

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till sjötrafiklag

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det stiftas en ny sjötrafiklag, som ersätter den nuvarande lagen om båttrafik. Syftet med sjötrafiklagen är både att främja säkerheten inom sjötrafiken och att förebygga olägenheter som användningen av farkoster kan orsaka miljön m.m. Sjötrafiklagen innehåller stadganden gällande dem som färdas på vatten, farkoster och deras utrustning samt trafik på vatten.

Sjötrafiklagen skall gälla alla fordon och anordningar som är avsedda för färd på vatten. Utöver traditionella båtar omfattar lagens tillämpningsområde t.ex. vattenskotrar och svävarer. På fartyg som används för handelssjöfart tillämpas dock fortfarande i första hand sjölagen och lagen om tillsyn över fartygssäkerheten till de delar de behandlar frågor som omfattas av denna proposition.

Närmare stadganden och bestämmelser om farkoster och deras utrustning, inklusive den minimiutrustning som krävs i farkoster, utfärdas genom förordning och sjöfartsstyrelsens beslut. Avsikten är att i stadgandena och bestämmelserna beakta vad som bestäms i Europeiska gemenskapens direktiv om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar. Genom förordning och sjöfartsstyrelsens beslut stadgas dessutom, på det sätt som direktivet förutsätter, om konstaterandet av att fritidsbåtar och viss utrustning till dessa uppfyller kraven. De nya kraven om minimiutrustning tillämpas emellertid först under 1997 års seglingssäsong.

Om det finns skäl att misstänka att en farkost eller dess utrustning kan äventyra säkerheten eller hälsan, kan statsrådet i enlighet med bestämmelserna i ovan nämnda direktiv förbjuda import, tillverkning, marknadsföring eller användning av farkosten eller dess utrustning.

En farkost som skall införas i båtregistret får liksom för närvarande framföras endast

av en person som har fyllt 15 år. Sjöfartsstyrelsen kan dessutom av särskilda skäl bestämma att den som framför en farkost av viss typ eller en enskild farkost skall ha fyllt 18 år och att han besitter de kunskaper och den förmåga att framföra farkosten som sjöfartsstyrelsen förutsätter.

Enligt propositionen skall det fortfarande vara möjligt att utfärda regionala förbud som förbjuder och begränsar trafik med farkoster. Besluten kan också gälla fartyg som används för handelssjöfart. Avsikten är att ordna meddelandet av besluten så att sjöfartsverket meddelar beslut som gäller de allmänna farlederna. För utmärkningen av förbuden och begränsningarna ansvarar då den som upprätthåller farleden. Beträffande övriga vattenområden hör det till de regionala miljöcentralernas befogenheter att fatta beslut, varvid den kommun vars område berörs av förbudet eller begränsningen ansvarar för att förbuds- och begränsningsmärken sätts upp och underhålls. Enligt propositionen kan det också utfärdas regionala förbud eller begränsningar gällande en viss typ av farkost.

Propositionen innehåller också nya stadganden gällande tillsyn över sjötrafiken. På fartyg som används för handelssjöfart tillämpas dock i första hand lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

I detta skede föreslås inga reformer av stadgandena om registrering av båtar. Det stadgande i lagen om båttrafik gällande registrering av motorbåtar som säger att genom förordning kan bestämmas att motorbåtar skall registreras, förblir i kraft tills vidare. Likaså förblir stadgandena om registrering av motorbåtar i förordningen om båttrafik i kraft.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft den 16 juni 1996, samtidigt som direktivet gällande fritidsbåtar.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sida		Sida
PROPOSITIONENS HUVUD- SAKLIGA INNEHÅLL	1	3.3. Miljöeffekter	7
ALLMÄN MOTIVERING	3	4. Beredningen av propositionen	8
1. Nuläge	3	4.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial	8
1.1. Lagstiftning och praxis	3	4.2. Remissutlåtanden	8
1.2. Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i utlandet . . .	3	DETALJMOTIVERING	8
2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen	6	1. Lagförslaget	8
3. Propositionens verkningar	7	2. Närmare stadganden och föreskrifter	15
3.1. Ekonomiska verkningar	7	3. Ikraftträdande	15
3.2. Verkningar i fråga om organisation och personal	7	LAGFÖRSLAGET	15

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläge

1.1. Lagstiftning och praxis

Lagen (151/699 och förordningen (152/69) om båttrafik innehåller stadganden som gäller i synnerhet trafik med fritidsbåtar och delvis även annan sjötrafik. Ursprungligen behandlade lagen om båttrafik i första hand frågor som gällde säkerheten inom båttrafiken, den allmänna ordningen samt registreringen av motorbåtar.

Tillämpningsområdet för lagen om båttrafik utvidgades 1977 så att förebyggandet av olägenheter för miljön började beaktas mera än tidigare. Då fogades till lagen bl.a. stadganden om regionala förbud och begränsningar, enligt vilka länsstyrelsen (senare den regionala miljöcentralen) kan förbjuda eller begränsa körning med motorbåt på ett visst vattenområde.

Utöver lagen och förordningen om båttrafik tillämpas på båttrafiken ett otal andra författningar, som även tillämpas på handelssjöfarten. De viktigaste av dessa är sjölagen (674/94) i tillämpliga delar, konventionen om de internationella reglerna till förhindrande av sammanstötning till sjöss, 1972 (FördrS 30/77), förordningen om förhindrande av sammanstötning i inre farvatten (252/78), förordningen om utmärkning av farlederna (846/79) samt förordningen innefattande trafikstadga för kanaler och rörliga broar (512/91). Utsläppen från båttrafiken regleras i lagen om förhindrande av vattnens förorening, förorsakad av fartyg (300/79) och den förordning som givits med stöd av den (635/93) samt i bullerbekämpningslagen (382/87) och den förordning som givits med stöd av den (169/88).

I 2 § lagen om båttrafik ingår ett grundläggande stadgande om registreringen av motorbåtar. Närmare stadganden om registreringen av motorbåtar har utfärdats genom förordningen om båttrafik. Registreringen av båtar sker på grundval av motorns effekt och länsstyrelserna för register över de båtar som är i användning i respektive län.

I 3 § lagen om båttrafik ingår befogenheter att genom förordning utfärda sådana stadganden om registrering underkastade motorbåtars konstruktion, skick, utrustning och användning, så ock angående i öppen handel saluförda eller på beställning enligt

standardmodell tillverkade båtar, båtmotorers och båtförnödenheters konstruktion och beskaffenhet som anses påkallade för säkerheten, den allmänna ordningen eller förebyggandet av olägenheter för miljön. I syfte att bekämpa motorbuller kan för alla båtar del stadgas särskilt om ljuddämpning.

Förordningen om båttrafik innehåller närmare stadganden om båtar konstruktion, utrustning och användning. Stadgandena gäller i första hand motorbåtar som skall registreras.

Utöver lagstiftningen har de nordiska länderna gemensamt utarbetat frivilliga enhetliga konstruktionskrav för båtar och ett enhetligt system för godkännande. Båtarna typgodkänns i enlighet med de nordiska båtnormerna (NBS) och typgodkända båtar förses med en blå skylt. I Finlands sköts typgodkännandet av sjöfartsverket medan kontroll- och fältarbetet utförs av VTT Tillverknings teknik. Typgodkännandet, som omfattar både båtar som är i yrkesmässig användning och båtar som är avsedda för fritidsbruk, har inletts 1974.

Lagen om båttrafik kräver ingen särskild examen av en båtförare. Med stöd av förordningen om vissa intyg för fritidsbåtar (308/74) är det dock möjligt att frivilligt skaffa ett internationellt behörighetsbrev för förare av fritidsbåt. Nämnda behörighetsbrev krävs t.ex. av förare av farkoster som rör sig i Tyskland eller Holland. Behörighetsbrev för förare av fritidsbåt utfärdas av sjöfartsverket och de har getts åt ungefär 15 000 personer.

1.2. Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i utlandet

Sverige

I Sverige betraktas som båtar fartyg vars längd understiger 12 meter och vars bredd understiger 4 meter. Inom trafiken med fritidsbåtar krävs inget behörighetsintyg, men i praktiken skaffar förarna frivilliga behörighetsintyg. Kustskepparintyg är obligatoriskt när man framför fartyg vars längd överstiger 12 meter och vars bredd överstiger 4 meter (skepp). Det finns inga tvingande föreskrifter om utrustning, utan säkerhetsutrustning skaffas utgående från rekommendationer och upplysning.

Länsstyrelserna kan meddela föreskrifter om hastighetsbegränsningar efter att ha rådgjort med sjöfartsverket. Länsstyrelsernas kan också meddela föreskrifter om andra begränsningar och förbud som gäller rätten att använda ett vattenområde för fartygstrafik. Förbuden och begränsningarna gäller emellertid inte handelssjöfarten i allmän farled.

Norge

I Norge krävs båtförarcertifikat om båtens längd överstiger 15 meter eller om båtens bruttodräktighet överstiger 25 registerton. Det är också möjligt att skaffa ett frivilligt båtförarbevis. Båtföraren skall vara minst 16 år när han framför en båt vars hastighet överstiger 10 knop eller vars maskineffekt överstiger 10 hästkrafter eller om båten är längre än 8 meter. Båtar på mera än 50 bruttoregisterton skall besiktigas och de är föremål för kontinuerlig tillsyn på samma sätt som båtar som är i yrkesmässig användning. Flytvästar skall finnas i alla båtar. I Norge har kommunerna rätt att utfärda lokala hastighetsbegränsningar.

