifter om farkoster och deras motorer som ska uppges vid första registrering.

115 §

Ändringsregistrering

Ägaren till en registrerad farkost är skyldig att göra en skriftlig anmälan till Transport- och kommunikationsverket om en ändring i de uppgifter i registret som avses i 114 § 2 mom. inom 30 dagar från ändringen. En ändring behöver dock inte anmälas, om den gäller namn, personbeteckning, adress eller hemkommun för en ägare eller innehavare som har personbeteckning eller en sådan persons dödsfall eller om den gäller kontaktinformationen för en juridisk person vars företags- och organisationsnummer har införts i registret.

Innehavaren av en registrerad farkost är skyldig att göra en skriftlig anmälan till Transport- och kommunikationsverket om ändringar i registrets tekniska uppgifter om farkosten och dess motor och om ändringar i registrets uppgifter om farkostens användningsändamål och den kommun som farkosten i huvudsak används i inom 30 dagar från det att uppgifterna ändrats.

Ändringsregistrering förutsätter att Transport- och kommunikationsverket får utredning över ändringar som gäller

- 1) ägaren till eller innehavaren av farkosten,
- 2) de tekniska uppgifterna om farkosten eller dess motor,
- 3) farkostens och dess motors försäkringar om överensstämmelse,
- 4) farkostens användningsändamål och den kommun som farkosten i huvudsak används i, eller
- 5) tillfällig avregistrering.

116 §

Slutlig avregistrering

Ägaren till en registrerad farkost är skyldig att inom 30 dagar från det att farkosten förstörts, skrotats eller demonterats göra en skriftlig anmälan till Transport- och kommunikationsverket om att farkosten tagits slutligt ur sjötrafik i Finland.

En anteckning om slutlig avregistrering görs i registret endast om Transport- och kommunikationsverket lämnas tillförlitlig utredning om att farkosten har förstörts, skrotats eller demonterats.

117 §

Registreringsbevis

Transport- och kommunikationsverket utfärdar ett registreringsbevis över första registrering av farkosten. I registreringsbeviset antecknas namnet på farkostens ägare och innehavare. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om vilka tekniska uppgifter om farkoster och deras motorer som ska antecknas i registreringsbeviset.

I registreringsbeviset antecknas uppgift om farkostens finska nationalitet, om farkosten är finsk på det sätt som avses i 1 kap. 1 § i sjölagen när farkosten registreras.

Transport- och kommunikationsverket utfärdar ett nytt registreringsbevis, om de uppgifter som antecknats i registreringsbeviset ändras eller om registreringsbeviset har förkommit.

Registreringsbeviset ska medföras vid användning av en farkost, om de uppgifter om farkosten som antecknats i trafik- och transportregistret inte kan påvisas på annat sätt. En registreringsanmälan om första registrering som gjorts i trafik- och transportregistret berättigar dock till att använda farkosten utan registreringsbevis i 30 dagar från det att registreringsanmälan gjorts.

Transport- och kommunikationsverket fastställer en mall för registreringsbeviset.

Transport- och kommunikationsverket svarar för att registreringsbevis framställs och levereras till kunden. Transport- och kommunikationsverket kan sköta denna uppgift genom att anlita tjänster från en privat eller offentlig serviceproducent. När verksamheten i fråga organiseras ska lagen om transportservice iakttas.

118 §

Registerbeteckning

I samband med första registrering tilldelar Transport- och kommunikationsverket farkosten en registerbeteckning som identifierar den. Registerbeteckningen består av en bokstavs- och sifferserie. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om registerbeteckningens tekniska egenskaper och om hur den märks ut.

En registreringspliktig farkost får inte användas om den inte är försedd med registerbeteckning.

Om en farkost också har registrerats i det i 111 § 1 mom. 3 punkten avsedda fiskefartygsregistret för insjöfartyg, behöver farkosten inte förses med registerbeteckning enligt denna lag.

119 §

Provbeteckning

Trots vad som föreskrivs i 112 § 1 mom. får tillverkaren, importören, försäljaren eller reparatören av en farkost eller dess motor eller någon annan motsvarande näringsidkare använda en icke-registrerad farkost vid provkörning, säljfrämjande verksamhet och annan liknande verksamhet som direkt sammanhänger med utövandet av näringen, om Transport- och kommunikationsverket på skriftlig ansökan har gett näringsidkaren en provbeteckning.

En provbeteckning gäller tills vidare. En provbeteckning kan återkallas om näringsidkaren har meddelat att han eller hon avstår från den, om näringsidkaren har använt provbeteckningen i strid med denna lag eller föreskrifter som meddelats med stöd av den eller om det finns någon annan särskild orsak till att återkalla provbeteckningen.

Transport- och kommunikationsverket ger näringsidkaren ett bevis över att provbeteckning har beviljats. Beviset ska medföras vid användning av farkosten. En icke-registrerad farkost ska förses med en provbeteckning, om farkosten används i enlighet med 1 mom.

På beviset över provbeteckning tillämpas vad som i 117 § 5 och 6 mom. föreskrivs om registreringsbevis.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om provbeteckningens tekniska egenskaper och om hur den märks ut på farkosten samt om vilka registeruppgifter om näringsidkaren som ska antecknas i beviset.

8 kap.

Sjötrafikbrott och sjötrafikförseelser

120 §

Sjötrafikbrott

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

- 1) de i 5 § 1 mom. föreskrivna allmänna skyldigheter som gäller vid användning av en farkost,
 - 2) bestämmelserna i 6 § 3 eller 4 mom., som gäller ansvaret för den som överlämnar en farkost,
 - 3) bestämmelserna i 7 §, som gäller befälhavarens allmänna ansvar med undantag för i 7 § 3 punkten angiven annan utrustning än sådana räddningsvästar, flytplagg eller räddningsdräkter som krävs i 108 § 1 mom. 1 punkten,
 - 4) iakttagandet av bestämmelserna i de sjövägsregler som avses i 10 § i ett område där dessa som sådana ska iakttas,
 - 5) det i 49 § föreskrivna förbudet att ändra eller avlägsna en säkerhetsanordning eller att vid utmärkning av en enskild farled använda säkerhetsanordningar som är avsedda för utmärkning av en allmän farled,
 - 6) de i 50 § föreskrivna förbuden att sätta ut vilseledande ljus eller anordningar, eller
 - 7) de i 51-52 § föreskrivna förbuden att äventyra en säkerhetsanordnings funktion eller underlåta att anmäla en säkerhetsanordning som är ur funktion,
- ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för sjötrafikbrott dömas till böter.

För sjötrafikbrott döms även den som uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid med 6 § 1 mom. framför, styr eller manövrerar eller i strid med 41 § manövrerar en farkost eller över-skrider den högsta tillåtna hastighet som anvisas med sjötrafikmärke eller den farkostspecifika hastigheten, om hastigheten överskrids med mer än den högsta tillåtna hastigheten.

Straff för äventyrande av trafiksäkerheten, grovt äventyrande av trafiksäkerheten, fylleri i sjötrafik, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad och förande av fortskaffningsmedel utan behörighet bestäms i 23 kap. 1, 2, 5, 8 och 10 § i strafflagen (39/1889). Straff för den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot 5 § i denna lag eller mot begränsningar eller förbud som har meddelats med stöd av 101 § i denna lag så att gärningen är ägnad att förorsaka fara för miljön, bestäms i 48 kap. 3 § 4 mom. i strafflagen.

Bestämmelser om straff för underlåtenhet att se till att fartyget är sjövärdigt och underlåtenhet att iaktta gott sjömansskap finns i 20 kap. 1 och 2 § i sjölagen. Om straff för brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens föreskrivs i avdelning VI 2 kap. 3 § i lagen om transport-service.

