

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av sjötrafiklagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att sjötrafiklagen ändras så att den motsvarar bestämmelserna i förvaltningslagen när det gäller offentliga kungörelser samt lagen om trafiksystem och landsvägar och lagen om Forststyrelsens jakt- och fiskeövervakning.

I propositionen föreslås det också att de som färdas med vissa farkoster av säkerhetsskäl ska kunna nekas tillträde till slusskanaler eller att deras tillträde till slusskanaler ska kunna begränsas.

Behörighetsvillkoren och utrustningskraven för nöjesfartyg som är större än fritidsbåtar föreslås bli preciserade. Å andra sidan föreslås att det ska vara möjligt att avvika från utrustningskraven för vissa typer av farkoster. Preciseringar föreslås också i de förfaranden som gäller farledsbeslut och registrering av farkoster. Definitionen av sjösäkerhetsanordningar kompletteras med virtuella säkerhetsanordningar.

I propositionen föreslås dessutom att bestämmelserna om registreringsförseelser och överträdelse av fartbegränsningar förtydligas. Däremot föreslås att befälhavaren på en farkost inte längre ska kunna dömas till böter för avsaknad av adekvata sjökort ombord på farkosten.

Flera av ändringarna i lagen föreslås för att precisera Transport- och kommunikationsverkets bemyndiganden att meddela föreskrifter.

Syftet med propositionen är att öka sjösäkerheten och att i praktiken underlätta tillsynen över efterlevnaden av lagen.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft den 1 juli 2021.

RP 54/2021 rd

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning.....	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Beredning.....	3
2 Nuläge och bedömning av nuläget.....	3
2.1 Förfaranden som ska iakttas i trafik längs kanaler och via rörliga broar	3
2.2 Övervakning av sjötrafiken	4
2.3 Behörighetskrav för befälhavare på nöjesfartyg	5
2.4 Sjösäkerhetsanordningar, sjötrafikmärken och ljussignaler	6
2.5 Förbud och begränsningar	7
2.6 Farkosters utrustning.....	7
2.7 Registrering av farkoster och sjötrafikförseelser	8
3 Målsättningar	12
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	12
4.1 De viktigaste förslagen.....	12
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna	12
5 Alternativa handlingsvägar	17
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser.....	17
6 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet.....	17
6.1 Internationell reglering.....	17
6.2 Europeiska unionens lagstiftning	18
6.3 Lagstiftningen i de nordiska länderna	18
7 Remissvar	20
8 Specialmotivering.....	22
9 Bestämmelser på lägre nivå än lag	36
10 Ikraftträdande.....	36
11 Verkställighet och uppföljning	36
12 Förhållande till andra propositioner.....	36
13 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	36
LAGFÖRSLAG	44
Lag om ändring av av sjötrafiklagen.....	44
BILAGA	53
PARALLELLEXT	53
Lag om ändring av sjötrafiklagen	53
ANDRA BILAGOR	69
BILAGA 1 BILD 2 OCH 3 UPPHÅVS	69

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Den nya sjötrafiklagen trädde i kraft den 1 juni 2020. I lagen samlades bestämmelserna om sjötrafik och trafikbeteendet till sjöss, inklusive nya bestämmelser om befälhavare i fråga om fritidsbåtar. Lagen innehåller allmänna principer för iakttagande av sjötrafikreglerna och reglering av sjötrafiken. Dessutom innehåller den alla bestämmelser om utmärkning av farleder och reglering av sjötrafiken, inklusive bestämmelser om sjötrafikmärken och ljussignaler. I lagen samlades också de särskilda behörighetskrav som gäller annan än yrkesmässig trafik och till lagen överfördes bestämmelserna om registrering av farkoster i uppdaterad form. Dessutom samlades alla straffbestämmelser i sjötrafiklagen och ett system med avgift för trafikförseelse infördes för mindre förseelser. I samband med lagen genomfördes också en lindring av bestämmelserna om hyresbåtar.

1.2 Beredning

Regeringens proposition har beretts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet i samarbete med Transport- och kommunikationsverket. Propositionen var på remiss under perioden 14.1–5.2.2021. En sammanställning av utlåtandena kan laddas ner på statsrådets webbplats Lagberedning och utveckling i statsrådet under numret (LVM037:00/2020)¹.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Förfaranden som ska iakttas i trafik längs kanaler och via rörliga broar

I 9 § i sjötrafiklagen finns huvudprinciperna för anordnandet av tjänster för användning av kanaler och rörliga broar. För anordnandet av dessa tjänster ansvarar Trafikledsverket. Enligt 2 mom. ska användningstjänster tillhandahållas jämligt för alla farkoster och vid tillhandahållandet ska principerna för god förvaltning iakttas. Regleringen motsvarar i princip den tidigare sjötrafiklagens bestämmelser om kanaler, enligt vilka Trafikverket ansvarade för att ordna ledningstjänster för kanaltrafiken och tjänster skulle tillhandahållas jämligt för alla fartyg. I den nya lagen ingår dock också andra sådana bestämmelser om trafikregler för kanaler och rörliga broar som tidigare ingick i förordningen innefattande trafikstadga för kanaler och rörliga broar (512/1991). En del av dessa trafikregler som gäller kanaler och rörliga broar har nu tagits in i lagens allmänna bestämmelser om sjötrafik. Dessutom innehåller den nya lagen vissa särskilda bestämmelser om trafik längs kanaler och via rörliga broar.

I 33 § i lagen finns bestämmelser om de förfaranden som ska iakttas i trafik längs kanaler och via rörliga broar. Enligt 1 mom. i den paragrafen ska den som färdas med en farkost i kanaler eller via rörliga broar 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. Enligt 3 mom. får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om ankomsten till kanaler och rörliga broar och om de förfaranden som ska iakttas i fråga om dessa samt om de krav som gäller i fråga om användningen av farkoster och deras utrustning. Paragrafen innehåller dock inte några närmare bestämmelser på motsvarande sätt som den ovan nämnda tidigare förordningen om vilka farkoster som ska ha rätt att få företräde till en slusskanal

¹<https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM037:00/2020>

och bemyndigandet att meddela föreskrifter innehåller inte några särskilda bestämmelser om slussning.

I paragrafen har det inte heller beaktats att kanaler kan vara gamla och inte har planerats så att alla nuvarande farkoster kan färdas i dem utan risk för att farkostens, dess befälhavares eller passagerares säkerhet äventyras t.ex. på grund av starka strömningar. En sådan farkosts färd kan inte heller hindras eller avbrytas enligt 19 §.

2.2 Övervakning av sjötrafiken

I 11 § 2 mom. i sjötrafiklagen finns definitioner av en person som övervakar sjötrafiken och en person som reglerar sjötrafiken. Med en person som övervakar sjötrafiken avses en tjänsteman 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).

En person som reglerar sjötrafiken är 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. Definitionerna motsvarar i princip begreppen i den nya vägtrafiklagen (729/2018).