Danmark

Danmark har obligatoriska föreskrifter om avläggande av examen (yachtskepparexamen III) för att man skall få framföra båtar vars bruttodräktighet överstiger 20 registerton. Övervakningen av behörigheten görs med hjälp av stickprov. I Danmark är typgodkännande obligatoriskt i fråga om hyresbåtar. Även i Danmark skall det på samma sätt som i Norge finnas flytvästar i alla båtar. Kommunen beslutar om lokala hastighetsbegränsningar.

Tyskland

I Tyskland bestäms den behörighet som krävs av förare av fritidsbåtar enligt på vilken inre farled eller kanal de rör sig med båt. Av myndigheterna beviljat förarbrev för fritidsbåt (Sportbootfuhrerschein) krävs av personer som framför en fritidsbåt vars deplacement är mindre än 15 m³ och vars motoreffekt är högst 3,68 kilowatt (5 hästkrafter). Vid sidan av detta godkänns vissa andra behörighetsintyg. Om fritidsbåtens deplacement är minst 15 m³ men mindre än 60 m³ krävs intyg för fritidsbåtskeppare (Sports-

chifferzeugnis).

Fartyg som understiger 20 meter, inklusive segelbräden, betraktas enligt trafikreglerna som småfartyg, för vilka gäller egna trafikregler.

Småfartyg skall förses med fartygets och ägarens namn och adress. Båtar som hör till segelföreningar kan också förses med andra kännetecken.

Nederländerna

I Nederländerna krävs av befälhavare på fritidsbåtar ett intyg (klein vaarbewijs) när de framför båtar vars längd överstiger 15 meter samt snabba båtar vars längd understiger 15 meter men vars hastighet överstiger 20 kilometer per timme (ungefär 11 knop).

England

I England krävs behörighetsintyg som bestäms i enlighet med de olika trafikområdena när man rör sig med farkoster vars dräktighet överstiger 80 bruttoregisterton.

Europeiska unionen

Europaparlamentet och rådet har den 16 juni 1994 utfärdat direktiv 94/25/EG, nedan fritidsbåt direktivet, om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar. Fritidsbåt direktivet har i första hand utfärdats för att undanröja handelshinder och det gäller båtar vars skrov är mellan 2,5 och 24 meter långt och som används för sport- och fritidsändamål. Direktivet innehåller bl.a. bestämmelser om väsentliga säkerhetskrav gällande fritidsbåtar och utrustning till dem, bedömning av om båtarna överensstämmer med kraven, anmälda organ och CE-märkning. Medlemsstaterna skall tillämpa bestämmelserna i direktivet från och med den 16 juni 1996.

1.3. Bedömning av nuläget

Det finns inga exakta siffror om båtbeståndet i Finland. Man uppskattar att det finns ungefär 700 000 olika farkoster i Finland, av vilka hälften helt saknar motor, dvs. roddbåtar, segeljollar och segelbåtar. De egentliga segelbåtarna beräknas vara ungefär 20 000. Det finns ungefär 300 000 motorbåtar av vilka uppskattningsvis 3 000 är längre än 10 meter. Antalet registrerade motorbåtar

är ungefär 150 000. Dessutom finns det uppskattningsvis 28 000 andra anordningar av varierande slag som kan betraktas som farkoster.

Enligt 2 § i den gällande lagen om båttrafik kan genom förordning bestämmas att motorbåtar skall registreras. Enligt 3 § kan angående båtar som är underkastade registrering samt om deras utrustning genom förordning utfärdas stadganden som anses påkallade för säkerheten, den allmänna ordningen eller förebyggandet av olägenheter för miljön. Detsamma gäller båtar som saluförs i öppen handel eller tillverkas på beställning enligt standardmodell. Det måste anses som ett missförhållande att säkerhetskraven i första hand gäller endast båtar som skall registreras och deras utrustning.

Medborgarnas ökade möjligheter till fritid har gjort att det vid sidan av den traditionella båtsporten har introducerats nya sätt att röra sig på vatten och nya färdmedel som inte längre ryms under begreppet båt. Sådana är bl.a. vattenskotrar, olika slags segelbräden och svävare. Lagstiftningen borde vara sådan att även dessa farkoster klart faller inom tillämpningsområdet för stadgandena och bestämmelserna om båtsport.

Av hävd har möjligheten att färdas på vatten ansetts höra till den s.k. allemansrätten. Enligt 1 kap. 24 § vattenlagen (264/61) äger envar rätt att befara vattendrag, där det är öppet. Vattendrag åter anses öppet, om det inte på grund av laglig rätt stängts. I vidare bemärkelse har befarandet av vattendrag också förknippats med principen om havens frihet, dvs. rätten att röra sig fritt i vattendrag. Den nuvarande lagen om båttrafik har också endast i begränsad omfattning innehållit förpliktelser som gäller båtfararna. Sedan sjötrafiken i olika former har ökat, kan man dock förutsätta att de som färdas på vatten iakttar de allmänna förpliktelser som följer av förhållandena. Avsikten med ändringen av båtsportstadgandena är att myndigheterna skall få befogenheter att vid behov ingripa i sjötrafiken genom begränsningar eller specialstadganden.

Det har också betraktats som en brist att tillsynsmyndigheterna inte har haft tillräckligt klara befogenheter att vidta nödvändiga åtgärder för att granska andra fartyg än sådana som används för handelssjöfart eller förhindra användningen av dem när situationen så kräver.

Det finns inga stadganden på lagnivå om

skyldighet att iaktta trafikreglerna för sjöfarten. Skyldigheten att iaktta sjövägmärken och skyldigheten att stanna när man färdas på vatten är inte heller klart stadgad.

Med stöd av den nuvarande lagen om båttrafik kan den regionala miljöcentralen besluta att förbjuda motorbåttrafik för viss tid eller tills vidare inom ett visst vattenområde eller på motsvarande sätt begränsa sådan körning, såvida förbud eller begränsning prövas vara behövlig till skydd för naturen eller miljön i övrigt eller för allmänt rekreationsbruk eller fiske eller på grund av annat allmänt intresse. I praktiken har man i första hand utfärdat beslut om begränsningar och förbud som gällt insjöar. Det finns ingen enhetlig statistik över besluten. Sökande har varit både kommuner och enskilda medborgare. Beslutsfattandet har förutsatt att både kommunen i fråga och sjöfartsverket har hörts samt att vissa andra instanser har getts tillfälle att framföra sina åsikter. Ett problem har varit vem som ansvarar för uppsättandet och underhållet av begränsnings- eller förbudsmärkena, eftersom ansvaret inte är fastställt i lagstiftningen.

Med stöd av lagen om båttrafik har man inte kunnat utfärda beslut om förbud och begränsningar gällande handelsfartyg. Eftersom handelsfartygen använder samma vattenområden och farleder som den övriga sjötrafiken är det inte ändamålsenligt att farkoster som rör sig på samma vattenområden berörs av olika regler.

En revision av stadgandena om registrering av båtar har utretts sedan början av 1980-talet. Rent allmänt har man varit av den åsikten att ett centraliserat båtregister skulle öka säkerheten inom sjötrafiken och förbättra övervakningen och planeringen av sjötrafiken. Man har emellertid inte varit eniga om registrets omfattning. De kommissioner som har behandlat saken har föreslagit att även segelbåtar skall införas i registret. Parlamentariska trafikkommittén har i sitt betänkande (kommittébetänkande 1991:3) rekommenderat att ett centraliserat heltäckande båtregister inrättas. Båtsportsorganisationerna och även vissa andra instanser, bl.a. dataombudsmannen, har förhållit sig tveksamma till behovet av ett utvidgat riksomfattande båtregister.

De länsvisa motorbåtsregister som länsstyrelserna för har utvecklats under de senaste åren, trots att lagstiftningen inte har reviderats. Största delen av uppgifterna finns nu

mera på data. Med stöd av undantagstillstånd utlämnas uppgifter till sjötrafikens tillsynsmyndigheter med hjälp av direktanvändning ur registren i Nylands län, Åbo och Björneborgs län samt Kymmene län. Registren i Åbo och Björneborgs län och Nylands län kan också stå i direkt kontakt med varandra.

Båtregisterstadgandena borde revideras även om registret inte utvidgas. Eftersom båtregistret är ett sådant personregister som avses i personregisterlagen (471/87), bör stadganden om bl.a. inhämtande, registrering, användning och utlämnande av personuppgifter ingå i lag.

I detta skede föreslås emellertid att de nuvarande stadgandena om registreringen av motorbåtar förblir i kraft tills vidare. Sjötrafiklagstiftningen, som främjar säkerheten inom sjötrafiken samt strävar efter att förebygga de olägenheter som användningen av farkoster orsakar miljön m.m., bör huvudsakligen träda i kraft instundande seglings-säsong. Avsikten med sjötrafiklagen och den förordning som ges med stöd av den är bl.a. att genomföra fritidsbåt direktivet i den finska lagstiftningen. Det är inte möjligt att bli klar med en proposition om båtregisterlagstiftningen så att den skulle kunna avlåtats under våren. I fråga om båtregisterlagstiftningen måste flera frågor ännu utredas, t.ex. båtregistrets omfattning, registrets förhållande till fartygsregistret och fiskefartygsregistret och vem som skall vara registeransvarig för ett eventuellt centraliserat register.