Bestämmelser om straff för registeranteckningsbrott finns i 16 kap. 7 § i strafflagen. Bestämmelser om straff för usurpation av tjänstemannabefogenhet finns i 16 kap. 9 § i strafflagen.

121 §

175

Åtgärdseftergift och anmärkning

Vid sjötrafikbrott får eftergift ske i fråga om anmälan, åtal och straff, om gärningen med beaktande av omständigheterna är ringa.

Om brottet uppenbarligen är sådant som anges i 1 mom. kan den myndighet som övervakar sjötrafiken utan att vidta andra åtgärder tilldela den som gjort sig skyldig till brottet en anmärkning.

122 §

Påförande av avgift för trafikförseelse inom sjötrafiken

Avgift för trafikförseelse påförs som påföljd vid i denna lag angivna trafikförseelser inom sjötrafiken. Avgiften påförs av polisen, Gränsbevakningsväsendet eller Tullen och den betalas till staten.

Om en enda avgift för trafikförseelse på en och samma gång ska påföras för två eller flera förseelser, påförs avgiften höjd med 40 euro i förhållande till den förseelse för vilken den strängaste avgiften gäller.

Om sjötrafikförseelsen är ringa är det möjligt att ge en muntlig eller skriftlig anmärkning i stället för att påföra en avgift för trafikförseelse.

Avgift för trafikförseelse får inte påföras, om

1) den som misstänks ha begått sjötrafikförseelsen misstänks för samma gärning i en förundersökning, en åtalsprövning eller ett brottmål som behandlas i domstol,

2) den som misstänks ha begått sjötrafikförseelsen för samma gärning har meddelats en lagkraftvunnen dom eller påförts straff,

3) den som misstänks ha begått sjötrafikförseelsen misstänks för ett brott som begåtts genom samma gärning,

4) den som misstänks ha begått sjötrafikförseelsen inte har fyllt femton år vid tidpunkten för gärningen.

En påföljd ska inte heller bestämmas om trafikförseelsen inom sjötrafik uppenbarligen har berott på ursäktlig ouppmärksamhet eller tanklöshet eller om bestämmandet av påföljden av någon annan orsak är uppenbart oskäligt.

123 §

Allmänna förseelser av befälhavare på en farkost

Befälhavare på en farkost påförs en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta

1) det i 7 § 3 punkten angivna kravet att farkosten ska vara försedd med i 108 § avsedd annan utrustning än den utrustning som krävs enligt 1 mom. 1 punkten i den nämnda paragrafen,

2) tecken, befallningar eller förbud som avses i 11 § och som ges av en person som övervakar sjötrafiken, tecken som ges av en person som reglerar sjötrafiken eller skyldigheter som anges med ljussignaler eller något annat sjötrafikmärke än ett hastighetsbegränsningsmärke,

3) bestämmelserna om ankring eller förtöjning i 16 eller 17 §,

4) bestämmelserna om uppvisande av i 18 § 4 mom. avsedda andra dokument än sådana dokument som gäller registrering,

5) den i 19 § föreskrivna skyldigheten att stanna farkosten och avbryta färden,

6) bestämmelserna om användningen av ljus, signalfigurer eller ljud- och ljussignaler i 23–32 §,

7) de i 33 § avsedda förfaranden som ska iakttas i kanaler och i trafik via rörliga broar, eller 8) 34-37 §, där det föreskrivs om hastighetsbegränsningar som ska iakttas i kanaler och i trafik via rörliga broar, skyldigheterna vid användning av segelbåt, rökförbudet, förbudet att hantera öppen eld eller skyldigheten att anmäla uppgifter om farkosten.

Befälhavare påförs en avgift för trafikförseelse för en i 1 mom. avsedd förseelse som begåtts i Saima kanal eller i ett område i anslutning till denna endast om förseelsen har begåtts i det område av Saima kanal som tillhör republiken Finland.

124 §

Överskridande av hastighetsbegränsning med farkost

En farkosts befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet överskrider den högsta tillåtna hastigheten som anvisas med sjötrafikmärke eller den farkostspecifika hastigheten påförs en avgift för trafikförseelse på 120 euro, om hastigheten överskrids med högst den högsta tillåtna hastigheten.

125 §

Registreringsförseelser av ägare till eller innehavare av en farkost

Ägare till en farkost påförs en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att göra en i 114 § angiven registreringsanmälan om första registrering innan farkosten tas i bruk eller en sådan anmälan om slutlig avregistrering som avses i 116 §.

Ägare till eller innehavare av en farkost påförs en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om han eller hon uppsåtligen

- 1) använder farkosten i strid med 112 § innan den har införts i registret,
- 2) underlåter att inom utsatt tid göra en sådan ändringsregistrering som avses i 115 §,
- 3) försummar sin i 117 § avsedda skyldighet att medföra registreringsbevis vid användning av farkosten eller
- 4) använder en registreringspliktig farkost i strid med 118 § så att den inte är försedd med registerbeteckning.

126 §

Registreringsförseelse av näringsidkare som använder en farkost

Tillverkaren, importören, försäljaren eller reparatören av en farkost eller dess motor eller någon annan motsvarande näringsidkare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder en icke-registrerad farkost utan en sådan i 119 § avsedd provbeteckning som utfärdas av Transport- och kommunikationsverket påförs en avgift för trafikförseelse på 70 euro.

127 §

Innehållet i beslut om avgift för trafikförseelse

I ett beslut om avgift för trafikförseelse ska följande nämnas:

- 1) den myndighet som har fattat beslutet och handläggarens namn och tjänsteställning,

- 2) personuppgifter om den kända befälhavaren på farkosten eller kontaktuppgifter till farkostens ägare, innehavare eller tillfälliga användare,
 - 3) de uppgifter som behövs för att identifiera farkosten,
 - 4) tiden och platsen för felet eller förseelsen, dess art samt övriga uppgifter som behövs för att beskriva felet eller förseelsen,
 - 5) tillämpliga bestämmelser,
 - 6) det belopp som ska betalas, betalningstiden och övriga uppgifter som behövs för betalningen,
 - 7) datum och klockslag för påförande av avgiften,
 - 8) en redogörelse för eventuella andra påföljder som sjötrafikförseelsen kan medföra för den som har fått en avgift för trafikförseelse.
- Anvisningar om hur man begär omprövning ska bifogas ett beslut om avgift för trafikförseelse.

128 §

Delgivning av beslut om avgift för trafikförseelse

Ett beslut om avgift för trafikförseelse ska delges den som gjort sig skyldig till förseelsen utan dröjsmål personligen eller på något annat sätt bevisligen med iakttagande av bestämmelserna om bevislig delgivning i förvaltningslagen (434/2003).

Ett beslut om avgift för trafikförseelse kan trots det som föreskrivs i 1 mom. delges som vanlig delgivning enligt 59 § i förvaltningslagen, om det är fråga om en sjötrafikförseelse som begåtts med en farkost och den skyldigas identitet direkt har kunnat konstaterats. Beslutet ska då sändas utan dröjsmål och inom två veckor från den dag då förseelsen har begåtts.

Om beslutet inte har delgetts inom sex månader från den dag då förseelsen har begåtts förfaller ärendet.

129 §

Betalningstid för avgift för trafikförseelse

En avgift för trafikförseelse ska betalas inom 30 dagar från delfåendet av beslutet.

130 §

Verkställighet av avgift för trafikförseelse

Bestämmelser om verkställigheten av avgiften för trafikförseelse finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

En avgift för trafikförseelse preskriberas när fem år har förflutit från det att det lagakraftvunna beslutet fattades.