Paragrafen innehåller inte något omnämmande av jakt- och fiskeövervakning. Enligt 2 § 1 mom. 3 punkten i lagen om Forststyrelsens jakt- och fiskeövervakning (1157/2005) hör det till jakt- och fiskeövervakarna att utöva tillsyn över efterlevnaden av sjötrafikbestämmelserna om skydd för fisket och andra näringar, naturen och ett allmänt nyttjande av naturen för rekreation samt något annat allmänt intresse. Syftet med jakt- och fiskeövervakningen är enligt 1 § i den lagen att främja och övervaka att de av statens områden som är i Forststyrelsens besittning används lagenligt och att förebygga och, i den omfattning det ingår i jakt- och fiskeövervakningen, utreda brott i anslutning till detta. Vid fullgörandet av ett enskilt jakt- och fiskeövervakningsuppdrag har en jakt- och fiskeövervakare enligt 6 § 1 mom. i den lagen rätt att stoppa en person och ett fordon och att få veta personens eller förarens och passagerarnas namn, personbeteckning, eller om sådan saknas, födelsedatum och nationalitet samt var de kan anträffas. En jakt- och fiskeövervakare har också rätt att gripa en person som vägrar lämna uppgifter som behövs för utredandet av identiteten eller som lämnar sannolikt falska uppgifter. Enligt 7 § i den lagen har jakt- och fiskeövervakaren rätt att när en person grips eller ett fordon stoppas i enlighet med 6 § kroppsvisitera den som åtgärden gäller och granska fordonet, om det är nödvändigt för att säkerställa att personen inte medför eller fordonet inte innehåller vapen, föremål eller ämnen med vilka människor kan utsättas för fara eller naturen orsakas betydande skada. I 8 § 1 mom. i den lagen sägs att om den som manövrerar en vattenfarkost eller som i en vattenfarkost sköter en uppgift som väsentligt påverkar farkostens trafiksäkerhet är så påverkad av alkohol att han eller hon kan äventyra den allmänna säkerheten, kan jakt- och fiskeövervakaren vid ett enskilt jakt- och fiskeövervakningsuppdrag ålägga denna person att lämna utandningsprov. Jakt- och fiskeövervakaren har också enligt 2 mom. i samma paragraf rätt att hindra dessa personer från att fortsätta köra eller från att sköta sina uppgifter. Behörighetsvillkor för en tjänst som jakt- och fiskeövervakare är enligt 3 § 2 mom. i den berörda lagen grundexamen för polis och förtrogenhet med jakt- och fiskeövervakning. Enligt 16 § har en jakt- och fiskeövervakare rätt att av en annan statlig myndighet få sådan handräckning som behövs för fullgörandet av ett enskilt jakt- och fiskeövervakningsuppdrag och som myndigheten är behörig att lämna. Å andra sidan är en

jakt- och fiskeövervakare skyldig att lämna polisen och andra myndigheter handräckning vid olyckor, i spaningen efter försvunna och gripandet av efterlysta och i andra fall där det är lämpligt med tanke på jakt- och fiskeövervakarens uppgifter.

Enligt Forststyrelsens uppgifter ligger tyngdpunkten för jakt- och fiskeövervakarnas verksamhet under somrarna i praktiken på övervakningen av fisket på de statliga vattenområden som är i Forststyrelsens besittning. Det finns ca 3,4 miljoner hektar sådana vattenområden. I hela landet finns det endast 12 jakt- och fiskeövervakare, men jakt- och fiskeövervakningens betydelse har enligt Forststyrelsens uppfattning ökat år för år när polisen och gränsbevakningen i högre grad koncentrerat sig på sina kärnuppgifter. I praktiken samarbetar jakt- och fiskeövervakarna vid övervakningen av sjötrafiken med polisen och gränsbevakningen. Då används vanligtvis deras fartyg och jakt- och fiskeövervakarens uppgift blir att möta sjötrafikanterna, medan polisen eller gränsbevakningen i högre grad koncentrerar sig på att vara befälhavare på farkosten. Forststyrelsens jakt- och fiskeövervakare har dock också tillgång till en egen mångsidig materiel för jakt- och fiskeövervakningsuppdragen. Jakt- och fiskeövervakarna övervakar i synnerhet fritidsfisket och det övriga fisket samt naturskyddet.

I 19 § i sjötrafiklagen finns det bestämmelser om tillsynsmyndighetens rätt att hindra eller avbryta en farkosts färd.

2.3 Behörighetskrav för befälhavare på nöjesfartyg

Bestämmelser om behörighetskraven för befälhavare på nöjesfartyg finns i 41 § i sjötrafiklagen. Av befälhavaren på ett nöjesfartyg krävs 18 års ålder och att han eller hon har ett internationellt förarbart för fritidsbåt. Villkor för erhållande av internationellt förarbart för fritidsbåt är bl.a. att sökanden 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. Sökanden ska dessutom visa 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 och har ett intyg över praktiskt båtkunnande.

Sökanden kan visa att han eller hon uppfyller de teoretiska krav som uppställs i resolutionen bl.a. genom ett intyg utfärdat av en sådan båtorganisation eller en sådan läroinrättning som tillhandahåller sjöfartsutbildning som följer upp sin utbildningsverksamhet och certifiering genom ett kvalitetssystem och vars kvalitetssystem för utbildningsverksamhet och certifiering, på ett sätt som Transport- och kommunikationsverket godkänt, har varit föremål för extern utvärdering högst fem år innan intyget daterats. Sökanden kan visa att han eller hon uppfyller dessa teorikrav också med ett förarbart som visar behörighet som befälhavare på lastfartyg eller passagerarfartyg eller med ett högre behörighetsbrev för däcksbefäl inom sjöfarten eller genom att avlägga ett prov vid Transport- och kommunikationsverket.

Paragrafen innehåller ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter om uppfyllandet av examenskraven enligt ovannämnda resolution.

I paragrafen har emellertid inte de senaste ändringarna av körkortslagen beaktats och i den har inte förutsatts att den läroinrättning som tillhandahåller sjöfartsutbildning och som utfärdar ett intyg över teoretiskt kunnande ska ha godkänts som anordnare av sjöfartsutbildning i enlighet med lagen om transportservice. I paragrafen har det inte heller beaktats att kvalitetssystemet för en anordnare av båtutbildning som beviljar ett sådant intyg kan vara externt utvärderat inte bara av Transport- och kommunikationsverket självt utan också på ett sätt som verket godkänner. Paragrafens gällande ordalydelse enligt vilken båtorganisation som helst kan ordna utbildningar, har också väckt oro för sjösäkerheten och kritik bland de aktörer som specialiserat sig

på att ordna båtutbildning. Dessutom har det konstaterats att det faktum att teoriprovet enligt paragrafen kan ordnas endast vid Transport- och kommunikationsverket i onödan begränsar möjligheterna att ordna provet.

2.4 Sjösäkerhetsanordningar, sjötrafikmärken och ljussignaler

I 47 § i sjötrafiklagen finns en definition av sjösäkerhetsanordning. Enligt den avses med en sjösäkerhetsanordning 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 enligt lagen elektroniska positionsbestämningsstationer och positionsbestämningsanordningar, radarmärken, havsfyror, ens- och sektorfyror, ensmärken, randmärken, kummel och andra igenkänningsmärken samt övriga med dessa jämförbara fasta anordningar. Flytande säkerhetsanordningar är bojar och prickar.

Definitionen gäller i sin nuvarande form endast fysiska säkerhetsanordningar. I takt med att tekniken utvecklas har också s.k. virtuella säkerhetsanordningar blivit vanligare. Virtuella säkerhetsanordningar behövs i synnerhet på sådana ställen där det finns djupa vattenområden eller sådana förhållanden, såsom rörliga isar, att det är nästan omöjligt, svårt eller mycket dyrt att upprätthålla fysiska säkerhetsanordningar på grund av att de sannolikt går sönder. Virtuella säkerhetsanordningar behövs också för att främja automatiseringen inom sjöfarten.

I 49 § i lagen finns det bestämmelser om fastställande av allmän farled samt placering och avlägsnande av säkerhetsanordning. I paragrafen hänvisas det till bestämmelserna i vattenlagen om inrättande av allmän farled och om placering av säkerhetsanordningar och föreskrivs dessutom att tillstånd för placering av säkerhetsanordning ska sökas hos Transport- och kommunikationsverket. Paragrafen innehåller krav för godkännandet av tillståndsansökan och de villkor för inrättandet, placeringen och underhållet av farleden och dess säkerhetsanordningar som anges i tillståndsbeslutet, dvs. farledsbeslutet. Dessutom innehåller paragrafen bestämmelser om skyldigheten att lämna uppgifterna för införande i informationssystemen och på sjökorten samt ett förbud mot att ändra eller avlägsna en säkerhetsanordning utan tillstånd från Transport- och kommunikationsverket. I 51 § finns ett förbud mot förtöjning i säkerhetsanordning och i 52 § en anmälningsskyldighet som gäller en säkerhetsanordning ur funktion.