2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

Propositionens mål är att främja säkerheten inom sjötrafiken och en strävan att förebygga olägenheten som sjötrafiken orsakar naturen, den övriga miljön, fisket, allmänt nyttjande av naturen för rekreation eller något annat allmänt eller enskilt intresse.

Avsikten är att bibehålla den nuvarande strukturen på lagstiftningen om sjöfart och sjötrafik. I enlighet med den finns det särskilda egentliga författningar som gäller handelssjöfarten och som i första hand tillämpas på handelsfartyg. Även på fartyg i administrativa uppgifter tillämpas huvudsakligen författningarna gällande handelssjöfart. Sjötrafiklagens stadganden tillämpas på handelsjöfarten, om det inte annars stadgas något om saken. I synnerhet sjötrafiklagens stad-

ganden gällande regionala förbud och begränsningar och skyldigheterna att följa sjötrafikreglerna och sjötrafikmärkena skall också gälla handelsfartyg. Även den gällande lagen om båttrafik kan till vissa delar tillämpas på fartyg som används för handelssjöfart. Å andra sidan gäller sjölagens stadganden i tillämpliga delar även fartyg som inte används för handelssjöfart.

Då lagen kommer att omfatta alla slags farkoster och även skall tillämpas på handelsfartyg till de delar därom inte stadgas särskilt i sjölagen, lagen om tillsyn över fartygssäkerheten eller någon annan lag, föreslås att lagen får namnet sjötrafiklagen.

Genom förslaget utvidgas kretsen av farkoster på vilka det kan ställas olika krav som främjar säkerheten och miljövården. Hittills har den förordning som getts med stöd av lagen om båttrafik i första hand innehållit endast stadganden om utrustning och säkerhet som har gällt registrerade motorbåtar.

För att fritidsbåt direktivet skall kunna genomföras i Finland innehåller propositionen även ett stadgande om bemyndigande enligt vilket närmare stadganden om utrustning av att farkoster och deras utrustning överensstämmer med kraven utfärdas genom förordning.

Parlamentariska trafikkommittén har i sitt betänkande föreslagit bl.a. att behovet av att införa ett båtörkort skall utredas. I propositionen stannar man emellertid för att inte föreslå något särskilt sjötrafikörkort. En körkortsexamen skulle öka byråkratin, och de nuvarande myndighetsresurserna räcker inte till för att ordna examina. Ett obligatoriskt körkort anses inte heller garantera att personen i fråga skulle beakta andra båtfare och miljön när han färdas på vatten. Dessutom skulle det vara problematiskt att övervaka körkortet.

Det föreslås att stadgandena om förarens ålder och behörighet ses över så att sjöfartsstyrelsen ges möjlighet att i specialfall kräva 18 års ålder samt en viss, särskilt bevisad grundläggande färdighet att styra på behärskade farkosten av den som framför en viss farkosttyp eller en enskild farkost. Av den som framför en motordriven farkost skall registreras förutsätts, liksom för närvarande, minst 15 års ålder.

Enligt lagförslaget är avsikten att genom förordning och administrativa föreskrifter bestämma närmare om den utrustning som

krävs i fråga om varje farkosttyp. En viss basutrustning skall krävas i varje farkost. Denna utrustning skall omfatta bl.a. godkända flytvästar för alla personer i farkosten och annan godkänd räddningsutrustning som håller personerna flytande för alla i farkosten. De nya kraven gällande utrustning börjar dock gälla först under seglingssäsongen 1997.

Propositionen innehåller också ett stadgande om skyldighet att stanna och en klar förpliktelse att följa trafikreglerna för sjötrafiken samt de påbud, förbud och begränsningar som trafikmärken eller ljussignaler anger.

Propositionen innehåller inget förslag om en allmän hastighetsbegränsning. Det anses inte finnas grunder för hastighetsbegränsningar på öppna fjärdar eller öppna havet. Dessutom skulle en allmän hastighetsbegränsning försvåra t.ex. skärgårdsbarnas dagliga liv oskäligt. Övervakningen av en allmän hastighetsbegränsning skulle, med beaktande av det långa kustområdet samt det stora antalet sjöar, i praktiken vara ganska omöjligt utan en särskild tung övervakningsorganisation. I propositionen har man utgått ifrån att det inte finns anledning att skapa stadganden som det i praktiken inte går att övervaka.

Däremot föreslås att det skall vara möjligt att förbjuda trafik med farkoster på ett visst område för viss tid eller tills vidare samt att begränsa trafiken med farkoster när vissa förutsättningar föreligger. Förbud och begränsningar skall, till skillnad från vad som är möjligt med stöd av lagen om båttrafik, också kunna utfärdas för fartyg som används för handelssjöfart. Avsikten är att beslut om förbud och begränsningar som gäller allmänna farleder skall fattas av sjöfartsverket och att beslut gällande andra vattenområden skall meddelas av den regionala miljöcentralen. För märken som skall sättas upp i terrängen ansvarar för de allmänna farledernas del den som upprätthåller farleden, vilken utöver sjöfartsverket kan vara antingen kommunen eller en enskild instans. Det föreslås att utmärkningsskyldigheten gällande andra vattenområden skall tillkomma den kommun vars område förbudet eller begränsningen gäller.

Propositionen innehåller ett nytt stadgande med stöd av vilket sjöfartsverket kan meddela anvisningar och föreskrifter för ledning av sjötrafiken och för övervakning i anslutning därtill. Stadgandet innefattar bl.a. infö-

randet av lednings- och övervakningssystem för sjötrafiken (VTS).

Dessutom föreslås befogenheter för myndigheterna att granska farkoster och förhindra deras användning liksom skyldighet för förarna att visa upp dokument när farkosten är i drift. På fartyg som används för handelssjöfart tillämpas dock till dessa delar lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

3. Propositionens verkningar

3.1. Ekonomiska verkningar

Propositionen har inga betydande ekonomiska verkningar. Enskilda medborgare åsamkas vissa kostnader eftersom det med stöd av sjötrafiklagen kommer att ställas nya krav på utrustningen. T.ex. anskaffningskostnaderna för en flytväst av godkänd modell är ungefär 150 — 200 mk. Upprättande av tekniska handlingar som hävs enligt fritidsbåtsdirektivet medför tilläggskostnader för båttillverkare. Å andra sidan innebär direktivet en fördel eftersom förfarandet vid godkännande av båtar förenklas.

3.2. Verkningar i fråga om organisation och personal

Propositionen har inga verkningar i fråga om organisationen och den har inga direkta personalverkningar. Det kan hända att myndigheternas tillsynsuppgifter, i synnerhet för polisens del, ökar i någon mån, och övervakningen av lagens stadganden förutsätter att ett tillräckligt övervakningsfält upprätthålls. Till de delar avsikten är att överföra meddelandet av beslut om begränsningar och förbud för sjötrafiken i allmänna farleder samt utmärkningen till sjöfartsmyndigheterna, kan det hända att sjöfartsdistriktens uppgifter ökar i någon mån. Nämda myndigheter fungerar emellertid redan för närvarande som remissinstanser för ansökningarna i fråga.

I förslaget har vidare kommunens miljömyndigheter tilldelats uppgifter som gäller behandlingen av tillstånd till tävlingar och övningar med motordrivna farkoster.

3.3. Miljöeffekter

Sjötrafiken och i synnerhet utsläppen från farkosterna orsakar miljön olika slags olägenheter beroende på farkosttypen och far-

tygsstorleken samt hastigheterna. Bränsle eller olja som samlats i farkostens kölsvin har skadliga effekter på miljön om avfallet släpps ut i vattnet och inte samlas i separata kärl på behörigt sätt. Propositionen innehåller emellertid inga förslag till stadganden om minskning av luft-, buller-, avfallshanterings- eller annan sådan olägenhet som sjötrafiken orsakar miljön, eftersom speciallagstiftningens stadganden gällande miljön tillämpas även på olägenheter som sjötrafiken orsakar miljön. Om utsläpp från sjötrafiken i vatten stadgas åter i fartygsavfallslagstiftningen.

Det är viktigt att sjötrafiken inte åsamkar vilda djur, i synnerhet fåglar, betydande olägenheter under häcknings- och flyttningssäsongen. I propositionen har särskild uppmärksamhet fästs vid en begränsning av användningen av bl.a. specialfartyg, t.ex. svävare och hydrokopter, på vissa områden och under vissa årstider.

Genom stadgandena om utfärdande av hastighetsbegränsningar förhindrar man vågoras skadliga effekter för stränderna och sjöfågelnas häckning.

4. Beredningen av propositionen

4.1. Beredningsskeden och beredningsmaterial

Trafikministeriet tillsatte den 24 januari 1991 en kommission för att utreda behovet av att revidera båttrafiklagstiftningen i dess helhet, både stadgandena om säkerheten inom båtsporten och stadgandena gällande

miljövården, med beaktande av de förslag till ändringar av lagen och förordningen om båttrafik som tidigare beretts vid sjöfartsstyrelsen. Båttrafikkommissionen hade också i uppdrag att granska det förslag till båtregisterreform som tidigare beretts vid trafikministeriet samt behovet av en reform tillsammans med en helhetsöversikt av båtsportstadgandena. Kommissionen blev klar med sitt betänkande (kommittébetänkande 1992:27) den 27 maj 1992. I betänkandet föreslås att det stiftas en ny sjötrafiklag och en separat båtregisterlag. Samtidigt föreslås att den nuvarande lagen om båttrafik upphävs.