Rättsregistercentralen sköter verkställigheten av beslut som gäller avgift för trafikförseelse.

Polisen, gränsbevakningsväsendet, Tullen och domstolarna ska underrätta Rättsregistercentralen om sina beslut om påförande av avgifter för trafikförseelse. Rättsregistercentralen ska också underrättas om ett beslut genom vilket en avgift för trafikförseelse har avlyfts.

131 §

Närmare bestämmelser

Genom förordning av statsrådet föreskrivs närmare om
1) de handlingar som ska användas när en avgift för trafikförseelse påförs samt om de an-
teckningar som ska göras i dem och förvaringen av dem,
2) de meddelanden som har samband med verkställigheten av påföljderna enligt denna lag
samt om andra meddelanden mellan myndigheter.

9 kap.

Särskilda bestämmelser

132 §

Tillsyn som rör förebyggande och bekämpning av miljöolägenheter

Tillsynen över att bestämmelserna i denna lag följs hör i fråga om förebyggande och be-
kämpning av miljöolägenheter till den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen inom dess
verksamhetsområde.

133 §

Ändringssökande

När det gäller beslut som fattats med stöd av denna lag får omprövning begäras på det sätt
som anges i förvaltningslagen. Det beslut som fattas med anledning av begäran om ompröv-
ning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvalt-
ningsprocesslagen (586/1996). Förvaltningsdomstolens beslut får överklagas genom besvär
bara om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

I ett beslut kan det föreskrivas att beslutet ska iakttas trots att ändring söks, om inte be-
svärsmyndigheten bestämmer något annat.

134 §

Övergångsbestämmelse

Förbud och begränsningar som meddelats av Sjöfartsverket, Trafikverket, den regionala mil-
jöcentralen och närings-, trafik- och miljöcentralen med stöd av den upphävda sjötrafiklagen
(463/1996) samt av länsstyrelsen och den regionala miljöcentralen med stöd av lagen om båt-
trafik (151/1969) gäller den tid som anges i besluten om dessa, om inte besluten ändras eller
upphävs med stöd av denna lag.

Anhängiga ansökningar som gäller förbud eller begränsningar beträffande ett visst område
eller en viss farkosttyp och som har lämnats innan denna lag trätt i kraft behandlas med stöd
av denna lag.

Internationella förarbrev för fritidsbåt som är i kraft när denna lag träder i kraft betraktas
som internationella förarbrev för fritidsbåt enligt denna lag.

På sjötrafikförseelser som begåtts innan denna lag trätt i kraft tillämpas 12 § i lagen om ord-
ningsbotsförseelser (986/2016), som var i kraft när denna lag trädde i kraft, samt bestämmel-
serna om straffansvar i den upphävda sjötrafiklagen (463/1996) och den upphävda lagen om
registrering av farkoster (424/2014). Om tillämpningen av denna lag leder till ett lindrigare re-
sultat ska detta beaktas när straffet bestäms.

135 §

Ikraftträdande

Genom denna lag upphävs

- 1) sjötrafiklagen (463/1996),
- 2) lagen om registrering av farkoster (424/2014).









Genom denna lag upphävs dessutom

- 1) förordningen om prejningssignaler till fartyg (46/1976),
- 2) förordningen om förhindrande av sammanstötning i inre farvatten (Regler för inre farvatten 1978) (252/1978),
- 3) förordningen om utmärkning av farlederna (846/1979),
- 4) förordningen innefattande trafikstadga för kanaler och rörliga broar (512/1991).


Om det i någon annan lag eller i bestämmelser som utfärdats med stöd av den eller i en föreskrift som meddelats med stöd av en lag som upphävts genom denna lag hänvisas till en lag eller förordning som upphävts genom denna lag, ska hänvisningen anses avse motsvarande bestämmelse i denna lag.


Denna lag träder i kraft den 20 . _____

Bilaga 1
BILD 1
Ljussignalernas innebörder

	Genomfart förbjuden
	Genomfart förbjuden
	Genomfart tillåten
	Genomfart tillåten. Eventuella trafikrestriktioner tillkännages med särskilda signaler.
	Begränsad segelfri höjd på grund av stängd rörlig bro eller port som begränsar den segelfria höjden. Fartyg som är högre än den högsta tillåtna segelfria höjden enligt trafikmärket på bron eller porten får inte passera. Fartygen är själva ansvariga för att deras masthöjd är adekvat.
	Anländande fartyg eller virkesflotte har observerats. Invänta anvisningar.
	Anländande fartyg eller virkesflotte har observerats. Var beredd på att fortsätta färden.
	Slussen, den rörliga bron eller platsen (t.ex. en korsning mellan isväg och farled) är obemannad eller fungerar enligt självbetjäningsprincipen. Genomfart är tillåten på eget ansvar med iakttagande av försiktighet. Eventuella trafikrestriktioner tillkännages med särskilda signaler eller trafikmärke.

Teckenförklaringar:

