

Protokoll fört vid enskild föredragning

Infrastrukturavdelningen

Allmänna byrån

Beslutande

Minister

Mika Nordberg

Föredragande

Byråchef

Roy Sjöblom

Justerat

Omedelbart

.....
Ärende/Dnr/Exp.

.....
Beslut

Nr 39

Utlåtande om utkast till regeringens proposition med förslag till sjötrafiklag och till vissa lagar som har samband med den

ÅLR 2018/6356

Landskapsregering beslöt tillstålla Kommunikationsministeriet utlåtande enligt **bilaga I118E26**.

Kommunikationsministeriet
kirjaamo@lvm.fi

Hänvisning
Er begäran den 19.07.2018

Kontaktperson
Roy Sjöblom

Ärende
**ÅLANDS LANDSKAPSREGERINGS UTLÅTANDE
ÖVER REGERINGENS PROPOSITION TILL
SJÖTRAFIKLAGEN**

Begäran om utlåtande

Kommunikationsministeriet har bett Ålands landskapsregering att yttra sig om regeringens proposition till förslag om sjötrafiklagen.

Propositionens innehåll

Det föreslås att en ny sjötrafiklag ska stiftas. 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 trafikförseelse införs inom sjötrafiken.

Därtill föreslås det att bestämmelserna om utmärkning av farleder och reglering av sjötrafiken samt regionala förbud och begränsningar av sjötrafiken ska sammanföras samt att bestämmelser om användning av utrustning i farkoster, bestämmelser om registrering av farkoster och behörighetskrav för befälhavare på fritidsbåtar 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 krävs för t.ex. kanaltrafiken, inklusive bestämmelserna om trafiken i Saima kanal.

Förslaget att sammanföra och förtydliga reglerna och principerna hjälper medborgarna att bli 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. När det gäller handelssjöfart finns det bestämmelser om befälhavare i sjölagen och lagen om transportservice. 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. Befälhavaren föreslås bl.a. ansvara för att passagerarna i båten är iklädda flytutrustning om förhållandena kräver det.

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.

Det föreslås också att alla krav som gäller besiktning av och utrustning på hyresbåtar ska frångås och att obemannade hyrda båtar ska omfattas av den allmänna lagstiftningen om fritidsbåtar och användningen av dessa. Propositionen innehåller emellertid mer detaljerade krav på utrustningen i fritidsbåtar jämfört med nuläget och en möjlighet att vid behov meddela föreskrifter om utrustning. Vidare innefattar propositionen vissa skyldigheter för dem som hyr ut farkoster. Framöver ska med hyresbåt avses endast bemannade hyresbåtar.

Behörighetskraven i fråga om bemannad hyresbåtsverksamhet ska lindras. Förarbrev för hyresbåt krävs endast om farkosten används huvudsakligen i yrkesmässig hyresbåtsverksamhet. På denna verksamhet tillämpas också de strängare befälhavarbestämmelserna i sjölagen, inklusive de stränga straffen enligt sjölagen. Genom begränsningen förtydligas vilken typ av hyresbåts-verksamhet 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. Samtidigt underlättar det sådan hyresbåts- och utbildningsverksamhet som hänför sig till exempelvis sjöräddningsverksamhet och annan frivillig verksamhet. I fråga om övrig hyresbåtsverksamhet gäller i vilket fall som helst de nya detaljerade

bestämmelserna 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 näringsfriheten enligt 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 för enskilda farkoster 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. Införandet av administrativa sanktioner har granskats i reformprogrammet för rättsvärderna för åren 2013–2015 (justitieministeriets publikationer 16/2013), som hör till de grundläggande projekten för statsminister Juha Sipiläs regering. I programmet ifrågasätter man huruvida straffrättsystemets nuvarande breda tillämpningsområde är ändamålsenligt och konstaterar att regeringen ska utreda vilka förutsättningar det finns för att utvidga tillämpningsområdet för administrativa sanktioner.

Ålands landskapsregerings yttrande

Enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991), 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, dvs. internationella överenskommelser efter det att lagtinget har gett sitt bifall i saken. Rikets lagstiftningsbehörighet omfattar också offentlig sjö rätt, inklusive de föreskrifter om sjösäkerhet som ingår i en internationell överenskommelse som Finland godkänt och som Ålands lagting bifallit.

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om båttrafik och farleder för den lokala sjötrafiken. Landskapet Åland har medels landskapslag om vattenfarkoster (2017/29) stipulerat om sagda, till Ålands lagstiftningsbehörighet hörande frågor.

Ålands landskapsregering anser att Ålands ställning om kompetensfördelningen i frågan mellan riket och landskapet är sakkunnigt utrett och propositionen till lagförslaget är utan invändningar godtagbar.

Minister

Mika Nordberg

Byråchef

Roy Sjöblom