4.2. Remissutlåtanden

Utlåtanden om båttrafikkommissionens betänkande begärdes av justitieministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, finansministeriet, handels- och industriministeriet, miljöministeriet, sjöfartsstyrelsen, vatten- och miljöstyrelsen, tullstyrelsen, länsstyrelserna, Ålands landskapsstyrelse, kommunernas centralorganisationer, båtsportorganisationerna, sjöfartsbranschens organisationer, skärgårdsdelegationen och Centralförbundet för Fiskerihushållning. I utlåtandena har man förhållit sig positivt till kommissionens förslag till sjötrafiklag. Det anmärktes dock på vissa detaljer i lagförslaget.

Den fortsatta beredningen av regeringspropositionen har skett som tjänsteuppdrag vid trafikministeriet. Saken har diskuterats särskilt med sjöfartsstyrelsen, miljöministeriet och polisen. Propositionen har också behandlats i delegationen för båtsportsärenden.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslaget

1 kap. Allmänna stadganden

1 §. *Lagens syfte.* Det viktigaste syftet med lagen är att främja säkerheten inom sjötrafiken och att förebygga olägenheter som sjötrafiken kan medföra.

Sjötrafiken i dess många olika former har ökat kraftigt, snabba båtar och nya slags farkoster har tagits i bruk. Av denna anledning är det nödvändigt att ytterligare utöka

och effektivera de åtgärder som främjar säkerheten inom sjötrafiken. Säkerheten inom sjötrafiken kan förbättras med olika stadganden som gäller själva farkosterna och deras utrustning, med stadganden som gäller dem som färdas på vatten samt med sjötrafikregler.

Samtidigt bör man försöka förebygga störningar och olägenheter som trafiken på vatten medför. Trafiken på vatten kan orsaka olika olägenheter för naturen och den övriga miljön. T.ex. djurens fortplantningsområden

är känsliga för skador, och sjötrafiken kan vara farlig i synnerhet för fågelungarna. Sjötrafiken kan också vara till skada för ett enskilt intresse. De som bor eller vistas på stränderna till farvatten kan få lida t.ex. av skador som beror på vågsvall samt av buller.

För främjande av säkerheten inom sjötrafiken och förebyggande av olägenheter för miljön skall dessutom iakttas vad som stadgas i andra lagar, t.ex. sjölagen och lagen om förhindrande av vattens förorening, försakad av fartyg.

2 §. *Tillämpningsområde.* Enligt paragrafen omfattar lagens tillämpningsområde alla farkoster. På fartyg som används för handelssjöfart tillämpas dock i första hand sjölagen. Stadganden gällande själva farkosten och dess utrustning ingår beträffande de fartyg som används för handelssjöfart i sjölagen. Sjötrafiklagens stadganden gällande dem som färdas på vatten gäller i princip även handelssjöfarten. Även till dessa delar är det emellertid oftast sjölagen och de detaljerade stadganden som utfärdats med stöd av den som tillämpas i första hand.

Man bör ytterligare lägga märke till att sjölagens stadganden enligt lagens 1 kap. 9 § även tillämpas på fartyg som inte används för handelssjöfart, om de i det enskilda fallet är tillämpliga på ett sådant fartyg.

Trafikreglerna i sjötrafiklagen och i de stadganden och föreskrifter som meddelas med stöd av den gäller också handelssjöfarten.

Övervakningen av fartyg som används för handelssjöfart sker dock i enlighet med lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

Vidare skall sjötrafiklagen gälla även handelsfartyg till de delar det är fråga om beslut om förbud och begränsningar som meddelas med stöd av lagen. När förbud och begränsningar gällande trafik med farkoster utfärdas för ett visst område, föreslås att de också skall gälla de handelsfartyg som färdas på samma vattenområden. Enligt nuvarande rättspraxis har beslut om förbud och begränsningar som gäller handelsfartyg inte kunnat meddelas med stöd av lagen om båttrafik.

3 §. *Definition.* Med farkoster avses i denna lag färdmedel och anordningar som har kontakt med vattnet och som är avsedda för färd på vatten.

Utgångspunkten för propositionen är att med farkoster avses vilka färdmedel eller anordningar som helst som är avsedda för

färd på vatten, utan övre eller undre storleksgräns. Lagen kommer att omfatta även vattenskotrar och segelbräden vid sidan av traditionella motor- och segelbåtar, roddbåtar och kanoter. Definitionen täcker också svävare när de används så att de har kontakt med vatten. Avsikten är att sjötrafiklagens stadganden skall tillämpas på svävare även under menförestid.

4 §. *Rätt att färdas på vattenområden.* I 1 kap. 24 § vattenlagen stadgas om rätten att befara vattendrag med undvikande av onödig störning. Avsikten är att denna rätt skall förbli gällande. Rätten att färdas på vatten kan dock begränsas genom ett regional förbud eller en regional begränsning enligt 15 § eller genom ett förbud eller en begränsning som gäller en viss farkosttyp och som avses i 16 §.

2 kap. Stadganden gällande dem som färdas på vatten

5 §. *Allmänna skyldigheter för dem som färdas på vatten.* Paragrafen innehåller ett allmänt stadgande om den omsorg och försiktighet som skall iakttas när man färdas på vatten. Den som färdas på vatten får inte störa eller försvåra andras färd på vatten och inte heller åstadkomma fara eller skada för dem. Den som färdas på vatten får inte heller åstadkomma fara för naturen eller den övriga miljön och inte heller avsevärda eller onödiga olägenheter eller störningar för naturen eller den övriga miljön, fisket eller nyttjandet av naturen för rekreation eller något annat allmänt eller enskilt intresse.

Ovan nämnda allmänna principer gäller den som färdas på vatten också när man inte egentligen befinner sig i rörelse med farkosten. T.ex. tomgång bör undvikas. I ordnade hamnar och på områden där allmänna ordningsregler gäller hör det naturligtvis till de allmänna skyldigheterna för den som färdas på vatten att följa även dessa regler. Motsvarande allmänna förpliktelser ingår även i den nuvarande lagen om båttrafik.

Enligt 2 mom. skall den som framför en farkost iakttas trafikreglerna för sjötrafiken och de påbud, förbud och begränsningar som sjötrafikmärken eller ljussignaler anger. Trafikreglerna för sjötrafiken är bl.a. sjövägsreglerna, reglerna för inre farvatten samt trafikreglerna för kanaler och rörliga broar. Det har inte varit möjligt att döma ut straff

för underlåtenhet att följa trafikmärken och motsvarande, eftersom den nuvarande lagen om båttrafik inte innehåller några förpliktelser att följa dem.

Om vägmärken för vattenvägar stadgas bl.a. i förordningen om utmärkning av farlederna (846/79) samt i sjöfartsstyrelsens beslut av den 29 maj 1995 om trafikmärken och ljussignaler i farleder.

En tillsynsmyndighet eller räddningsenhet på uttryckning eller försvarsmaktens farkoster får när uppdraget kräver det avvika från trafikreglerna för sjötrafiken och från sjötrafikmärkenas eller ljussignalernas påbud, förbud eller begränsningar. Då skall man emellertid iakttä stadgandena och föreskrifterna gällande väjningsplikt samt nödvändig försiktighet och, om omständigheterna kräver det, ge särskilda ljud- och ljussignaler.

6 §. *Allmänna krav gällande den som framför en farkost.* Paragrafen ger uttryck för den principen att även när det inte stadgas särskilt om förarens ålder eller behörighet, får en farkost inte framföras av en person som saknar den ålder, förmåga och skicklighet som uppgiften kräver. Beträffande fartyg som används för handelssjöfart bestäms behörighetskraven närmare enligt förordningen om fartygsbemanning och fartygspersonalens behörighet (250/84). Nämnade förordning har givits med stöd av sjölagen.

Enligt 2 mom. får en motordriven farkost som skall registreras framföras endast av en person som har fyllt 15 år. Åldersgränsen är densamma som i den nuvarande lagen om båttrafik.

Det har inte ansetts ändamålsenligt i propositionen att kräva någon särskild examen eller körkort av den som framför en farkost som används som fritidsbåt. Enligt 3 mom. kan sjöfartsstyrelsen dock särskilt bestämma, med beaktande av farkostens storlek, slag, det ändamål för vilket den används och det område där den färdas, att den som framför en viss farkosttyp eller en enskild farkost skall ha fyllt 18 år. Dessutom skall han visa att han besitter de kunskaper och den förmåga som sjöfartsstyrelsen närmare kräver för framförandet av farkosttypen eller den enskilda farkosten i fråga.

Motsvarande arrangemang tillämpas bl.a. när internationella behörighetsbrev för förare av fritidsbåt utfärdas med stöd av 4 § förordningen om vissa intyg för fritidsbåtar. Likaså förutsätts enligt 10 § förordningen om hyresbåtars säkerhet (438/83) vissa fär-

digheter att framföra båtar av förare av hyresbåtar som uthyrs bemannade. Av förare av fritidsbåtar och hyresbåtar förutsätts 18 års ålder, dessutom skall de behärska de viktigaste sjövägsreglerna samt till nödvändiga delar sjölagens stadganden om fartygs befälhavare. Intyg över att föraren behärskar kunskaperna utfärdas av sjöfartsinspektörerna vid sjöfartsverkets sjöfartsdistrikt.