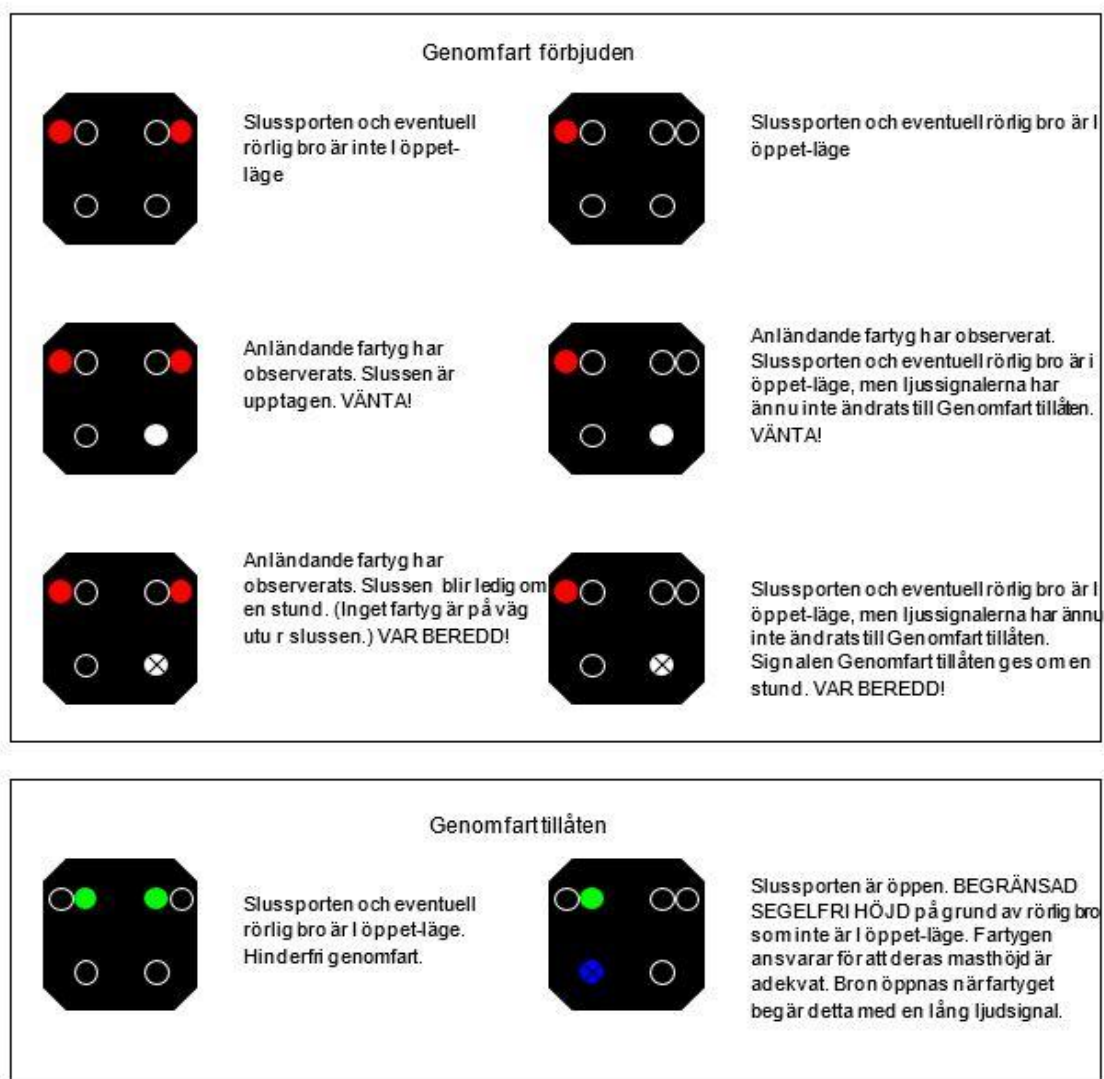
 = Fast ljus

 = Blinkljus

Bilaga 1

BILD 2



Ljussignaler för sjötrafiken vid slussar; fullständigt system



Även andra ljussignalssystem vid en sluss än det som presenteras ovan kan förekomma.

Sjöfartsstyrelsen bestämmer utifrån trafikplatsens behov vilken typ av signalsystem som ska användas.

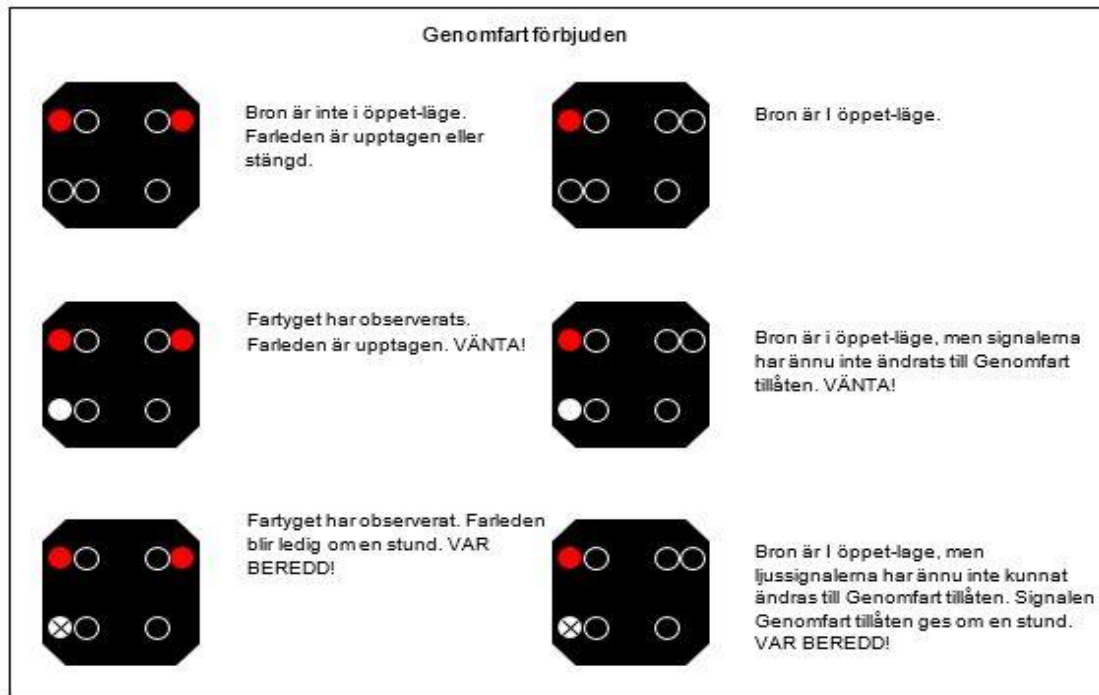
Teckenförklaringar:

-  = Fast ljus
-  = Blinkljus

Bilaga 1

BILD 3

Ljussignaler för sjötrafiken vid rörliga broar; fullständigt system



Även andra ljussignalssystem vid en rörlig bro än det som presenteras ovan kan förekomma. Sjöfartsstyrelsen bestämmer utifrån trafikplatsens behov vilken typ av signalsystem som ska användas.

Teckenförklaringar:

- = Fast ljus
- ⊗ = Blinkljus

Bilaga 2

Internationell signalflagga A



2.

Lag

om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) 2 § 17 och 24 punkten, 3 § 3 mom., 4 § 6 och 7 mom. samt rubriken till 51 § och 51 § 1 och 2 mom., av dem 2 § 17 punkten sådan den lyder i lag 629/2017 och 2 § 24 punkten sådan den lyder i lag 879/2014, som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den avses med

17) *fritidsbåt* varje farkost avsedd för sport- och fritidsändamål, oavsett typ och framdrivningssätt, med en skrovlängd på minst 2,5 och högst 24 meter,

24) *hyresbåt* en farkost som hyrs ut för sport- och fritidsändamål bemannad, som i annan än reguljär trafik medför högst 12 passagerare och vars skrovlängd är minst 2,5 och högst 24 meter; dock inte en segelbåt med ett skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en farkost med motor vars effekt enligt motortillverkarens uppgift är under 15 kilowatt och skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en vattenskoter och inte heller en roddbåt,

3 §

Fartyg på vilka lagen tillämpas

Denna lag tillämpas inte på fritidsbåtar och hyresbåtar.

4 §

Hänvisningar till annan lagstiftning

I sjötrafiklagen (/) finns bestämmelser om krav på fartyg som används för handelssjöfart och krav på farkoster avsedda för sport och fritidsändamål, till den del kraven inte regleras i någon annan lag.

I lagen om säkerhet och utsläppskrav för fritidsbåtar (1712/2015) finns bestämmelser om skydd av människors säkerhet och hälsa samt egendom och miljön mot fritidsbåtars, vattenskottrars och deras utrustnings skadliga egenskaper samt om avgasutsläpp och bullerutsläpp från motorerna på fritidsbåtar och vattenskottrar.

51 §

Besiktning av specialfartyg, traditionsfartyg och yrkesbåtar

Specialfartyg, traditionsfartyg och yrkesbåtar ska genomgå första besiktning innan de sätts i trafik som finska fartyg.

Specialfartyg, traditionsfartyg och yrkesbåtar ska utöver första besiktning också genomgå förnyad besiktning, årlig besiktning, mellanliggande besiktning och periodisk besiktning.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av lagen om marin utrustning

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om marin utrustning (1503/2011) 3 § 5 mom. som följer:

3 §

Övrig lagstiftning

Bestämmelser om konstruktion, utrustning och skick för farkoster som används inom finskt vattenområde och inom Saima kanals arrendeområde finns i sjötrafiklagen (/).

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) 15 §
och
ändras 2 § 13, 14 och 16 punkten, av dem 13 punkten sådan den lyder i lag 95/2013 och 16
punkten sådan den lyder i lag 467/2018, som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den avses med

13) *fritidsbåt* varje farkost avsedd för sport- och fritidsändamål, oavsett typ och framdrivningssätt, med en skrovlängd på minst 2,5 och högst 24 meter,

14) *nöjesfartyg* varje fartyg avsett för sport- och fritidsändamål vars skrovlängd är över 24 meter, mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder, och vars bruttodräktighet är under 500,

16) *hyresbåt* en farkost som hyrs ut för sport och fritidsändamål bemannad, som i annan än reguljär trafik medför högst 12 passagerare och vars skrovlängd är minst 2,5 och högst 24 meter; dock inte en segelbåt med ett skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en farkost med motor vars effekt enligt motortillverkarens uppgift är under 15 kilowatt och skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en vattenskoter och inte heller en roddbåt,

Denna lag träder i kraft den 20 .