Bestämmelser om placering av sjötrafikmärken och ljussignaler finns i 54 § i sjötrafiklagen. I 2 mom. i den paragrafen anges vem som ansvarar för placeringen av sjötrafikmärken och ljussignaler. I en allmän farled är det den i sjötrafiklagen avsedda huvudmannen för farleden som ansvarar för placeringen och utanför en allmän farled är det kommunen som ansvarar för placeringen. I vissa särskilt nämnda fall kan ansvaret för placeringen enligt detta moment också ankomma på den som äger konstruktionen eller anordningen.

Paragrafen innehåller inget omnämnande av vem som ansvarar för utmärkning av färjleder. En färja med färjeled hör enligt 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar till en landsväg. Enligt 11 § i samma lag svarar Trafikledsverket för de uppgifter som ska skötas av ägaren till landsvägsnätet och för de andra uppgifterna inom väghållningen och ska även styra närings-, trafik- och miljöcentralerna vid skötseln av uppgifterna inom väghållningen. Närings-, trafik- och miljöcentralerna svarar inom sina respektive verksamhetsområden för skötseln av uppgifter inom väghållningen under Trafikledsverkets styrning. Således ska närings-, trafik- och miljöcentralerna också ansvara för utmärkningen av färjleder.

I 56 § i sjötrafiklagen finns bestämmelser om placering och utformning av sjötrafikmärken. Enligt 4 mom. i den paragrafen har Transport- och kommunikationsverket rätt att meddela när-

mare föreskrifter om sjötrafikmärkens och ljussignalers placering, färger, konstruktion och dimensionering, men verket har inte behörighet att meddela föreskrifter om de ljussignalkombinationer som ska användas. För närvarande används många slags ljussignalkombinationer. Detta kan leda till att ljussignaler tolkas fel och äventyra trafiksäkerheten.

I 57 § i sjötrafiklagen finns det bestämmelser om sjötrafikmärkens verkningsområde, som börjar vid märket och slutar vid det märke som anger att det förbud, påbud eller den begränsning som har angetts med märket upphör eller vid det motsvarande märket som har satts upp för trafiken i motsatt riktning.

I paragrafen saknas ett närmare bemyndigande att meddela föreskrifter om hur verkningsområdet ska märkas ut. Detta behövs i synnerhet med tanke på situationer där det är svårt att fysiskt sätta upp märket just i början av verkningsområdet. I föreskriften vore det bra att konstatera t.ex. att verkningsområdet börjar efter en visst sträcka efter märket och på motsvarande sätt upphör efter en angiven sträcka. En sådan åskådlig utmärkningsprincip används bl.a. i Sverige.

Enligt beskrivningen av ett sjötrafikmärke som gäller en luftledning i 90 § i lagen anger luftledningsmärket den punkt där en luftledning korsar farleden och det kan placeras antingen på farledens högra sida eller på vardera sidan av farleden. Luftledningar har emellertid satts upp och kan sättas upp i vattenområden även utanför en farled, så paragrafen behöver preciseras.

2.5 Förbud och begränsningar

Grunderna för lagens bestämmelser om förbud och begränsningar finns i 101 § i sjötrafiklagen. Bestämmelser om behandlingen av förbuds- och begränsningsärenden finns i 102 §. Paragrafen innehåller en hänvisning till lagstiftningen om offentliga kungörelser. Lagen om offentliga kungörelser har sedermera upphävts den 1 januari 2020 och den nya regleringen om saken ingår i 62 a § i förvaltningslagen. Även om bestämmelser i en specielllag, t.ex. sjötrafiklagen, som avviker från förvaltningslagen enligt 5 § i förvaltningslagen kan iakttas i stället för förvaltningslagen, kan den nuvarande regleringen inklusive obligatoriska tidningsannonser och meddelanden på kommunernas anslagstavlor i vilket fall som helst anses vara föråldrad. Den nuvarande regleringen är opraktisk och orsakar kostnader på några tiotusentals euro per år.

2.6 Farkosters utrustning

I 108 § finns det bestämmelser om minimiutrustningen för en farkost som är försedd med motor eller en farkost med en skrovlängd på över fem meter som är försedd med segel. Enligt dessa bestämmelser ska i en farkost som är i gång finnas 1) för var och en som befinner sig i farkosten en godkänd räddningsväst, ett flytplagg eller en räddningsdräkt som till sin bärformåga och sin storleksklass motsvarar personens storlek och vikt, 2) en länsump eller något annat redskap för tömning av farkosten, 3) åror eller paddel eller ett ankare med lina, 4) en handbrandsläckare som granskats, om farkosten har en förbränningsapparat, en inombordsmotor, en inom/utombordsmotor eller en utombordsmotor på mer än 25 kilowatt och 5) signalutrustning enligt kapitel D i sjövägsreglerna.

Dessutom har Transport- och kommunikationsverket behörighet att meddela närmare tekniska föreskrifter om egenskaperna, konstruktionen, slaget, antalet, skicket och användningen i fråga om farkoster och deras motorer samt utrustning och tillbehör.

I fråga om vattenskotrar innehåller samma paragraf en lindring enligt vilken de inte behöver ha en handbrandsläckare. Sedermera har det tagits i bruk många andra slag av farkoster, såsom motoriserade eller stora segelförsedda surfing- eller vindsurfingbrädor, vilka enligt den aktuella

paragrafen borde uppfylla alla de utrustningskrav som nämns i den trots att användningen av utrustningen i praktiken är omöjlig. I paragrafen har inte heller kraven i lagen om fartygstrafikservice (623/2005) beaktats i fråga om nöjesfartyg.

I 109 § föreskrivs det om undantag från kraven på farkoster och deras utrustning. Enligt 1 mom. i den paragrafen kan Transport- och kommunikationsverket 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. Paragrafen möjliggör inte beviljande av undantag annat än i enskilda fall.

2.7 Registrering av farkoster och sjötrafikförseelser

Registreringsanmälningar

Enligt 114 § är ägaren till en farkost skyldig att göra en registreringsanmälan när en farkost tas i sjötrafik för första gången. Då ska ägaren lägga fram en utredning bl.a. om ägaren till och innehavaren av farkostens motor.

Lagens 115 § innehåller bestämmelser om anmälningsskyldigheter i fråga om ändringar i de uppgifter som redan införts i registret. Ägaren eller innehavaren ska anmäla t.ex. ändringar som gäller de tekniska uppgifterna om farkosten eller dess motor och själva ägandet eller innehavet av farkosten, men paragrafen förpliktar inte att anmäla ändringar som gäller ägandet eller innehavet av dess motor. Om skyldigheten gäller också motorer kan man bättre än för närvarande säkerställa ägandet av både farkoster och motorer. På detta sätt kan man lättare förhindra registrering av en stulen motor. För närvarande behandlas med stöd av 115 § också anmälningar om överlåtelse som gjorts av den tidigare ägaren samt situationer där en farkost har överlåtit till en okänd trots att lagen inte direkt innehåller specialbestämmelser om dessa situationer, såsom t.ex. fordonslagen. År 2020 gjordes cirka 5 000 anmälningar om överlåtelse. Under de senaste åren har det i sin tur på årsnivå gjorts ca 10–15 överlåtelser till en okänd. Allt som allt görs det årligen ca 30 000 ägarbyten.

Lagens 116 § innehåller en skyldighet för ägaren till en registrerad farkost att anmäla till Transport- och kommunikationsverket om att farkosten förstörts, skrotats eller demonterats.

Bestämmelserna om registrering innehåller dock inte något bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om hur en anmälan enligt 114, 115 eller 116 § i praktiken ska göras. Ett sådant bemyndigande att meddela föreskrifter ingick tidigare i lagen om farkostregistret (424/2014), som upphävdes när den nya sjötrafiklagen trädde i kraft.

Användningen av Transport- och kommunikationsverkets tjänst Kontrollera certifikatet är en del av processen för registrering av ägarbyten i fråga om farkoster. Tjänsten kan endast användas av den som innehar ett registerbetecknings- och certifikatkodspar. Uppgifterna kan fås endast under en begränsad tid (certifikatet har en begränsad giltighetstid och gäller i 30 dygn) och från tjänsten lämnas endast de centrala uppgifter som hänför sig till det aktuella registerbetecknings- och certifikatkodsparet.