Enligt 1 § 2 mom. 2 punkten förordningen om fartygsbemanning och fartygspersonalens behörighet kan sjöfartsstyrelsen med beaktande av fartygets storlek och andra faktorer som påverkar saken kräva att förordningen också skall tillämpas på fritidsbåtar. Nämnade möjlighet har dock inte utnyttjats tills vidare.

7 §. *Överlåtelse av farkost att framföras av andra.* En farkost får inte överlåtas att framföras av en sådan person som inte uppfyller kraven gällande ålder, förmåga och skicklighet i 6 §. Med förare avses här den person som ansvarar för styrningen av farkosten. Även den nuvarande lagen om båttrafik innehåller ett motsvarande stadgande.

3 kap. Stadganden gällande farkoster

8 §. *Farkosters konstruktion, utrustning och skick.* Paragrafen innehåller ett allmänt stadgande om hur en farkosts konstruktion, utrustning, skick och andra egenskaper skall vara för att den skall uppfylla lagens säkerhets- och miljövårdskrav. Ett stadgande om fartygs sjöduglighet som gäller i synnerhet handelsfartyg ingår i 1 kap. 8 § sjölagen.

9 §. *Krav gällande farkoster och deras utrustning.* Enligt 1 mom. kan det genom förordning utfärdas sådana stadganden om farkosters konstruktion och deras motorer samt utrustning som anses nödvändiga för säkerheten, den allmänna ordningen eller förebyggandet av olägenheter för miljön.

Enligt 2 mom. kan sjöfartsstyrelsen, enligt vad som stadgas genom förordning, meddela närmare föreskrifter och anvisningar om farkoster och deras utrustning samt i enskilda fall bevilja undantag från stadgandena gällande farkosters konstruktion, motor, utrustning och tillbehör. Föreskrifterna och anvisningarna gäller egenskaperna, konstruktionen, slaget, antalet, skicket och användningen i fråga om farkoster och deras motorer samt utrustning och tillbehör.

Genom det föreslagna stadgandet utvidgas kretsen av farkoster på vilka det är möjligt

att ställa olika säkerhets- och miljökrav. Med stöd av detta stadgande ges bl.a. en förordning genom vilken Europeiska gemenskapens fritidsbåt direktiv genomförs i Finland. Likaså är avsikten att genom förordningar och särskilda föreskrifter närmare definiera den utrustning som skall krävas i farkoster. Avsikten är att förutsätta att det i alla farkoster och för alla personer i farkosten skall finnas godkända flytvästar eller annan godkänd räddningsutrustning som är avsedd att hålla personer flytande. Till dessa delar innebär förslaget en betydande reform jämfört med den nuvarande situationen där medhavandet av räddningsutrustning i andra fritidsbåtar än registrering underkastade motorbåtar har baserat sig på frivillighet.

10 §. *Förbud och begränsningar gällande import, tillverkning, marknadsföring och användning.* I enlighet med fritidsbåt direktivet kan statsrådet förbjuda import, tillverkning, marknadsföring och användning av en farkost eller dess motor, utrustning eller tillbehör, om det finns grundad anledning att misstänka att produkten kan äventyra personers, föremåls eller miljöns säkerhet eller hälsan. Innan ett negativt beslut meddelas skall alltid tillverkaren eller importören höras. Närmare stadganden om det förfarande som skall iaktas vid beslutsfattandet utfärdas genom förordning.

Den nuvarande förordningen om båttrafik innehåller ett motsvarande stadgande med stöd av vilket sjöfartsstyrelsen kan förbjuda att båt, motor eller förnödenhet saluförs i öppen handel om den inte uppfyller de krav som ställs på den. Stadgandet har dock inte kunnat tillämpas med hänvisning till miljökrav och myndigheterna har inte haft någon möjlighet att ingripa i fråga om de farkoster och utrustning som redan är i användning.

4 kap. Stadganden gällande färd med farkoster

11 §. *Skyldighet att stanna.* Enligt paragrafen skall en klart iakttagbar prejningssignal som ges av en tillsynsmyndighet åtlidas. Någon motsvarande skyldighet att stanna ingår inte i den nuvarande lagen om båttrafik. Med tanke på tillsynen är ett stadgande om skyldighet att stanna dock nödvändigt. Då kan straff dömas ut för underlåtenhet att följa myndighetens befallning att stanna. De tillsynsmyndigheter som avses i paragrafen är sjöfartsverket, polisen, gränsbevaknings-

väsendet och tullverket.

Enligt 2 mom. utfärdas närmare stadganden om prejningssignaler genom förordning. Den nu gällande förordningen om prejningssignaler till fartyg (46/76) har givits på fördragning av ministern för inrikesärenden bl.a. med stöd av 11 § lagen om båttrafik.

12 §. *Granskning av farkoster och förhindrande av deras användning.* På granskning av fartyg som används för handelssjöfart och förhindrande av deras användning tillämpas i stället för denna paragraf i första hand lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

Enligt paragrafen har tillsynsmyndigheten rätt att granska en farkosts skick, konstruktion, utrustning och dokument samt meddela föreskrifter om deras granskning som är bindande för farkostens förare. Granskningen får inte medföra oskäliga olägenheter.

Enligt 2 mom. kan tillsynsmyndigheten av säkerhets- eller miljöskäl förhindra eller avbryta en farkosts färd.

Det förfarande som föreslås i paragrafen överensstämmer delvis med den nuvarande lagen om båttrafik. Hittills har det inte varit definierat vilka åtgärder övervakaren får vidta i fråga om den som färdas på vatten och inte heller vilka skyldigheter den som färdas på vatten har att underlätta tillsynsåtgärderna.

Det är ändamålsenligt att olika behövliga dokument och de väsentliga faktorer hos färdmedlet som påverkar säkerheten och olägenheterna för miljön granskas på vattnet. Eftersom granskningsobjekten kan finnas bakom farkostens konstruktioner eller det annars är svårt, drygt eller smutsigt att granska dem, har det ansetts motiverat att förutsätta att granskningen inte får orsaka oskäliga olägenheter.

Båt- och motorstöld har blivit ett stort problem. Med tanke på tillsynen är det väsentligt att stadgandena möjliggör granskning av skrovets och maskinens identifieringsuppgifter. Motsvarande granskningar görs inom vägtrafiken både i samband med besiktningar och i form av stickprov vid trafikövervakningen.

För en stoppad farkost ansvarar i första hand dess innehavare eller ägare. Hittills har det inte definierats vem som ansvarar för farkosten när resan avbryts och ingen person som är lämplig som förare finns på plats. Tillsynsmyndigheten skall då i mån av möjlighet se till farkostens säkerhet. Det kan bli fråga om att tillkalla hjälp, meddela ägaren

eller bogsera farkosten till ett bevakat ställe.

13 §. *Skyldighet att visa upp dokument.* Även till dessa delar stadgas särskilt om fartyg som används för handelssjöfart i lagen om tillsyn över fartygssäkerheten.

När en farkost är i användning skall i den finnas registreringsintyget, ett dokument som utvisar förarrätten samt andra motsvarande dokument i fråga om föraren, själva farkosten eller dess anordningar. När ett sådant dokument saknas och tillsynsmyndigheten kräver att det skall visas upp, skall farkostens förare visa upp det för tillsynsmyndigheten på sin hemort eller för annan vid granskningen utsedd myndighet inom en av tillsynsmyndigheten utsatt skälig tid. En farkost skall anses vara i användning när den inte befinner sig i sin sedvanliga hemhamn, på slip eller upplyft på land.

Det är varken möjligt eller ändamålsenligt att i detalj räkna upp de dokument som skall medföras i en farkost, utan de bestäms på grundval av farkostens storlek, det område där den färdas m.m. omständigheter, och kan variera från situation till situation. Eftersom lagförslaget innehåller en möjlighet att visa upp ett nödvändigt dokument även på hemorten inom en viss tid efter färden, garanteras i praktiken ett smidigt förfarande när det gäller skyldigheten att visa upp dokument.

14 §. *Ledning av sjötrafiken.* Utmed den finska kusten införs som bäst ett lednings- och övervakningssystem för sjöfarten (VTS). Enligt den föreslagna paragrafen kan sjöfartsverket meddela anvisningar och föreskrifter om trafiken med farkoster för ledning av sjötrafiken och för övervakning i anslutning därtill. I paragrafen stadgas sålunda på lagnivå om de nya regionala VTS-stationernas verksamhet.

15 §. *Regionala förbud och begränsningar.* Ifall det är nödvändigt för att skydda trafiken, miljön, fisket eller någon annan näring eller på grund av allmänt rekreativ bruk eller något annat allmänt intresse, kan man helt förbjuda eller begränsa trafiken med farkoster för viss tid eller tills vidare på ett visst vattenområde. Förbud eller begränsningar som gäller allmänna farleder utfärdas av sjöfartsverket och beträffande övriga vattenområden av den regionala miljöcentralen.

Hittills har den regionala miljöcentralen (tidigare länsstyrelsen) fungerat som beslutsfattare i fråga om alla förbuds- och begränsningsbeslut. Det är dock ändamålsenligt att

överföra besluten om förbud och begränsningar som gäller allmänna farleder till sjöfartsverket, vars ansvarskrets även i övrigt omfattar de allmänna farlederna och som med stöd av lagen om sjöfartsverket (13/90) bl.a. har till uppgift att vidta åtgärder för främjande, trygghet och organisering av sjöfarten.