5.

Lag

om ändring av avdelning II 10 kap. 2 och 7 § i lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om transportservice (320/2017) avdelning II 10 kap. 2 § 8, 9 och 11 punkten och 7 §, sådana de lyder i lagarna (301/2018) och (/), som följer:

97 §

Definitioner gällande behörighet för fartygspersonal

I detta kapitel avses med

8) *fritidsbåt* varje farkost avsedd för sport- och fritidsändamål, oavsett typ och framdrivningssätt, med en skrovlängd på minst 2,5 och högst 24 meter,

9) *nöjesfartyg* varje fartyg avsett för sport- och fritidsändamål med en skrovlängd på över 24 meter mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder och en bruttodräktighet under 500,

11) *hyresbåt* en farkost som hyrs ut för sport och fritidsändamål bemannad, som i annan än reguljär trafik medför högst 12 passagerare och vars skrovlängd är minst 2,5 och högst 24 meter; dock inte en segelbåt med ett skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en farkost med motor vars effekt enligt motortillverkarens uppgift är under 15 kilowatt och skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en vattenskoter och inte heller en roddbåt,

102 §

Behörighetskrav för förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad

Förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad ska ha ett förarbrev för hyresbåt, om båten används enligt sjötrafiklagen (/) 2 § 1 mom. i förtjänstsyfte mot ersättning. Om en förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad verkar som förare av hyresbåt i internationell fart ska han eller hon förutom förarbrev för hyresbåt även ha ett internationellt förarbrev för fritidsbåt.

Denna lag träder i kraft den 20 .

6.

Lag

om ändring av 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) 6 § 2 mom., sådant det lyder i lag
572/2018, som följer:

6 §

Landsvägsfärjor

För färjor gäller vad som särskilt föreskrivs eller bestäms om dem. Den som producerar färjtrafikservice ansvarar för att föraren av vajerfärjan har fyllt 18 år och har förmåga att sköta uppgiften. Serviceproducenten ansvarar dessutom för att föraren av vajerfärjan är förtrogen med vajerfärjans maskineri, konstruktion och användning samt med reglerna i 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977) och bestämmelserna i 2 kap. i sjötrafiklagen (/), med undantag av bestämmelserna om kanaler och rörliga broar, och att han eller hon är förtrogen med innehållet i de bestämmelser som utfärdats med stöd av 4 mom. En förare av en vajerfärja ska ha tillräckligt god hälsa för att kunna köra vajerfärjan. Föraren ska också ha tillräckliga språkkunskaper för att kunna ge anvisningar till passagerarna i nödsituationer. Vajerfärjan ska bemannas så att inte vajerfärjan, dess personal, passagerarna, lasten, annan egendom eller miljön onödigtvis utsätts för risker. Närings-, trafik- och miljöcentralen fattar vid behov beslut om vajerfärjors bemanning. En vajerfärja ska genomgå första besiktning innan den sätts i trafik som finskt fartyg. En vajerfärja ska utöver första besiktning vid behov också genomgå förnyad besiktning, årlig besiktning, mellanliggande besiktning och periodisk besiktning. Till övriga delar iaktas i fråga om besiktning av vajerfärjor vad som föreskrivs i 6 kap. i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009). Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om besiktning av vajerfärjor.

Denna lag träder i kraft den 20 .

7.

Lag

om upphävande av 12 § i lagen om ordningsbotsförelser

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Genom denna lag upphävs 12 § i lagen om ordningsbotsförelser (986/2016).

2 §

Denna lag träder i kraft den 20 .

8.

Lag

om ändring av 23 och 48 kap. i strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i strafflagen (39/1889) 23 kap. 1 § 2 mom. 1 punkten och 2 § 2 mom. 1 punkten samt
48 kap. 3 § 4 mom., sådana de lyder i lag 545/1999, som följer:

23 kap.

Om trafikbrott

1 §

Äventyrande av trafiksäkerheten

För äventyrande av trafiksäkerhet döms också den som på ett sätt som avses i 1 mom.

1) när han ansvarar för manövreringen av ett fartyg eller någon annan farkost eller sköter en uppgift som väsentligt påverkar dess trafiksäkerhet bryter mot sjötrafiklagen (/) eller mot en föreskrift som har utfärdats med stöd av den eller mot 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977),

2 §

Grovt äventyrande av trafiksäkerheten

För grovt äventyrande av trafiksäkerheten döms också den som vid äventyrande av trafiksäkerheten uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) när han ansvarar för manövreringen av ett fartyg eller någon annan farkost eller sköter en uppgift som väsentligt påverkar dess trafiksäkerhet försummar eller underlåter att iaktta sjötrafiklagens (/) 12 §, som gäller säker gång och fart, 13 §, som gäller risk för och undvikande av kollision, eller 14 §, som gäller omkörning, möte och väjning eller bestämmelserna om styrnings- och seglingsregler, ljus och signalfigurer eller ljud- och ljussignaler i 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977),

så att brottet är ägnat att förorsaka allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa.

48 kap.

Om miljöbrott

3 §

Miljöförseelse

192

För miljöförseelse döms också den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot en i 5 § 1 mom. i sjötrafiklagen angiven skyldighet som gäller användning av farkost, mot en i 2 kap. i sjötrafiklagen angiven sjötrafikregel eller mot förbud eller begränsningar som gäller ett visst område eller en viss farkosttyp och som har meddelats med stöd av 101 §, så att gärningen är ägnad att förorsaka fara för miljön.

Denna lag träder i kraft den 20 .

9.

Lag

om ändring av 4 § i lagen om brottsbekämpning inom Gränsbevakningsväsendet

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om brottsbekämpning inom Gränsbevakningsväsendet (108/2018) 4 § 8 punkten som följer:

4 §

Brott som det ankommer på Gränsbevakningsväsendet att undersöka

8) gärningar som utgör brott enligt 20 kap. i sjölagen (674/1994) och enligt sjötrafiklagen (/) samt i sjötrafik begånget äventyrande av trafiksäkerheten enligt 1 §, grovt äventyrande av trafiksäkerheten enligt 2 §, fylleri i sjötrafik enligt 5 §, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad enligt 8 §, förande av fortskaffningsmedel utan behörighet enligt 10 § och störande av trafik enligt 11 a § i 23 kap. i strafflagen,

Denna lag träder i kraft den 20 .

10.

Lag

om ändring av lagen om föreläggande av böter och ordningsbot

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010) 3 § 2 mom. 11 punkten, sådan den lyder i lag 95/2018, och
ändras 3 § 2 mom. 10 punkten som följer:

3 §

Behöriga tjänstemän och tillämpningsområdet för bötesföreläggande

Strafföreläggande utfärdas av åklagaren. Bötesföreläggande utfärdas av en polisman. I ett bötesföreläggande kan som påföljd föreläggas ett bötesstraff på högst 20 dagsböter och en förverkandepåföljd för den som bryter mot

10) sjötrafiklagen (/) eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av den,

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 18 oktober 2018

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

2.