Köpet av en farkost medför en lagstadgad skyldighet för köparen att registrera farkosten. Registreringen kan göras med ett giltigt elektroniskt certifikat, varvid köparen behöver kunna försäkra sig om att certifikatet är giltigt, om den farkost som hänför sig till certifikatet och dess

RP 54/2021 rd

ägare samt om ett eventuellt ändringsförbud som gäller farkosten. Kontrollen av certifikatet kan också leda till att köparen drar sig ur köpet t.ex. på grund av ett ändringsförbud. Det ska finnas en lagenlig grund för behandling av de personuppgifter som lämnas till användaren i tjänsten. Kontrollera certifikatet. I den gällande sjötrafiklagen finns dock inga bestämmelser om användningen av certifikat och om de uppgifter som lämnas i samband med användningen.

Skyldigheter i fråga om registreringshandlingar och registreringsbeteckningar samt sanktioner som gäller registrering

Enligt 112 § 1 mom. får en registreringspliktig farkost inte användas innan den har förts in i registret. Enligt 3 mom. ska en farkost som importerats från utlandet till Finland registreras inom sju dagar från det att den importerats till Finland.

Enligt 117 § 4 mom. ska registreringsbeviset 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.

Enligt 118 § 2 mom. får en farkost inte användas om den inte är försedd med registerbeteckning.

Enligt 119 § 3 mom. ger Transport- och kommunikationsverket 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. i samma paragraf, dvs. t.ex. vid provkörning.

I 7 § finns bestämmelser om befälhavarens allmänna skyldigheter. Enligt 6 punkten i den paragrafen är befälhavaren skyldig att särskilt se till att de dokument som avses i 117 och 119 § finns i farkosten.

Dessutom innehåller 18 § 3 mom. en skyldighet att för övervakaren visa upp alla dokument som enligt särskilda bestämmelser eller föreskrifter krävs. Sådana dokument är bl.a. ett registreringsbevis enligt 117 § och en provbeteckning enligt 119 §. Denna skyldighet att visa upp dokument är allmän och har inte begränsats t.ex. endast till befälhavaren. Skyldigheten att visa upp dokumentet i själva farkosten är dock inte absolut. Om ett dokument saknas kan befälhavaren eller farkostens innehavare visa upp det senare inom en tid som utsatts av den person som övervakar sjötrafiken.

Enligt 120 § 1 mom. 3 punkten ska den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i 7 § som gäller befälhavarens allmänna ansvar, med vissa undantag som nämns särskilt, för sjötrafikbrott dömas till böter. Dokument som gäller registrering nämns inte särskilt som undantag, vilket innebär att en befälhavare som bryter mot bestämmelsen om registreringsbevis i 117 § och bestämmelsen om provbeteckning i 119 § ska dömas till böter.

I 123 § finns bestämmelser om allmänna förseelser av befälhavare. Enligt 1 mom. 4 punkten påförs en avgift för trafikförseelse för brott mot bestämmelserna i 18 § 3 mom., som begåtts uppsåtligen eller av oaktsamhet, med undantag för bestämmelserna om uppvisande av dokument som gäller registrering. Enligt 123 § 1 mom. 8 punkten påförs befälhavaren en avgift för trafikförseelse på 70 euro bl.a. om befälhavaren bryter mot den fartbegränsning som avses i 35 § och som ska iakttas i trafik längs kanaler och via rörliga broar.

RP 54/2021 rd

I 125 § föreskrivs om registreringsförseelser av ägare till eller innehavare av en farkost. Enligt 1 mom. i den paragrafen påförs ägaren till en farkost 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 §. Paragrafens 2 mom. gäller både ägare och innehavare. Enligt 2 mom. 1 punkten påförs ägaren eller innehavaren en avgift för trafikförseelse på 70 euro om han eller hon uppsåtligen använder farkosten i strid med 112 § innan den har införts i registret. Enligt 2 mom. 2 punkten påförs ägaren eller innehavaren en avgift för trafikförseelse av samma storlek om han eller hon uppsåtligen underlåter att göra en sådan ändringsregistrering som avses i 115 §. Själva registreringsskyldigheten gäller alltså endast ägaren eller innehavaren. Enligt 125 § 2 mom. 4 punkten påförs en avgift för trafikförseelse också om ägaren eller innehavaren själv uppsåtligen använder en registreringspliktig farkost i strid med 118 § så att den inte är försedd med registerbeteckning. Enligt 125 § 2 mom. 3 punkten påförs ägaren eller innehavaren en avgift av samma storlek också om han eller hon uppsåtligen försummar sin i 117 § avsedda skyldighet att medföra registreringsbevis vid användning av farkosten. I den nämnda 3 punkten avses fall där ägaren till eller innehavaren av en farkost inte själv är befälhavare på farkosten utan t.ex. lånar eller hyr ut farkosten utan att se till att registreringsbeviset medförs på farkosten. Om han eller hon själv är befälhavare på en farkost som saknar det registreringsbevis som krävs, ska han eller hon dömas till böter enligt 120 § 1 mom. 3 punkten.

I 126 § föreskrivs om registreringsförseelse av näringsidkare som använder en farkost. Enligt den paragrafen ska 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 påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro. Om en näringsidkare är befälhavare på en farkost och inte har ett bevis över provbeteckning enligt 119 §, kan han eller hon däremot dömas till böter enligt 120 § 1 mom. 3 punkten.

Lagens skyldigheter och sanktioner i fråga om registreringshandlingar och registerbeteckningar är dock oklara och i viss mån bristfälliga.

Till befälhavarens allmänna ansvar enligt 7 § 6 punkten hör att medföra internationellt förarbrev för fritidsbåt, registreringsbevis och provbeteckning i farkosten. Emellertid ingår dessa skyldigheter redan som allmänna skyldigheter i 41, 117 och 119 §. Bötesstraffet enligt 120 § 1 mom. 3 punkten gäller befälhavarens samtliga skyldigheter i 7 §, inklusive försummelse av skyldigheten att medföra registreringsbevis och provbeteckning. Den enda av befälhavarens i 7 § nämnda skyldigheter för vars försummelse det inte döms till böter är försummelse av skyldigheten att i farkosten medföra annan utrustning som nämns i 108 § än räddningsvästar.

Avsaknaden av dessa dokument i en farkost har således bedömts som allvarligare än t.ex. att registerbeteckningen inte har fästs på farkosten eller att farkosten inte är försedd med handbrandsläckare. En del av registreringsskyldigheterna gäller endast en ägare eller innehavare eller näringsidkare. Vid försummelse av dessa skyldigheter påförs endast avgift för trafikförseelse.

De myndigheter som övervakar sjötrafiken har ansett att det är en brist att avgift för trafikförseelse för avsaknad av registerbeteckning enligt 125 § 2 mom. 4 punkten inte kan påföras någon annan person än den ägare till eller innehavare av farkosten som använder farkosten. Lagens ordalydelse gör det inte möjligt att för avsaknad av registerbeteckning vid användning av farkosten påföra avgift för trafikförseelse även till en befälhavare som inte också är ägare till eller innehavare av farkosten i fråga. Inte heller den som hyr ut eller lånar ut sin egen farkost till någon annan kan påföras avgift för trafikförseelse på grund av avsaknad av registerbeteckning. Detta kan bidra till att försvaga ansvarsfullheten vid uthyrning av båtar och andra farkoster.

RP 54/2021 rd

Enligt 6 § 4 mom. ansvarar den som överlåter en farkost dock bl.a. för att farkosten har en sådan konstruktion, är i ett sådant skick och har sådana övriga egenskaper att den är säker och försummelse av detta ansvar har sanktionerats i 120 § 1 mom. 2 punkten, men paragrafen innehåller inga skyldigheter avseende registrering för den som hyr ut en farkost.

Enligt tillsynsmyndigheterna förekommer det då och då sådana fall där ägaren till eller innehavaren av en oregistrerad båt eller en båt som framförs utan registerbeteckning inte själv befinner sig i båten. Det är sannolikt, i synnerhet när uthyrningen av båtar underlättas, att sådana fall också blir vanligare, varför det är skäl att precisera lagen.