Enligt 4 kap. 1 § vattenlagen förstås med allmän farled en farled i ett vattendrag eller saltsjön som enligt stadgandena i nämnda kapitel har inrättats som offentlig farled eller allmän lokal farled.

Den möjlighet att utfärda regionala förbud eller begränsningar som föreslås i paragrafen kan komma i fråga t.ex. på grund av trafiken, miljön eller allmänt rekreativ bruk. Det skall också vara möjligt att få till stånd regionala förbud eller begränsningar för att skydda fisket eller någon annan näring eller på grund av något annat allmänt intresse. Åtgärden kan bli aktuell t.ex. på grund av arbeten som utförs i vattnet eller under vattnet, på grund av en fiskodlingsanstalt, en lokal semesterby, flottning och annan motsvarande näringsverksamhet.

Förbuden eller begränsningarna gäller inte användningen av farkoster som behövs för arbetet eller på grund av bostadens läge och inte användningen av svårt rörelsehindrade personers farkost, om inte något annat bestäms i beslutet av särskilt vägande skäl. Som särskilt vägande skäl betraktas förekomsten av skäl som är av betydelse för den allmänna säkerheten eller miljön. Hastighetsbegränsningar gäller dock alltid även i dessa fall.

Trafik med farkoster som är nödvändig för utförande av tjänsteuppdrag, sjuktransporter och räddningsåtgärder eller av andra vägande skäl skall vara tillåten oberoende av förbud eller begränsningar. Förbud eller begränsningar gäller inte heller försvarsmaktens verksamhet.

Enligt lagen om försök med frikommuner (718/88) är det möjligt att överföra de aktuella besluten till kommunnivå.

16 §. *Förbud och begränsningar som gäller farkosttyper.* Den regionala miljöcentralen och, i fråga om fartyg som används för handelssjöfart, sjöfartsstyrelsen kan på ett visst område förbjuda användningen av farkoster av en viss typ eller begränsa användningen av en viss farkosttyp, om den medför särskilt betydande olägenheter för naturen eller den övriga miljön, fisket eller någon annan

näring eller allmänt nyttjande av naturen för rekreation. Med särskilt betydande olägenheter avses i denna paragraf bl.a. buller från farkosten eller utsläpp från den som skadar miljön.

Det har inte varit möjligt att med stöd av de nuvarande stadgandena särskilt ingripa i fråga om farkoster som orsakar särskilda olägenheter, t.ex. vattenskotrar och motsvarande anordningar. Eftersom behovet av att begränsa eller förbjuda användningen av en viss typs farkoster kan variera i landets olika delar, föreslås att det med stöd av paragrafen skall vara möjligt att utgående från de lokala förhållandena meddela beslut om begränsningar som gäller användningen av en viss farkosttyp.

17 §. *Behandlingen av förbuds- och begränsningsärenden.* En framställan till den regionala miljöcentralen eller sjöfartsstyrelsen om utfärdande av regionala förbud eller begränsningar kan göras av kommunen eller en kommunmedlem eller av en sådan myndighet, sammanslutning eller ägare till ett vattenområde, som berörs av saken. Sjöfartsverket och den regionala miljöcentralen kan enligt paragrafen också själva göra en framställan om utfärdande av förbud eller begränsningar. Innan beslutet fattas skall myndigheten höra den som berörs av saken.

Ett förbud som utfärdas på framställan av kommunen skall utformas i enlighet med framställningen, om det inte föreligger några särskilda skäl till en avvikelse.

18 §. *Ikraftträdande av förbud och begränsningar.* Ett beslut om förbud eller begränsningar som den regionala miljöcentralen eller sjöfartsverket meddelat träder inte automatiskt i kraft oavsett överklagande, utan det skall bestämmas särskilt om ikraftträdandet i beslutet. Besvärinstansen skall dock ha möjlighet att förbjuda att beslutet verkställs.

19 §. *Utmärkning av förbud och begränsningar.* Förbud eller begränsningar som gäller trafik med farkoster skall utmärkas på vattenområdet eller i dess närhet. För utmärkningen ansvarar i fråga om allmänna farleder den som upprätthåller farleden och på andra ställen behörig kommun. Överenskommelse skall träffas med områdets ägare, om märkena placeras permanent på stranden eller i vattendraget, om det inte är fråga om små märken eller anordningar. Den utmärkning av förbud och begränsningar som föreslås i paragrafen överensstämmer i till-

lämpliga delar med förfarandet i 4 kap. 5 § (629/91) vattenlagen.

De gällande författningarna innehåller inga stadganden om på vems bekostnad förbud och begränsningar som meddelats av de regionala miljöcentralerna utmärks i terrängen. Det råder oklarhet om märkningsskyldigheten mellan myndigheterna, kommunen och enskilda sökande. I paragrafen föreslås att situationen klarläggs så att den kommun, vars område förbudet eller begränsningen gäller, skall ansvara för förbuds- och begränsningsmärkena i övrigt utom i de allmänna farlederna, där den som upprätthåller farleden, antingen sjöfartsverket eller någon lokal instans som har ålagts att sköta farleden, skall ansvara för förbuds- och begränsningsmärkena.

Enligt paragrafen skall förbuds- och begränsningsmärkena överensstämja med sjöfartsstyrelsens beslut och märkena skall alltså vara enhetliga och se likadana ut både i allmänna farleder och på övriga vattenområden.

20 §. *Ändring av beslut om förbud eller begränsningar.* Ifall förhållandena väsentligen har förändrats, kan ett beslut om förbud eller begränsningar ändras. När ett tidigare beslut ändras föreslås att samma stadganden som när beslutet meddelades skall iakttas i tillämpliga delar.

5 kap. Särskilda stadganden

21 §. *Tillstånd till tävlingar och övningar.* För återkommande eller permanenta tävlingar eller övningar med motordrivna farkoster på samma vattenområde skall, utöver vad som annars stadgas om tillståndsplikt, tillstånd sökas även hos kommunens miljö- och vårdmyndighet. Med ett återkommande evenemang avses en tävling eller övning som ordnas oftare än en gång samma sommar. Evenemangen i fråga betraktas också som återkommande om de ordnas regelbundet varje år.

Om ett tävlings- eller övningsområde har inrättats genom att det har anvisats för sitt ändamål i en stads- eller byggnadsplan eller ett område har beviljats miljö tillstånd enligt 2 § lagen om miljö tillståndsförfarande (735/91), behövs inte det tillstånd som avses i 1 mom.

Motsvarande tillstånd skall också sökas för anordnande av ett enskilt evenemang, om evenemanget sannolikt orsakar betydande

olägenheter för miljön, bl.a. buller samt utsläpp i luften och vattendraget.

Om tävlingsområdet sträcker sig över flera kommunernas område ges tillståndet av aningen start- eller målplatsens regionala miljöcentral. Tillstånd till en tävling som genomförs på flera regionala miljöcentralers område ges av den regionala miljöcentral, på vars område tävlingen huvudsakligen genomförs.

Något särskilt tillståndsförfarande krävs emellertid inte för övningar som genomförs av brand- eller sjöräddningsväsendet eller av försvarsmakten eller gränsbevakningsväsendet.

22 §. *Sökande av ändring.* Riksdagen behandlar som bäst regeringens proposition med förslag till förvaltningsprocesslag (RP 217/95 rd). Enligt propositionen skall beslut av lägre förvaltningsmyndigheter än ministerierna överklagas hos den regionalt behöriga länsrätten, om inte något annat stadgas särskilt. Med stöd av lagförslaget stadgande om bemyndigande skall ändring i sjöfartsverkets beslut sökas hos länsrätten i Nylands län, eftersom sjöfartsstyrelsen har sitt verksamhetsställe inom domkretsen för länsrätten i Nylands län.

Att besvärshandlingen som gäller regionala beslut om förbud eller begränsningar enligt förslaget till sjötrafiklag behandlas i en besvärinstans som finns långt från det vattenområde som är föremål för beslutet om förbud eller begränsningar kan vara oändamålsenligt t.ex. när behandlingen av besvärshandlingen kräver syneförrättning. Av denna anledning föreslås ett uttryckligt stadgande om behörig besvärinstans i sjötrafiklagen. Enligt förslaget skall beslut som en regional miljöcentral har meddelat med stöd av 15 § 2 mom., 16 § eller 21 § 3 mom. eller som sjöfartsverket har meddelat med stöd av 15 § 2 mom. eller 16 § behandlas i den länsrätt inom vars domkrets största delen av det vattenområde som beslutet gäller är beläget. I övriga fall bestäms den behöriga länsrätten enligt inom vilken länsrätts domkrets den myndighet som har fattat det överklagade beslutet har sitt verksamhetsställe. På sökande av ändring tillämpas vad lagen om ändringssökande i förvaltningsärenden (154/50) stadgar om sökande av ändring i förvaltningsmyndigheters beslut.

23 §. *Tillsyn.* Den allmänna tillsynen över att lagen iakttas ankommer på sjöfartsverket. Beträffande förebyggandet och bekämpning-

en av olägenheter för miljön ankommer tillsynen dock på den regionala miljöcentralen inom dess verksamhetsområde. Sjöfartsverket, polisen, gränsbevakningsväsendet och tullverket övervakar i praktiken användningen av farkoster på vattenområden.