Lag

om ändring av lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg

I enlighet med riksdagens beslut ändras i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (1686/2009) 2 § 17 och 24 punkten, 3 § 3 mom., 4 § 6 och 7 mom. samt rubriken till 51 § och 51 § 1 och 2 mom., av dem 2 § 17 punkten sådan den lyder i lag 629/2017 och 2 § 24 punkten sådan den lyder i lag 879/2014, som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

2 §

Definitioner

Definitioner

I denna lag och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den avses med

I denna lag och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den avses med

17) *fritidsbåt* varje båt avsedd för sport- och fritidsändamål, oavsett typ eller framdrivningsmaskineri, med en skrovlängd på 2,5–24 meter, mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder; med *fritidsbåt* avses dock inte ett fartyg som hyrs ut bemannat eller obemannat,

17) *fritidsbåt* varje farkost avsedd för sport- och fritidsändamål, oavsett typ och framdrivningssätt, med en skrovlängd på minst 2,5 och högst 24 meter,

24) *hyresbåt fartyg* som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om säkerhet och utsläppskrav i fråga om vissa fritidsbåtar (621/2005) och som hyrs ut för fritidsbruk bemannade eller obemannade och som i annan än reguljär trafik medför högst tolv passagerare; dock inte en segelbåt med ett skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en båt med motor vars effekt enligt motortillverkarens uppgift är under 15 kilowatt, en vattenskoter och inte heller en roddbåt,

24) *hyresbåt en farkost* som hyrs ut för sport- och fritidsändamål bemannad, som i annan än reguljär trafik medför högst 12 passagerare och vars skrovlängd är minst 2,5 och högst 24 meter; dock inte en segelbåt med ett skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en farkost med motor vars effekt enligt motortillverkarens uppgift är under 15 kilowatt och skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en vattenskoter och inte heller en roddbåt,

3 §

3 §

Fartyg på vilka lagen tillämpas

Fartyg på vilka lagen tillämpas

Denna lag tillämpas inte på fritidsbåtar.

Denna lag tillämpas inte på fritidsbåtar och hyresbåtar.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

Hänvisningar till annan lagstiftning

I *sjötrafiklagen (463/1996)* finns bestämmelser om krav på fartyg som används för handelssjöfart och krav på fritidsbåtar, till den del kraven inte regleras i någon annan lag.

I lagen om säkerhet och utsläppskrav *i fråga om vissa fritidsbåtar* finns bestämmelser om skydd av människors säkerhet och hälsa samt egendom och miljön mot fritidsbåtars, vattenskotrar och deras utrustnings skadliga egenskaper samt om avgasutsläpp och bullerutsläpp från motorerna på fritidsbåtar och vattenskotrar.

4 §

Hänvisningar till annan lagstiftning

I *sjötrafiklagen (/)* finns bestämmelser om krav på fartyg som används för handelssjöfart och krav på farkoster avsedda för sport och fritidsändamål, till den del kraven inte regleras i någon annan lag.

I lagen om säkerhet och utsläppskrav *för fritidsbåtar (1712/2015)* finns bestämmelser om skydd av människors säkerhet och hälsa samt egendom och miljön mot fritidsbåtars, vattenskotrar och deras utrustnings skadliga egenskaper samt om avgasutsläpp och bullerutsläpp från motorerna på fritidsbåtar och vattenskotrar.

51 §

Besiktning av specialfartyg, yrkesbåtar och hyresbåtar

Ett specialfartyg, en yrkesbåt och *en hyresbåt* ska genomgå första besiktning innan fartyget sätts i trafik som finskt fartyg.

Specialfartyg, yrkesbåtar och *hyresbåtar* ska utöver första besiktning också genomgå förnyad besiktning, årlig besiktning, mellanliggande besiktning och periodisk besiktning.

51 §

Besiktning av specialfartyg, traditionsfartyg och yrkesbåtar

Specialfartyg, traditionsfartyg och yrkesbåtar ska genomgå första besiktning innan de sätts i trafik som finska fartyg.

Specialfartyg, traditionsfartyg och yrkesbåtar ska utöver första besiktning också genomgå förnyad besiktning, årlig besiktning, mellanliggande besiktning och periodisk besiktning.

Denna lag träder i kraft den 20 .

3.

Lag

om ändring av lagen om marin utrustning

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om marin utrustning (1503/2011) 3 § 5 mom. som följer:

Gällande lydelse

3 §

Övrig lagstiftning

Bestämmelser om konstruktion, utrustning
och skick för farkoster som används inom
finskt vattenområde och inom Saima kanals
arrendeområde finns i *sjötrafiklagen*
(463/1996).

Föreslagen lydelse

3 §

Övrig lagstiftning

Bestämmelser om konstruktion, utrustning
och skick för farkoster som används inom
finskt vattenområde och inom Saima kanals
arrendeområde finns i *sjötrafiklagen* (/).

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) 15 §
och
ändras 2 § 13, 14 och 16 punkten, av dem 13 punkten sådan den lyder i lag 95/2013 och 16
punkten sådan den lyder i lag 467/2018, som följer:

Gällande lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den avses med

13) *fritidsbåt* varje *vattenskoter oavsett längd och varje båt* avsedd för sport- och fritidsändamål, oavsett typ eller framdrivningsmaskineri, med en skrovlängd på 2,5–24 meter, mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder; med *fritidsbåt avses inte ett bemannat fartyg som hyrs ut, (31.1.2013/95)*

14) *nöjesfartyg* varje fartyg avsett för sport- och fritidsändamål vars skrovlängd är över 24 meter, mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder, och vars bruttodräktighet är under 500,

16) *hyresbåt fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om säkerhet och utsläppskrav för fritidsbåtar (1712/2015) och som hyrs ut för fritidsbruk bemannade och som i annan än reguljär trafik medför högst tolv passagerare; dock inte en segelbåt med ett skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en båt med motor vars effekt enligt motortillverkarens uppgift är under 15 kilowatt, en vattenskoter och inte heller en roddbåt,*

Föreslagen lydelse

2 §

Definitioner

I denna lag och i de bestämmelser och föreskrifter som utfärdats med stöd av den avses med

13) *fritidsbåt* varje *farkost* avsedd för sport- och fritidsändamål, oavsett typ och framdrivningssätt, med en skrovlängd på *minst 2,5 och högst 24 meter,*

14) *nöjesfartyg* varje fartyg avsett för sport- och fritidsändamål vars skrovlängd är över 24 meter, mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder, och vars bruttodräktighet är under 500,

16) *hyresbåt en farkost* som hyrs ut för *sport och fritidsändamål bemannad,* som i annan än reguljär trafik medför högst 12 passagerare och vars skrovlängd är *minst 2,5 och högst 24 meter;* dock inte en segelbåt med ett skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, *en farkost* med motor vars effekt enligt motortillverkarens uppgift är under 15 kilowatt och skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en vattenskoter och inte heller en roddbåt,

Gällande lydelse

15 §

Behörighet för nöjesfartygs bevärlhavare

Nöjesfartygs bevärlhavare ska ha ett internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt.

I fråga om ansökan om, utfärdande av, giltighetstid för och förnyande av ett internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt tillämpas bestämmelserna om utfärdande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet i II avd. 10 kap. 12 § i lagen om transportservice, bestämmelserna om giltighetstid för och förnyande av behörighetsbrev och certifikat över specialbehörighet i 14 § i det kapitlet samt bestämmelserna om förvaring och uppvisande av certifikat och dokument i 18 § i det kapitlet.

Närmare bestämmelser om internationella behörighetsbrev för förare av fritidsbåtar, behörighetsvillkor, de omständigheter som ska läggas fram i ansökan om behörighetsbrev, giltighetstiden för och förnyandet av behörighetsbrev samt om utredning om bevarad behörighet får utfärdas genom förordning av statsrådet.