Straffbarhet vid försummelse av skyldighet som gäller sjökort och nautiska publikationer samt sanktioner vid överträdelse av fartbegränsning

I 120 § finns bestämmelser om sjötrafikbrott. Enligt 1 mom. 3 punkten ska för sjötrafikbrott dömas också den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i 7 § som gäller befälhavarens allmänna ansvar, med undantag för andra krav på farkostens utrustning än kravet på räddningsvästar, flytplagg eller räddningsdräkter. För sådana andra försummelse av kraven på farkosters utrustning, såsom avsaknad av handbrandsläckare, påförs enligt 123 § 1 punkten en avgift för trafikförseelse.

Befälhavarens allmänna ansvar enligt 7 § omfattar bl.a. ansvaret för farkostens säkerhet. Enligt 4 punkten i den paragrafen ansvarar befälhavaren också för att han eller hon har tillgång till adekvata sjökort och nautiska publikationer, om den planerade färden förutsätter ruttplanering med anledning av färdens längd eller någon annan motsvarande orsak eller omständighet. Kravet på sjökort och nautiska publikationer bidrar i princip till att främja sjösäkerheten. Iakttagandet av denna skyldighet har dock väckt många frågor bland båtfararna. Det har ställts frågor bl.a. om vad som avses med adekvata sjökort och om det räcker t.ex. med elektroniska sjökort. Likaså har det efterlysts preciseringar av när sjökortet ska medföras i farkosten.

Denna fråga har belysts i RP 197/2019 i detaljmotiveringen till 7 §. Enligt dessa motiveringar bygger bestämmelsen 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. Även om motiveringen till lagen har innehållit svar på dessa frågor, har tillsynsmyndigheterna inom sjötrafiken ansett att straffbarheten i fråga om försummelse av denna skyldighet bör ses över.

Enligt 120 § 2 mom. döms för sjötrafikbrott även den som uppsåtligt eller av oaktsamhet överskrider den högsta tillåtna fart som anvisas med sjötrafikmärke eller den farkostspecifika farten, om farten överskrider med mer än den högsta tillåtna farten. I 124 § ingår en sanktion som gäller lindrigare överskridanden av fartbegränsningar. Enligt den ska en farkosts befälhavare som uppsåtligt eller av oaktsamhet överskrider den högsta tillåtna farten som anvisas med sjötrafikmärke eller den farkostspecifika farten påföras en avgift för trafikförseelse på 120 euro, om farten överskrider med högst den högsta tillåtna farten. Tillsynsmyndigheterna har påpekat att avgift för trafikförseelse inte nödvändigtvis kan påföras alla sådana personer för vilka bötesstraff kan påföras för en strängare gärning, varför det har önskats att ordalydelsen i 124 § ska preciseras så att den bättre motsvarar ordalydelsen i 120 § 2 mom.

I 35 § föreskrivs om fartbegränsningar för trafik längs kanaler och via rörliga broar. Enligt den paragrafen är den allmänna fartbegränsningen i slusskanaler och öppna kanaler samt i trafik via rörliga broar nio kilometer i timmen, om inte Transport- och kommunikationsverket bestämmer något annat. De platser där fartbegränsningarna börjar och upphör anges med fartbegränsningsmärken. Fartbegränsningarna gäller inte farkoster som deltar i livräddning eller farkoster som används av myndigheter i brådskande tjänsteuppdrag, förutsatt att behövlig försiktighet iakttas vid användningen av farkosten.

I 123 § 1 mom. 8 punkten föreskrivs om överträdelse av denna regel som allmän förseelse av befälhavare. Enligt den bestämmelsen påförs befälhavaren på en farkost en avgift för trafikförseelse på 70 euro. Således ska för överträdelse av en fartbegränsning i strid med den fart som anvisas med ett sjötrafikmärke påföras en i euro mindre avgift för trafikförseelse än om fartbegränsningen överträds i andra vattenområden. Detta beror på den tidigare gällande nivån för regleringen om ordningsbot, men olika behandling kan inte anses vara korrekt med tanke på likabehandlingen av sjötrafikanter.

3 Målsättningar

Syftet med propositionen är att öka sjösäkerheten och att i praktiken underlätta tillsynen över efterlevnaden av lagen.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

I denna proposition föreslås det att sjötrafiklagen ändras så att den motsvarar de nya bestämmelser om offentliga kungörelser i förvaltningslagen samt lagen om trafiksystem och landsvägar och lagen om Forststyrelsens jakt- och fiskeövervakning.

I propositionen föreslås det också att de som färdas med vissa farkoster av säkerhetsskäl ska kunna nekas tillträde till slusskanaler eller att deras tillträde till slusskanaler ska kunna begränsas.

Det föreslås att behörighetsvillkoren och utrustningskraven för nöjesfartyg som är större än fritidsbåtar preciseras. Det föreslås emellertid att det ska vara möjligt att avvika från utrustningskraven i fråga om vissa typer av farkoster. Preciseringar föreslås också i de förfaranden som gäller farledsbeslut och registrering av farkoster. Det föreslås att definitionen av sjösäkerhetsanordningar kompletteras med virtuella säkerhetsanordningar.

I propositionen föreslås dessutom att bestämmelserna om registreringsförseelser och överträdelse av fartbegränsningar förtydligas. Vidare föreslås det i propositionen att befälhavaren på en farkost inte längre ska kunna dömas till böter för avsaknad av adekvata sjökort ombord på farkosten.

Flera av ändringarna i den föreslagna lagen utökar Transport- och kommunikationsverkets myndiganden att meddela föreskrifter.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

Ekonomiska konsekvenser för hushållen, företagen och samhällsekonomin

Genom den föreslagna ändringen av 33 § kan användningen av en farkost förbjudas eller begränsas i en slusskanal om kanalen inte kan anses vara tillräckligt säker för befälhavaren på farkosttypen i fråga, personer som transporteras i den eller farkosten med beaktande av kanalens ålder och konstruktion samt de portar som används där. Ett sådant förbud eller en sådan begränsning bedöms inte ha några betydande ekonomiska konsekvenser för hushållen, företagen eller samhällsekonomin eftersom det t.ex. 2019 endast var några tiotal gånger som en vattenskoter försökte få tillträde till en slusskanal. Det är sannolikt att inte heller de företag som säljer eller hyr ut sådana farkoster som omfattas av förbudet kommer att ha några särskilda ekonomiska konsekvenser till följd av denna reglering.

Bemyndigandet att meddela föreskrifter i samma paragraf, som gör det möjligt för t.ex. passagerarfartyg att få tillträde till en slusskanal före andra farkoster, kan ha små positiva ekonomiska konsekvenser för företag som bedriver yrkesmässig trafik och turism främst därför att fartygen bättre kan hålla sina tidtabeller.

Preciseringen av behörighetskraven för nöjesfartyg i 41 § eller de utökade utrustningskraven i 108 § har sannolikt inte några ekonomiska konsekvenser för hushåll som överväger att skaffa ett nöjesfartyg eller som redan har ett nöjesfartyg. Preciseringen av behörighetskravet ökar t.ex. inte kostnaderna för utbildningen. Kravet på en maritim VHF-radiotelefon ingår redan i den gällande regleringen om fartygstrafikservice och avsikten är inte att utvidga tillämpningsområdet för det nu föreslagna kravet på utrustning till att omfatta andra vattenområden. År 2019 genomgick 2 nöjesfartyg första registrering och registrerades i trafik- och transportregistret som farkoster. Sammanlagt hade 69 nöjesfartyg införts i registret som farkoster. År 2019 beviljades 587 internationella förarbrev för fritidsbåt. Dessa förarbrev är i kraft tills vidare, så ändringen inverkar inte på dem.

De lättnader i förfarandet för hörande som föreslås i 102 § och som gäller områdes- och farkostspecifika förbud och begränsningar innebär ekonomiska besparingar för den offentliga ekonomin t.ex. till den del annonseringen i tidningar slopas. För företag som publicerar tidningar innebär ändringen förlust av annonsinkomster till ett motsvarande belopp. Kostnaderna för tidningsannonser uppgick 2019 till ca 10 000 euro. Kostnaderna beror på antalet ärenden som behandlas. Det har uppskattats att mängden förbuds- och begränsningsärenden enligt 101 § kommer att öka i fortsättningen.