24 §. *Straff.* Enligt paragrafen föreslås att böter skall dömas ut för sjötrafikförseelser, om inte strängare straff för gärningen stadgas i någon annan lag, om den som färdas på vatten uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot sjötrafiklagen eller stadganden eller föreskrifter som meddelats med stöd av den. Om gärningen har utförts uppsåtligt eller av grov oaktsamhet eller om den har varit ägnad att medföra allvarlig fara för en annans liv eller hälsa eller för naturen eller den övriga miljön, skall gärningsmannen för sjötrafikbrott dömas till böter eller till fängelse i högst två år.

25 §. *Åtgärdseftergift och anmärkning.* Ifall en gärning som skall dömas enligt sjötrafiklagen är ringa med beaktande av omständigheterna, får eftergift ske i fråga om anmälan, åtal och straff. Tillsynsmyndigheten kan då tilldela den som har gjort sig skyldig till förseelsen en anmärkning.

26 §. *Närmare stadganden och föreskrifter.* Närmare stadganden om verkställigheten av lagen utfärdas genom förordning. Genom förordning stadgas också om konstaterandet av att de fritidsbåtar som omfattas av fritidsbåt direktivet och deras utrustning överensstämmer med kraven, något som förutsätts i direktivet.

Genom förordning kan vid behov utfärdas närmare stadganden om ledningen av sjötrafiken och den därtill anslutna övervakningen.

Genom förordning stadgas vidare om trafikregler för sjötrafiken och om utmärkning av farleder. Det finns redan stadganden på förordningsnivå om nämnda saker, vilka har utfärdats med stöd av republikens presidents allmänna bemyndigande att utfärda förordning.

Sjöfartsstyrelsen kan, enligt vad som stadgas genom förordning, meddela närmare föreskrifter om konstaterandet av att farkoster och deras utrustning överensstämmer med kraven, om ledningen av sjötrafiken och den därtill anslutna bevakningen samt om trafikreglerna för sjötrafiken och om utmärkning av farlederna.

27 §. *Ikraftträdande.* Lagen föreslås träda i kraft den 16 juni 1996 samtidigt som Euro-

peiska gemenskapens fritidsbåtaktiviteter. Genom den föreslagna lagen upphävs lagen om båttrafik jämte ändringar. Dock skall 2 § lagen om båttrafik och de förordningar som givits med stöd av lagen om båttrafik förbli i kraft tills vidare. Förordningen om båttrafik och förordningen om prejningssignaler till fartyg har givits med stöd av lagen om båttrafik. När sjötrafiklagen träder i kraft blir det nödvändigt att göra smärre ändringar i sjöförordningen om båttrafik.

28 §. *Övergångsstadgande.* Ett beslut om förbud eller begränsningar som länsstyrelsen eller den regionala miljöcentralen har meddelat med stöd av lagen om båttrafik är i kraft den tid som nämns i beslutet, om inte beslutet ändras eller upphävs med stöd av denna lag.

2. Närmare stadganden och föreskrifter

Med stöd av den föreslagna sjötrafiklagen ges en förordning gällande genomförandet av Europeiska gemenskapens fritidsbåtaktiviteter. Dessutom ges en sjötrafikförordning som innehåller stadganden om bl.a. den utrustning som skall finnas i farkoster samt behandlingen av förbuds- och begränsnings-

ärenden. Sjöfartsstyrelsen kan, enligt vad som stadgas i nämnda förordningar, meddela närmare föreskrifter samt i enskilda fall bevilja undantag från stadgandena.

3. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 16 juni 1996, för att den skall kunna tillämpas instundande seglingssäsong. Dessutom skall stadgandena och bestämmelserna gällande genomförandet av fritidsbåtaktiviteterna vara tillämpliga den 16 juni 1996. Vid införandet av fritidsbåtaktiviteterna tillämpas en övergångsperiod av två år, under vilken stadgandena i förordningen om båttrafik tillämpas jämsides. Avsikten är även att de nya krav som gäller farkosters utrustning och som närmare stadgas genom förordning skall träda i kraft först under 1997 års seglingssäsong. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas redan innan den träder i kraft.

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

Sjötrafiklag

I enlighet med riksdagens beslut stadgas:

1 kap.

Allmänna stadganden

1 §

Lagens syfte

Syftet med denna lag är att främja säkerheten inom sjötrafiken samt att förebygga olägenheter som användningen av farkoster kan orsaka naturen och den övriga miljön, fisket, allmänt nyttjande av naturen för rekreation eller något annat allmänt intresse eller enskilt intresse.

För främjande av säkerheten inom sjötrafiken och förebyggande av olägenheter skall också iakttas vad som stadgas i någon annan lag.

2 §

Tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på farkoster och användningen av dem på vattenområden.

Denna lag tillämpas på fartyg som används för handelssjöfart till den del det inte stadgas särskilt om dem i sjölagen (674/94), lagen om tillsyn över fartygssäkerheten (370/95) eller i någon annan lag.

3 §

Definition

I denna lag avses med farkoster färdmedel

och anordningar som har kontakt med vatten och som är avsedda för färd på vatten.

4 §

Rätt att färdas på vattenområden

Var och en har rätt att färdas på vattenområden på det sätt som stadgas i 1 kap. 24 § vattenlagen (264/61), om inte något annat följer av denna lag.

2 kap.

Stadganden gällande dem som färdas på vatten

5 §

Allmänna skyldigheter för dem som färdas på vatten

Var och en som färdas på vatten med en farkost skall iaktta den omsorg och försiktighet som omständigheterna kräver och förfara så, att han 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.

Den som framför en farkost skall iaktta trafikreglerna för sjötrafiken och de påbud, förbud och begränsningar som sjötrafikmärken eller ljussignaler anger.

En tillsynsmyndighet som utför ett bråds-kande tjänste-, sjuktransport- eller räddningsuppdrag eller den som framför en farkost som tillhör räddningsverket eller en sjöräddningsenhet eller försvarsmakten får, när uppdraget kräver det, med iakttagande av nödvändig försiktighet avvika från ovan avsedda trafikregler, påbud, förbud och begränsningar med undantag för väjningsplikten. Om omständigheterna kräver det, skall han därvid ge särskilda ljud- och ljussignaler.

6 §

Allmänna krav gällande den som framför en farkost

En farkost får inte framföras av en person

som inte innehar den ålder och inte besitter den förmåga och skicklighet som krävs.

En motordriven farkost som skall registreras får framföras endast av en person som har fyllt 15 år.

Sjöfartsstyrelsen kan, med beaktande av farkostens storlek, slag, det ändamål för vilket den används och det område där den färdas, bestämma att den som framför en viss farkosttyp eller en enskild farkost skall ha fyllt 18 år och ha visat sig besitta de kunskaper och den förmåga som sjöfartsstyrelsen närmare kräver för framförandet av ifrågavarande farkosttyp eller enskilda farkost.

7 §

Överlåtelse av farkost att framföras av andra

En farkost får inte överlämnas att framföras av någon som inte uppfyller de krav gällande ålder, förmåga och skicklighet som uppställs i 6 §.

3 kap.

Stadganden gällande farkoster

8 §

Farkosters konstruktion, utrustning och skick

En farkost skall 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 skall dessutom vara sådan att användningen av den inte orsakar betydande eller onödiga olägenheter för naturen eller den övriga miljön, fisket, allmänt nyttjande av naturen för rekreation eller något annat allmänt eller enskilt intresse.

9 §

Krav gällande farkoster och deras utrustning

Om farkosters konstruktion och deras motorer samt utrustning och tillbehör kan ge-

nom förordning utfärdas sådana stadganden som anses nödvändiga för säkerheten, den allmänna ordningen eller förebyggandet av olägenheter för miljön.

Sjöfartsstyrelsen kan, enligt vad som stadgas genom förordning, meddela närmare föreskrifter och anvisningar om egenskaperna, konstruktionen, slaget, antalet, skicket och användningen i fråga om farkoster och deras motorer samt utrustning och tillbehör. Dessutom kan sjöfartsstyrelsen, enligt vad som stadgas genom förordning, i enskilda fall bevilja undantag från stadgandena gällande farkosters konstruktion, motor, utrustning och tillbehör.

10 §

Förbud och begränsningar gällande import, tillverkning, marknadsföring och användning av farkoster

Om det finns grundad anledning att misstänka att en farkost eller dess motor, utrustning eller tillbehör kan äventyra personers, föremåls eller miljöns säkerhet eller hälsan har statsrådet efter att ha hört tillverkaren eller importören rätt att förbjuda eller begränsa importen, tillverkningen, marknadsföringen och användningen av farkosten, motorn, utrustningen eller tillbehöret.

Genom förordning stadgas närmare om det förfarande som iaktas när beslut om förbud och begränsningar fattas.

4 kap.

Stadganden gällande färd med farkoster

11 §

Skyldighet att stanna

En farkost skall, genast när det kan ske säkert, stannas på en klart iakttagbar prejningssignal av en tillsynsmyndighet.

Om prejningssignaler stadgas närmare genom förordning.

12 §

Granskning av farkoster och förhindrande av deras användning

En farkosts förare är skyldig att iaktta de

föreskrifter som tillsynsmyndigheterna meddelar för granskning av farkostens konstruktion, utrustning, skick och dokument samt att tillåta granskning av farkostens sjöduglighet liksom även skrovets och motorns identifieringsuppgifter. Tillsynsmyndighetens granskning får inte orsaka oskäligen skada eller olägenhet.

Tillsynsmyndigheten kan hindra eller avbryta en farkosts färd, om den är förenad med uppenbar risk för olycka eller störande av allmän ordning eller olägenhet för miljön.