Föreslagen lydelse

upphävs

—————
Denna lag träder i kraft den 20 .
—————

5.

Lag

om ändring av avdelning II 10 kap. 2 och 7 § i lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut ändras i lagen om transportservice (320/2017) avdelning II 10 kap. 2 § 8, 9 och 11 punkten och 7 §, sådana de lyder i lagarna (301/2018) och (/), som följer:

Gällande lydelse

2 § (4.5.2018/301)

Definitioner

I detta kapitel avses med

8) *fritidsbåt* varje båt avsedd för sport- och fritidsändamål, oavsett typ eller framdrivningsmaskineri, med en skrovlängd på 2,5–24 meter mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder; med *fritidsbåt* avses inte ett bemannat fartyg som hyrs ut,

9) *nöjesfartyg* varje fartyg avsett för sport- och fritidsändamål med en skrovlängd på över 24 meter mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder och en bruttodräktighet under 500,

11) *hyresbåt fartyg* som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om säkerhet och utsläppskrav för fritidsbåtar (1712/2015) och som hyrs ut för *fritidsbruk* bemannade och som i trafik utan på förhand angivna tidtabeller eller rutter medför högst tolv passagerare; dock inte en segelbåt med ett skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en båt med motor vars effekt enligt motortillverkarens uppgift är under 15 kilowatt, en vattenskoter och inte heller en roddbåt,

7 §

Behörighetskrav för förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad

Förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad ska ha ett förarbrev för hyresbåt. Om föraren av en hyresbåt som hyrs ut bemannad fram-

Föreslagen lydelse

97 §

Definitioner gällande behörighet för fartygspersonal

I detta kapitel avses med

8) *fritidsbåt* varje farkost avsedd för sport- och fritidsändamål, oavsett typ och framdrivningssätt, med en skrovlängd på minst 2,5 och högst 24 meter,

9) *nöjesfartyg* varje fartyg avsett för sport- och fritidsändamål med en skrovlängd på över 24 meter mätt enligt tillämpliga harmoniserade standarder och en bruttodräktighet under 500,

11) *hyresbåt en farkost* som hyrs ut för sport och fritidsändamål bemannad, som i annan än reguljär trafik medför högst 12 passagerare och vars skrovlängd är minst 2,5 och högst 24 meter; dock inte en segelbåt med ett skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en farkost med motor vars effekt enligt motortillverkarens uppgift är under 15 kilowatt och skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en vattenskoter och inte heller en roddbåt,

102 §

Behörighetskrav för förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad

Förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad ska ha ett förarbrev för hyresbåt, om båten används enligt sjötrafiklagen (/) 2 § 1 mom.

Gällande lydelse

för hyresbåten i internationell fart, ska han eller hon förutom ett förarbrev för hyresbåt också ha ett internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt.

Föreslagen lydelse

i förtjänstsyfte mot ersättning. Om en förare av hyresbåt som hyrs ut bemannad verkar som förare av hyresbåt i internationell fart ska han eller hon förutom förarbrev för hyresbåt även ha ett internationellt förarbrev för fritidsbåt.

—————
Denna lag träder i kraft den 20 .
—————

6.

Lag

om ändring av 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) 6 § 2 mom., sådant det lyder i lag
572/2018, som följer:

Gällande lydelse

6 §

Landsvägsfärjor

För färjor gäller vad som särskilt föreskrivs eller bestäms om dem. Den som producerar färjtrafikservice ansvarar för att föraren av vajerfärjan har fyllt 18 år och har förmåga att sköta uppgiften. Serviceproducenten ansvarar dessutom för att föraren av vajerfärjan är förtrogen med vajerfärjans maskineri, konstruktion och användning samt med reglerna i 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977) och i förordningen om förhindrande av sammanstötning i inre farvatten (Regler för inre farvatten 1978, 252/1978) samt med innehållet i de bestämmelser som har utfärdats med stöd av 4 mom. En förare av en vajerfärja ska ha tillräckligt god hälsa för att kunna köra vajerfärjan. Föraren ska också ha tillräckliga språkkunskaper för att kunna ge anvisningar till passagerarna i nödsituationer. Trafiksäkerhetsverket får meddela närmare föreskrifter om besiktning av vajerfärjor och om vajerfärjors utrustning och närings-, trafik- och miljöcentralen närmare föreskrifter om vajerfärjors bemanning.

Föreslagen lydelse

6 §

Landsvägsfärjor

För färjor gäller vad som särskilt föreskrivs eller bestäms om dem. Den som producerar färjtrafikservice ansvarar för att föraren av vajerfärjan har fyllt 18 år och har förmåga att sköta uppgiften. Serviceproducenten ansvarar dessutom för att föraren av vajerfärjan är förtrogen med vajerfärjans maskineri, konstruktion och användning samt med reglerna i 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977) och bestämmelserna i 2 kap. i sjötrafiklagen (/), med undantag av bestämmelserna om kanaler och rörliga broar, och att han eller hon är förtrogen med innehållet i de bestämmelser som utfärdats med stöd av 4 mom. En förare av en vajerfärja ska ha tillräckligt god hälsa för att kunna köra vajerfärjan. Föraren ska också ha tillräckliga språkkunskaper för att kunna ge anvisningar till passagerarna i nödsituationer. Vajerfärjan ska bemannas så att inte vajerfärjan, dess personal, passagerarna, lasten, annan egendom eller miljön onödigtvis utsätts för risker. Närings-, trafik- och miljöcentralen fattar vid behov beslut om vajerfärjors bemanning. En vajerfärja ska genomgå första besiktning innan den sätts i trafik som finskt fartyg. En vajerfärja ska utöver första besiktning vid behov också genomgå förnyad besiktning, årlig besiktning, mellanliggande besiktning och periodisk besiktning. Till övriga delar iaktas i fråga om besiktning av vajerfärjor vad som föreskrivs i 6 kap. i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

drift av fartyg (1686/2009). Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om besiktning av vajerfärjor.

Denna lag träder i kraft den 20 .

7.

Lag

om upphävande av 12 § i lagen om ordningsbotsföreselser

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

Gällande lydelse

12 §

Föreselser som gäller sjötrafik

För en uppsåtligen eller av oaktsamhet begången överträdelse av sjötrafiklagen (463/1996) föreläggs ordningsbot som följer:

1) den som framför en farkost för någon annan än en i 2 punkten avsedd överträdelse mot i 5 § 2 mom. i sjötrafiklagen avsedda påbud, förbud och begränsningar som sjötrafikmärken eller ljussignaler anger, 70 euro,

2) den som framför en farkost, för överskridande av den högsta tillåtna hastigheten med maximalt den högsta tillåtna hastigheten, 120 euro,

3) för framförande av en farkost utan de dokument som enligt 13 § i sjötrafiklagen ska medföras när farkosten är i användning eller för försummelse att inom utsatt tid visa upp dessa dokument, 40 euro,

4) för framförande av en farkost i strid med regionala förbud eller begränsningar som har utfärdats med stöd av 15 § i sjötrafiklagen, 70 euro,

5) för framförande av en farkost utan att ha med sig annan med stöd av 9 § i sjötrafiklagen föreskriven basutrustning än räddningsvästar eller annan motsvarande säkerhetsutrustning, 70 euro.