Genom den ändring som föreslås i 108 § kan Transport- och kommunikationsverket återkalla ett redan beviljat godkännande av signallyktor som ska användas på farkoster om signallyktorerna inte uppfyller de föreskrivna kraven. Om ett godkännande återkallas har detta konsekvenser för det företag som ansökt om godkännande eftersom produkten måste dras tillbaka från marknaden eller ändras så att den uppfyller kraven. Om signallyktor som inte uppfyller kraven har installerats i fartyg, måste dessa signallyktor bytas ut mot sådana som överensstämmer med kraven. Under de senaste tio åren har inga godkännanden sökts, så konsekvenserna bedöms bli små.

Den föreslagna ändringen av 109 §, enligt vilken en viss farkosttyp ska kunna beviljas undantag från kraven på utrustning och tillbehör enligt 108 §, har sannolikt varken positiva eller negativa ekonomiska konsekvenser för hushåll och företag eftersom det sannolikt är fråga om helt nya typer av farkoster som har funnits på marknaden endast en kort tid och i fråga om vilka alla krav på utrustning inte hellre hittills i praktiken har kunnat uppfyllas på grund av deras konstruktion. Exempelvis vid färd på motoriserade eller segelförsedda surfing- eller vindsurfingbrädor kan man inte i praktiken ha med sig en länsypump och den skulle inte heller vara till någon nytta. Transport- och kommunikationsverket har fått förfrågningar om utrustningskraven i fråga om sådana farkoster. Det är sannolikt att olika typer av nya farkoster kommer att öka i någon mån.

RP 54/2021 rd

Det är dock inte sannolikt att den ändring som nu föreslås påverkar t.ex. importen eller försäljningen av nya typer av farkoster.

Genom den föreslagna ändringen av 112 § förtydligas tolkningen av lagen. Lagstiftarens avsikt har varit att underlätta registreringsförfarandet för en farkost som konsumenten själv har fört in till Finland från utlandet. Denna bestämmelse är således inte avsedd att tillämpas t.ex. på import av farkoster i allmänhet.

Den föreslagna ändringen av 123 §, som gäller allmänna förseelser av befälhavare, innebär för hushållens del att avgiften för trafikförseelse är större än för närvarande om fartbegränsningen överskrids i trafik längs kanaler och via rörliga broar. Å andra sidan är beloppet detsamma som när fartbegränsningen överskrids i andra vattenområden.

Konsekvenser för myndigheterna

Propositionen innehåller vissa förslag som förtydligar behörighetsfördelningen mellan myndigheterna. I propositionen preciseras också vissa uppgifter för de myndigheter som utövar tillsyn över efterlevnaden av lagen och preciseras Transport- och kommunikationsverkets behörighet och bemyndigande att meddela föreskrifter.

Genom den föreslagna ändringen av 9 § förtydligas den inbördes behörighetsfördelningen mellan de aktörer som ansvarar för anordnandet av tjänster för användning av kanaler och rörliga broar. Genom den föreslagna ändringen av 11 § beaktas också jakt- och fiskeövervakarnas ställning vid övervakningen och regleringen av sjötrafiken. Genom ändringen av 54 § förtydligas behörigheten när det gäller placering av sjötrafikmärken och ljussignaler i färjledskorsningar, med beaktande också av rollen för de myndigheter som svarar för väghållningen, dvs. närings-, trafik- och miljöcentralerna. Dessa ändringar bedöms inte ha några betydande konsekvenser för myndigheternas verksamhet, eftersom den föreslagna regleringen redan ingår i någon annan gällande författning eller baserar sig på nuvarande praxis. Ändringen skapar således endast klarhet i behörighetsfördelningen ur sjötrafikens synvinkel. I fråga om jakt- och fiskeövervakningen ingår regleringen i den gällande lagen om Forststyrelsens jakt- och fiskeövervakning och i fråga om väghållningen när det gäller färjleder i lagen om trafiksystem och landsvägar. När det gäller tjänster för användning av kanaler och rörliga broar motsvarar den föreslagna regleringen det faktiska ägandet av kanalerna och de rörliga broarna.

Genom det förslag som gäller kanaler i 33 § underlättas arbetet för de myndigheter som utövar tillsyn över efterlevnaden av lagen och de myndigheter som deltar i räddningsarbete genom att farkoster som används av personer som deltar i räddningsarbete och som är i polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets tjänsteuppdrag ska få tillträde till slusskanaler före dem som färdas med andra farkoster. Å andra sidan kan det konstateras att motsvarande reglering också tidigare har varit i kraft medan förordningen innefattande trafikstadga för kanaler och rörliga broar ännu var i kraft.

Också den nya möjligheten till undantag i fråga om utrustningskraven i 109 § och den ändring av 120 § som gäller sjötrafikbrott förtydligar tillsynsmyndigheternas tolkning av lagen och verksamhet till sjöss. Också de ändringar som gäller fartbegränsningen i 124 § och registreringsförseelser i 125 § underlättar arbetet för tillsynsmyndigheterna när regleringen är tydligare och den person som övervakar inte längre alltid behöver utreda gärningsmannens status t.ex. som befälhavare på eller ägare till farkosten.

RP 54/2021 rd

Också flera av de förslag som nu föreslås och som preciserar Transport- och kommunikationsverkets behörighet att meddela föreskrifter, såsom möjligheten att precisera utmärkningen av verkningsområdena för sjötrafikmärken i 57 §, underlättar i praktiken tillsynen över efterlevnaden av lagen och uppnåendet av dess syfte.

Genom de ändringar som föreslås i 19 § och som gäller möjligheten att hindra eller avbryta färden om avsikten är att i slusskanaler färdas farligt, utvidgas tillsynsmyndigheternas befogenheter i någon mån, men i praktiken ändras uppgifterna inte i någon större utsträckning.

Transport- och kommunikationsverkets verksamhet påverkas av ändringen av 41 §, enligt vilken det prov som ordnas för erhållande av internationellt förarbrev för fritidsbåt och därmed behörighet som befälhavare på nöjesfartyg i praktiken kan ordnas också någon annanstans än vid själva verket. Ändringen av paragrafen i fråga ökar också Transport- och kommunikationsverkets uppgifter, eftersom antalet utbildningsanordnare som ska kvalitetsrevideras ökar genom ändringen, vilket innebär att antalet ansökningar om kvalitetsrevidering ökar. Av denna anledning blir det nu aktuellt att meddela en föreskrift enligt 6 mom. Detta bedöms totalt sett öka arbetet med ca 0,5 årsverken under det år då lagen verkställs. Ökningen av antalet ansökningar om kvalitetsrevidering beräknas permanent öka verkets uppgifter med ca 0,1 årsverken under åren efter verkställandet.

Propositionen påverkar också Transport- och kommunikationsverkets behörighet och uppgiftsfält. En utvidgning av Transport- och kommunikationsverkets behörighet ingår också i den föreslagna ändring som gäller utrustning i 108 §, enligt vilken verket kan återkalla godkännandet av signallyktor och i den föreslagna ändringen av 109 §, enligt vilken verket kan bevilja undantag från utrustningskraven för vissa typer av farkoster. Detta beräknas öka arbetet med ca 0,1 årsverken på årsnivå.

I propositionen ingår dessutom nya bemyndiganden för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Dessa beräknas totalt sett öka arbetet med ca 0,5 årsverken.

I enlighet med denna proposition svarar Transport- och kommunikationsverket för verkställigheten av och informationen om lagförslaget. Verket följer också regelbundet upp hur de förpliktelser som föreslås i propositionen fullgörs och vilka konsekvenser de har. Informationen, verkställigheten och uppföljningen beräknas ha en sysselsättande effekt på ca 0,2 årsverken i verket det år lagen träder i kraft och året därpå.