När tillsynsmyndigheten avbryter en farkosts färd ansvarar ägaren eller innehavaren för farkost som måste bogseras, har ankrats eller lämnats vid en strand eller brygga. Om ägaren eller innehavaren inte är i stånd härtill eller om farkosten har tagits i bruk olovligt, skall myndigheten i mån av möjlighet ta hand om farkosten.

13 §

Skyldighet att visa upp dokument

De dokument som enligt särskilda stadganden och bestämmelser krävs i fråga om en farkosts förare samt i fråga om själva farkosten och dess utrustning skall medföras när farkosten är i användning. Saknas ett sådant dokument, är farkostens förare skyldig att inom en av tillsynsmyndigheten utsatt skälig tid visa upp dokumentet för tillsynsmyndigheten på sin hemort eller en annan tillsynsmyndighet som anvisas vid granskningen.

14 §

Ledning av sjötrafiken

Sjöfartsverket kan för ledning av sjötrafiken och för övervakning i anslutning därtill meddela anvisningar och föreskrifter gällande färd med farkoster.

15 §

Regionala förbud och begränsningar

Trafik med farkoster på ett visst vattenområde kan förbjudas för viss tid eller tills vid-

are eller begränsas, 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.

Beslut om förbud och begränsningar som gäller allmänna farleder fattas av sjöfartsverket och beträffande andra vattenområden av den regionala miljöcentralen.

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. Trafik som är nödvändig för utförande av tjänsteuppdrag, sjuktransporter och räddningsåtgärder eller av andra motsvarande orsaker är tillåten oberoende av förbud eller begränsningar. Detsamma gäller försvarsmaktens verksamhet.

16 §

Förbud och begränsningar som gäller farkosttyper

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 den regionala miljöcentralen eller, om det är fråga om en farkost som används för handelssjöfart, sjöfartsverket, förbjuda eller begränsa användningen av denna farkosttyp på ett visst område.

17 §

Behandlingen av förbuds- och begränsningsärenden

En framställan om att förbud eller begränsningar som avses i 15 och 16 §§ skall utfärdas kan göras av kommunen eller en kommunmedlem eller av en sådan myndighet, sammanslutning eller ägare till ett vattenområde som berörs av saken. En framställan om utfärandet av förbud eller begränsningar kan också göras av sjöfartsverket eller den regionala miljöcentralen.

Innan förbud eller begränsningar utfärdas

skall den regionala miljöcentralen eller sjöfartsverket höra den kommun vars område förbudet eller begränsningen gäller samt ge de myndigheter, sammanslutningar, ägare till vattenområden och andra som berörs av saken tillfälle att bli hörda.

Utfärdas ett förbud eller en begränsning på framställan av kommunen, skall förbudet eller begränsningen utformas i enlighet med 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.

18 §

Ikraftträdande av förbud och begränsningar

Den regionala miljöcentralen eller sjöfartsverket kan bestämma att dess beslut om förbud eller begränsningar även om det överklagas skall träda i kraft på det sätt som bestäms i beslutet och efter det att beslutet har tillkännagivits. Besvärinstansen kan dock förbjuda att beslutet verkställs.

19 §

Utmärkning av förbud och begränsningar

Förbud eller begränsningar skall, om möjligt, utmärkas på det vattenområde som de gäller eller i dess närhet. För utmärkningen av förbud eller begränsningar i en allmän farled ansvarar den som upprätthåller farleden och på andra ställen den kommun vars område förbudet eller begränsningen gäller.

Som förbuds- och begränsningsmärken används sjötrafikmärken som överensstämmer med sjöfartsstyrelsens beslut.

Vid placeringen av märken som utvisar förbud och begränsningar iakttas vad 4 kap. 5 § vattenlagen stadgar om rätt för den som sätter i stånd en allmän farled att i vattendraget eller på dess strand placera ut säkerhetsanordningar för sjöfarten.

20 §

Ändring av beslut om förbud eller begränsningar

Ett beslut om förbud eller begränsningar

som har meddelats i enlighet med 15 eller 16 § 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. Härvid skall 15—19 §§ iakttas i tillämpliga delar.

5 kap.

Särskilda stadganden

21 §

Tillstånd till tävlingar och övningar

För återkommande eller permanent anordnande av tävlingar eller övningar med motordrivna farkoster på samma vattenområde skall, utöver vad som på något annat ställe i lag stadgas om tillståndsplikt, tillstånd sökas hos kommunens miljövårdsmyndighet. Tillstånd behövs dock inte för ett område som i en stads- eller byggnadsplan har reserverats för ändamålet och inte heller för ett område för vilket har beviljats miljötillstånd enligt lagen om miljötillståndsförfarande (735/91).

Tillstånd skall också sökas för anordnande av ett enskilt evenemang, om evenemanget förväntas orsaka betydande olägenheter för miljön.

Tillstånd till en tävling eller övning som genomförs på flera kommuners område beviljas av den regionala miljöcentralen. Tillstånd till tävling eller övning som genomförs på flera regionala miljöcentralers område beviljas av den regionala miljöcentral på vars område tävlingen huvudsakligen genomförs.

En förutsättning för tillstånd som avses i denna paragraf är att evenemanget i fråga uppfyller tillräckliga säkerhetskrav och att verksamheten inte medför oskäliga 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. Om vattenområdet hör till ett gemensamt områdes icke konstituerade delägarlag, kan samtycke även ges av ett fiskelags styrelse.

Tillstånd behövs dock inte för övningar som genomförs av brand- och sjöräddningsväsendet eller av försvarsmakten eller gränsbevakningsväsendet.

22 §

Sökande av ändring

Ändring i ett beslut enligt denna lag av en regional miljöcentral eller sjöfartsverket får sökas hos länsrätten genom besvär. Besvär som gäller ett beslut som en regional miljöcentral har meddelat med stöd av 15 § 2 mom., 16 § eller 21 § 3 mom. eller som sjöfartsverket har meddelat med stöd av 15 § 2 mom. eller 16 § behandlas i den länsrätt inom vars domkrets största delen av det vattenområde som beslutet gäller är beläget. Annars bestäms den behöriga länsrätten enligt inom vilken länsrätts domkrets den myndighet som har fattat det överklagade beslutet har sitt verksamhetsställe.

På sökande av ändring tillämpas vad som stadgas i lagen om ändringssökande i förvaltningsärenden (154/50).

23 §

Tillsyn

Den allmänna tillsynen över att denna lag iakttas ankommer på sjöfartsverket. Beträffande förebyggandet och bekämpningen av olägenheter för miljön ankommer den allmänna tillsynen över att lagen iakttas på den regionala miljöcentralen inom dess verksamhetsområde. Användningen av farkoster på vattenområden övervakas av sjöfartsverket, polisen, gränsbevakningsväsendet och tullverket.

24 §

Straff

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot denna lag eller stadganden eller föreskrifter som meddelats med stöd av den, skall för *sjötrafikförsäelse* dömas till böter, om inte strängare straff för gärningen stadgas i någon annan lag.

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet bryter mot denna lag eller stadganden eller föreskrifter som meddelats med stöd av den så, att gärningen är ägnad att medföra allvarlig fara för annans liv eller hälsa eller för naturen eller den övriga miljön, skall för *sjötrafikbrott* dömas till böter eller till fängelse i högst två år.

25 §

Åtgärdseftergift och anmärkning

Vid sjötrafikförseelse får eftergift ske i fråga om anmälan, åtal och straff, om förseelsen med beaktande av omständigheterna är ringa.

Om förseelsen uppenbarligen är sådan som stadgas i 1 mom., kan tillsynsmyndigheten utan att vidta andra åtgärder tilldela den som gjort sig skyldig till förseelsen en anmärkning.

26 §

Närmare stadganden och föreskrifter

Närmare stadganden om verkställigheten av denna lag och om konstaterandet av att farkoster och deras utrustning överensstämmer med kraven utfärdas genom förordning.

Närmare stadganden om ledning av sjötrafiken och övervakning i anslutning därtill kan utfärdas genom förordning.

Genom förordning stadgas också om trafikregler för sjötrafiken och utmärkning av farleder.

Sjöfartsstyrelsen kan, enligt vad som stadgas genom förordning, meddela närmare föreskrifter om konstaterandet av att farkoster och deras utrustning överensstämmer

med kraven, ledning av sjötrafiken och övervakning i anslutning därtill, trafikregler för sjötrafiken och utmärkning av farleder.

27 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 19 .
Genom denna lag upphävs lagen den 28 februari 1969 om båttrafik (151/69) jämte ändringar. Dock förblir 2 § lagen om båttrafik och de förordningar som har utfärdats med stöd av lagen om båttrafik i kraft tills vidare. Till straff för brott mot stadgandena i dessa förordningar och mot bestämmelser som utfärdats med stöd av dem döms enligt denna lag.

Åtgärder som verkställigheten av denna lag förutsätter får vidtas innan den träder i kraft.

28 §

Övergångsstadgande

Ett förbud eller en begränsning som länsstyrelsen eller den regionala miljöcentralen har meddelat med stöd av lagen om båttrafik, som upphävs i 27 §, är i kraft den tid som nämns i beslutet om förbudet eller begränsningen, om inte beslutet ändras eller upphävs med stöd av denna lag.

Helsingfors den 10 maj 1996

Republikens President

MARTTI AHTISAARI

Trafikminister *Tuula Linnainmaa*