För en uppsåtligen eller av oaktsamhet begången överträdelse av lagen om farkostregistret (424/2014) föreläggs ordningsbot som följer:

1) den som äger en farkost, för försummelse att göra en registreringsanmälan enligt 8 § 1 mom. i lagen om farkostregistret innan farkosten tas i bruk, ägaren eller innehavaren, för försummelse att göra en ändringsregistrering enligt 9 § 1 eller 2 mom. i den lagen inom föreskriven tid eller ägaren

Föreslagen lydelse

upphävs

Gällande lydelse

till en farkost eller motor för försummelse att inom föreskriven tid göra en anmälan om slutlig avregistrering enligt 10 § 1 mom. i den lagen, 70 euro,

2) för användning av en farkost i strid med 5 § 1 mom. i lagen om farkostregistret innan den har införts i registret och för användning i strid med 12 § 2 mom. i den lagen av en farkost som inte är försedd med registerbeteckning och för användning i strid med 13 § 3 mom. i den lagen av en farkost som inte är försedd med provbeteckning, 70 euro.

Föreslagen lydelse

1 §

Genom denna lag upphävs 12 § i lagen om ordningsbotsförelser (986/2016).

2 §

—————
Denna lag träder i kraft den 20 .
—————

8.

Lag

om ändring av 23 och 48 kap. i strafflagen

I enlighet med riksdagens beslut ändras i strafflagen (39/1889) 23 kap. 1 § 2 mom. 1 punkten och 2 § 2 mom. 1 punkten samt 48 kap. 3 § 4 mom., sådana de lyder i lag 545/1999, som följer:

Gällande lydelse

23 kap

Om trafikbrott

1 §

Äventyrande av trafiksäkerheten

För äventyrande av trafiksäkerhet döms också den som på ett sätt som avses i 1 mom.

1) när han ansvarar för manövreringen av ett fartyg eller sköter en uppgift som väsentligt påverkar dess trafiksäkerhet bryter mot *sjötrafiklagen (463/1996)* eller mot *bestämmelser* som har utfärdats med stöd av den eller för att förhindra sammanstötningar av fartyg till sjöss, i inre farvatten eller kanaler,

2 §

Grovt äventyrande av trafiksäkerheten

För grovt äventyrande av trafiksäkerheten döms också den som vid äventyrande av trafiksäkerheten uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) när han ansvarar för manövreringen av ett fartyg eller sköter en uppgift som väsentligt påverkar dess trafiksäkerhet försummar att på behörigt sätt hålla utkik, inte iakttar en med hänsyn till förhållandena trygg hastighet, vid fara för sammanstötning inte iakttar väjningsplikt eller på ett annat härmed jämförbart sätt bryter mot *sjötrafiklagen* eller mot *bestämmelser* som har utfärdats med

Föreslagen lydelse

23 kap.

Om trafikbrott

1 §

Äventyrande av trafiksäkerheten

För äventyrande av trafiksäkerhet döms också den som på ett sätt som avses i 1 mom.

1) när han ansvarar för manövreringen av ett fartyg eller någon annan farkost eller sköter en uppgift som väsentligt påverkar dess trafiksäkerhet bryter mot *sjötrafiklagen (/)* eller mot en föreskrift som har utfärdats med stöd av den eller mot 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (*FördrS 30/1977*),

2 §

Grovt äventyrande av trafiksäkerheten

För grovt äventyrande av trafiksäkerheten döms också den som vid äventyrande av trafiksäkerheten uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

1) när han ansvarar för manövreringen av ett fartyg eller någon annan farkost eller sköter en uppgift som väsentligt påverkar dess trafiksäkerhet försummar eller underlåter att iaktta *sjötrafiklagens (/) 12 §*, som gäller säker gång och fart, *13 §*, som gäller risk för och undvikande av kollision, eller *14 §*, som gäller omkörning, möte och väjning eller bestämmelserna om styrnings- och seglingsreg-

Gällande lydelse

stöd av den eller för att förhindra sammanstötningar av fartyg till sjöss, i inre farvatten eller kanaler,

så att brottet är ägnat att förorsaka allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa.

48 kap.

Om miljöbrott

3 § (21.4.1995/578)

Miljöförseelse

För miljöförseelse döms också den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot 5 § sjötrafiklagen eller mot förbud eller begränsningar som har meddelats med stöd av 15 eller 16 § sjötrafiklagen, om gärningen är ägnad att förorsaka fara för miljön.

Föreslagen lydelse

ler, ljus och signalfigurer eller ljud- och ljussignaler i 1972 års konvention om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss (FördrS 30/1977),

så att brottet är ägnat att förorsaka allvarlig fara för någon annans liv eller hälsa.

48 kap.

Om miljöbrott

3 §

Miljöförseelse

För miljöförseelse döms också den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot en i 5 § 1 mom. i sjötrafiklagen angiven skyldighet som gäller användning av farkost, mot en i 2 kap. i sjötrafiklagen angiven sjötrafikregel eller mot förbud eller begränsningar som gäller ett visst område eller en viss farkosttyp och som har meddelats med stöd av 101 §, så att gärningen är ägnad att förorsaka fara för miljön.

Denna lag träder i kraft den 20 .

9.

Lag

om ändring av 4 § i lagen om brottsbekämpning inom Gränsbevakningsväsendet

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om brottsbekämpning inom Gränsbevakningsväsendet (108/2018) 4 § 8 punkten som följer:

Gällande lydelse

4 §

Brott som det ankommer på Gränsbevakningsväsendet att undersöka

8) gärningar som utgör brott enligt 20 kap. i sjölagen (674/1994) och enligt *sjötrafiklagen* (463/1996) samt i sjötrafik begånget äventyrande av trafiksäkerheten enligt 1 §, grovt äventyrande av trafiksäkerheten enligt 2 §, fylleri i sjötrafik enligt 5 §, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad enligt 8 §, förande av fortskaffningsmedel utan behörighet enligt 10 § och störande av trafik enligt 11 a § i 23 kap. i strafflagen,

Föreslagna lydelse

4 §

Brott som det ankommer på Gränsbevakningsväsendet att undersöka

8) gärningar som utgör brott enligt 20 kap. i sjölagen (674/1994) och enligt *sjötrafiklagen* (/) samt i sjötrafik begånget äventyrande av trafiksäkerheten enligt 1 §, grovt äventyrande av trafiksäkerheten enligt 2 §, fylleri i sjötrafik enligt 5 §, överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad enligt 8 §, förande av fortskaffningsmedel utan behörighet enligt 10 § och störande av trafik enligt 11 a § i 23 kap. i strafflagen,

Denna lag träder i kraft den 20 .

10.

Lag

om ändring av lagen om föreläggande av böter och ordningsbot

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010) 3 § 2 mom. 11 punkten, sådan den lyder i lag 95/2018, och
ändras 3 § 2 mom. 10 punkten som följer:

Gällande lydelse

3 §

Behöriga tjänstemän och tillämpningsområdet för bötesföreläggande

Strafföreläggande utfärdas av åklagaren. Bötesföreläggande utfärdas av en polisman. I ett bötesföreläggande kan som påföljd föreläggas ett bötesstraff på högst 20 dagsböter och en förverkandepåföljd för den som bryter mot

10) *sjötrafiklagen* (463/1996) eller bestämmelser eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av den,

11) *lagen om farkostregistret* (424/2014),

Föreslagen lydelse

3 §

Behöriga tjänstemän och tillämpningsområdet för bötesföreläggande

Strafföreläggande utfärdas av åklagaren. Bötesföreläggande utfärdas av en polisman. I ett bötesföreläggande kan som påföljd föreläggas ett bötesstraff på högst 20 dagsböter och en förverkandepåföljd för den som bryter mot

10) *sjötrafiklagen* (/) eller föreskrifter som har utfärdats med stöd av den,

upphävs

Denna lag träder i kraft den 20 .