Konsekvenser för säkerheten

Propositionen bedöms förbättra säkerheten inom sjötrafiken. Genom den föreslagna ändringen av 33 § 1 mom. som gäller kanaler och rörliga broar främjas verksamheten för farkoster som deltar i räddningsarbete samt för farkoster i polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets tjänsteuppdrag genom att de beviljas rätt få tillträde till kanaler före andra farkoster.

Genom ändringen av 2 mom. i samma paragraf och den ändring av 19 § som hänför sig till denna ändring ökar säkerheten sannolikt för personer som färdas med t.ex. vattenskotrar, kanoer, SUP-brädor eller andra motsvarande mindre farkoster och för vilka färden i en slusskanal kan hindras eller förbjudas om det inte är tryggt att färdas i den aktuella kanalen på grund av kanalens ålder, konstruktion eller de portar som används i den.

Genom ändringen av 47 § som gäller sjösäkerhetsanordningar blir det möjligt att använda virtuella säkerhetsanordningar. En virtuell säkerhetsanordning har inte någon fysisk säkerhetsanordning alls och kan därför varken observeras visuellt eller med hjälp av radar, utan endast via AIS-systemet. Alla fartyg kan inte observera virtuella säkerhetsanordningar, så användningen av sådana säkerhetsanordningar kan närmast komma i fråga vid tillfällig användning i områden där det är svårt att upprätthålla fysiska säkerhetsanordningar. Ändringen bedöms förbättra säkerheten inom sjötrafiken i dessa områden, särskilt under de svåraste väderleksförhållandena då användningen av fysiska säkerhetsanordningar har visat sig vara otillförlitlig. Permanenta virtuella säkerhetsanordningar är inte avsedda att under normala förhållanden ersätta de nuvarande fysiska säkerhetsanordningarna. Ersättande av en fysisk säkerhetsanordning med en virtuell säkerhetsanordning förutsätter en riskbedömning och eventuella andra bakgrundsutredningar samt myndighetens prövning och är i enlighet med 49 § i sjötrafiklagen möjligt endast genom Transport- och kommunikationsverkets farledsbeslut.

Den föreslagna ändringen av 49 § som förtydligar Transport- och kommunikationsverkets behörighet vid beslut om fastställande av allmän farled samt placering och avlägsnande av säkerhetsanordning bedöms på lång sikt ha positiva konsekvenser för säkerheten inom sjötrafiken.

Även de föreslagna preciseringarna av bestämmelserna om säkerhetsanordningar i 51 och 52 § och den föreslagna preciseringen av behörigheten att placera sjötrafikmärken och ljussignaler enligt 54 § samt de ändringar av 56 och 57 § genom vilka Transport- och kommunikationsverkets behörighet att meddela föreskrifter om placeringen sjötrafikmärken, deras utformning och verkningsområde förtydligas, syftar till att öka säkerheten inom sjötrafiken.

Den ändring av 108 § som gäller farkostens utrustning, enligt vilken ett nöjesfartyg ska vara utrustat med maritim VHF-radioutrustning bedöms inte särskilt öka säkerheten inom sjötrafiken, eftersom kravet redan ingår i 21 § i lagen om fartygstrafikservice enligt viken nöjesfartyg redan nu ska delta i fartygstrafikservice. Avsikten är inte heller att utvidga det föreslagna utrustningskravet till att gälla andra vattenområden än de som omfattas av lagen om fartygstrafikservice.

Ändringen av 109 § som gäller kraven på farkoster och deras utrustning bedöms inte inverka på säkerheten inom sjötrafiken. Undantag från kraven på farkosters utrustning och övriga krav på farkoster kan också beviljas i fråga om vissa typer av farkoster, t.ex. motoriserade surfingbrädor och stora vindsurfingbrädor, och inte endast i fråga om vissa enskilda farkoster. Undantaget förutsätter dock att vissa villkor uppfylls och kan inte beviljas t.ex. om undantaget kan medföra fara för sjötrafikens eller personers säkerhet.

Konsekvenser för informationssamhället

Genom propositionen främjas den framtida automatiseringsutvecklingen inom sjötrafiken. Virtuella säkerhetsanordningar ska främst användas tillfälligt i områden där det är svårt att upprätthålla fysiska säkerhetsanordningar. Detta kan vara fallet t.ex. när det råder svåra isförhållanden i området. De virtuella säkerhetsanordningarna bidrar också till att fartyg som helt eller delvis stöder sig på automatisering kan färdas tryggt.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

Under beredningen har det bedömts vilka möjligheterna är och vilken behörighet myndigheterna har att genomföra behövliga ändringar genom lagstiftning på lägre nivå, såsom statsråds- eller ministerieförordningar eller myndighetsföreskrifter. De ändringsförslag som ingår i denna proposition är sådana att de kan genomföras endast lagstiftningsvägen genom att ändra gällande författningar.

Under beredningen har man också övervägt möjligheten att utöka regleringen om avbrytande och begränsning av sjötrafiken i syfte att öka säkerheten för publiken vid eller dem som deltar i olika evenemang som ordnas till sjöss eller för andra sjötrafikanter. Sjötrafiken kunde ha avbrutits eller begränsats av Transport- och kommunikationsverket på basis av en anmälan till verket eller på eget initiativ av verket och avbrytandet på platsen för evenemanget skulle ha skötts av en i 19 § avsedd person som övervakar sjötrafiken, såsom en företrädare för polisen. Förslaget understöddes i utlåtandena. Förslaget slopades dock och det beslutades att ärendet ska utredas i samband med kommunikationsministeriets trafiksäkerhetsstrategi, eftersom det framgick att det finns skäl att ännu grundligare bedöma säkerheten och myndigheternas ansvar i samband med evenemang. Kommunikationsministeriet bereder en trafiksäkerhetsstrategi som omfattar alla trafikformer. Strategin görs upp för åren 2022–2026. Vid beredningen av trafiksäkerhetsstrategin kommer säkerheten vid evenemang som ordnas på vattenområden att behandlas. I samband med beredningen av strategin bedöms vilka lagstiftningsändringar och andra åtgärder som behövs för att förbättra säkerheten i samband med evenemang. Samtidigt bereds en totalreform av räddningslagen i enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Marins regering. Inom det projektet kartläggs och genomgås åsikterna om behoven av att ändra lagstiftningen om räddningsväsendet. Lagstiftningen om räddningsväsendet innehåller också bestämmelser om säkerheten vid offentliga tillställningar. Arbetet med trafiksäkerhetsstrategin samordnas med reformen av räddningslagen.

6 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

6.1 Internationell reglering

Säkerhetsanordningar

Den internationella sammanslutningen för stöd till sjöfarten och fyrväsendet, IALA, är en icke-vinstdrivande teknisk organisation som är oberoende av regeringarna och som publicerar rekommendationer, anvisningar och handböcker om sjösäkerhetsanordningar. Målet med dessa är att harmonisera sjösäkerhetsanordningarna 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 sjösäkerhetsanordningarna. 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.

I MBS definieras 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, en 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. IALA har också gett rekommendationer om virtuella säkerhetsanordningar (2). Enligt rekommendationerna kan virtuella säkerhetsanordningar i första hand användas när oväntade eller snabba förändringar i förhållandena kräver snabba reaktioner. Dessutom kan de användas i områden där det inte är möjligt att placera eller upprätthålla fysiska säkerhetsanordningar. Enligt rekommendationen är virtuella säkerhetsanordningar emellertid inte avsedda att ersätta fysiska säkerhetsanordningar.

Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) sjösäkerhetskommitté (MSC) antog vid sin 93:e session en resolution om sjösäkerhetsanordningar. Enligt resolutionen kan virtuella säkerhetsanordningar användas permanent i situationer där det på grund av begränsningar som hänger samman med miljön, såsom djupt vatten eller stränga förhållanden, är svårt eller ekonomiskt opraktiskt att använda fysiska säkerhetsanordningar. Med hjälp av virtuella säkerhetsanordningar kan dessutom sådana grynnor märkas ut som ständigt förändras t.ex. på grund av strömningar eller väderleksförhållanden.

Internationellt förarbrev för fritidsbåt

Bestämmelser om de behörighets- och examenskrav som gäller för befälhavare på nöjesfartyg finns i resolution nr 40, som meddelats av arbetsgruppen för trafik på inlandsfarvatten vid FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE). I resolutionen förutsätts bl.a. att den som ansöker om ett förarbrev för fritidsbåt kan påvisa att han eller hon är förtrogen med sjötrafikreglerna och kan navigera och hantera en båt på ett säkert sätt under olika förhållanden både i teorin och i praktiken.

6.2 Europeiska unionens lagstiftning

I Europeiska unionens lagstiftning regleras inte sjötrafiken direkt, utan den innehåller bestämmelser om t.ex. yrkeskompetens och fartygstekniska krav.

I Europeiska unionens lagstiftning finns inga bestämmelser om behörighetskrav för nöjesfartyg.

6.3 Lagstiftningen i de nordiska länderna

Lagstiftningen i Sverige

I Sverige finns bestämmelser om sjövägsregler, säkerhetsanordningar för sjöfarten och sjövägmärken i sjötrafikförordningen. I förordningen definieras bl.a. fartyg och ges sjöfartsmyndigheterna, dvs. Transportstyrelsen och Sjöfartsverket, befogenheter att meddela föreskrifter som har samband med sjösäkerheten.

I Sverige trädde reviderade bestämmelser om säkerhetsanordningar för sjöfarten 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). Genom föreskriften

² Se. IALA Guideline 1081 – Provision of Virtual Aids to Navigation, 5/2013.

blev det bl.a. möjligt att använda virtuella säkerhetsanordningar vid sidan av vanliga säkerhetsanordningar. En virtuell säkerhetsanordning kan enligt föreskriften etableras som komplement till ordinarie sjösäkerhetsanordning för att underlätta navigering eller uppmärksamma om ett hinder för sjöfarare.

Transportstyrelsen har utfärdat en reviderad föreskrift om sjövägmärken som trädde i kraft den 1 april 2019 (TSFS 2019:12 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjövägmärken). I föreskriften finns det bestämmelser om utformningen och användningen av sjövägmärken. Genom föreskriften upphävdes Sjöfartsverkets tidigare föreskrift (Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om sjövägmärken) och genom föreskriften togs sex nya märken in i regleringen. Sveriges sjövägmärken är i huvudsak förenliga med de europeiska reglerna för färd på inre vattenvägar (CEVNI), men det finns några undantag från den.

I Sverige meddelar Transportstyrelsen föreskrifter och anvisningar om användningen av kanalerna (t.ex. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjötrafiken på Trollhätte kanal). Enligt föreskrifterna ska vid passage av kanaler i princip användas ankomstordningen, men kanalhållaren kan vid behov anvisa en annan passageordning.

I Sverige har en totalreform av lagstiftningen om inrikes sjöfart pågått. Syftet med reformen har bl.a. varit 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. På basis av den reviderade regleringen baserar sig t.ex. övervakningen av nöjesfartyg med en längd på över 24 meter på ägarens ansvar och rapporteringsskyldighet. Sjöfartsmyndigheten utför riskbaserad och slumpmässig övervakning också på eget initiativ.

I Sverige krävs det inte att fartyg som är avsedda för fritidsbruk ska ha VHF-radio. För att använda VHF-radio krävs ett certifikat (**SRC, Short Range Certificate**). Det kunnande som krävs för att certifikatet ska beviljas visas för en person som bemyndigats av nämnden för båtutbildning.

Lagstiftningen i Norge

I Norge föreskrivs om sjötrafikregler och säkerhetsanordningar för sjöfart i lagen om hamnar och farleder (lov om havner og farvann), vars reviderade version trädde i kraft den 1 januari 2020. 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. I och med reformen har kommunernas befogenheter att meddela föreskrifter om säkerheten inom fritidssjötrafiken utvidgats. I och med reformen har dessutom ansvaret för säkerhetsanordningar för sjöfart tydligt ålagts endast staten.

De föreskrifter som departementet och Norges kustverk (Kystverket) utfärdat med stöd av den tidigare lagen behölls i och med den reviderade lagen i huvudsak med samma innehåll. Med stöd av den tidigare lagen har departementet utfärdat en föreskrift om säkerhetsanordningar för sjöfart och sjötrafikmärken (Foreskrift 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

RP 54/2021 rd

säkerhetsanordningar och hur de ska placeras ut (Retningslinjer för utformning, tekniska krav till och placering av navigasjonsinrättningar).

År 2019 utfärdade Kystverket en anvisning om användningen AIS-säkerhetsanordningar (Retningslinjer för bruk av AIS-navigasjonsinrättningar). I anvisningen ges närmare anvisningar också om användningen av virtuella AIS-säkerhetsanordningar och enligt anvisningen kan virtuella säkerhetsanordningar användas i situationer där det är svårt att använda fysiska säkerhetsanordningar t.ex. på grund av djupa vattenområden eller utmanande väderleksförhållanden. Privata aktörer har rätt att producera säkerhetsanordningar för sjöfart, men för detta krävs tillstånd av Norges kustförvaltning (Kystverket).

I Norge föreskrivs det genom lagen om fritids- och småbåtar (lov om fritids- og småbåter (småbåtloven)) om skyldighet att registrera fritidsbåtar vars längd understiger 24 meter, om säkerhets- och materielkraven samt om de krav som ställs på båtens befälhavare.

Framförande av ett fritidsfartyg med en längd på över 24 meter förutsätter ett särskilt certifikat över kunskaper inom sjöfarten. Alla fartyg med en längd på över 24 meter ska också ha VHF-radio.

Lagstiftningen i Danmark

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 meddelar näringsministeriet (Erhvervs- og Vækstministeriet, numera Erhvervsministeriet) och den underlydande sjöfartsmyndigheten (Søfartsstyrelsen) föreskrifter och anvisningar bl.a. om säkerheten inom sjöfarten, de tekniska kraven och registreringen av fartyg. Søfartsstyrelsen har 2015 meddelat en föreskrift om säkerhetsanordningar för sjöfart (Bekendtgørelse om farvandsafmærkning i dansk og grønlandsk afmærkningsområde m.v.). I föreskriften erkänns också elektroniska navigationshjälpmiddel och enligt Søfartsstyrelsens anvisningar kan säkerhetsanordningar för sjöfart enligt AIS-systemet också vara helt virtuella. Virtuella säkerhetsanordningar för sjöfart kan i allmänhet användas endast i överraskande farliga situationer, t.ex. för att avisera om skeppsbrott, eller i områden där fartygen ska iaktta särskild försiktighet. I samband med reformen av havsfarlederna tog Søfartsstyrelsen den 1 juli 2020 i bruk sådana helt virtuella säkerhetsanordningar för sjöfart på vissa farleder i Danmark.

I december 2016 utfärdade Søfartsstyrelsen en föreskrift om säkerheten vid framförande av fritidsbåtar och om säkerhetskrav för nöjesfartyg med en längd över 24 meter (Bekendtgørelse om sikkerhed ved sejlads med fritidsfartøjer samt sikkerhedskrav til fritidsfartøjer over 24 meter i længde).

Søfartsstyrelsen fastställer på ansökan bemanningen för en fritidsbåt vars längd är minst 24 meter.

Søfartsstyrelsen rekommenderar att VHF-radio används i fritidsbåtar. Även i Danmark förutsätter användningen av VHF-radio ett certifikat (SRC, Short Range Certificate).

7 Remissvar

Regeringens propositionsutkast var ute på öppen remiss på webbplatsen www.utlåtande.fi mellan den 14 januari och den 5 februari 2021. Dessutom sändes en separat begäran om utlåtande till landskapet Åland och Statens ämbetsverk på Åland.

RP 54/2021 rd

Utlåtanden lämnades av sammanlagt 34 olika instanser. Det kom in 17 utlåtanden från ministerier och andra statliga myndigheter. Från de instanser som företräder kommunerna kom det in ett utlåtande och från övriga remissinstanser 15 utlåtanden. De övriga remissinstanserna företrädde företag- eller fackförbund och olika föreningar som arbetar med båtliv och annan hobbyverksamhet i anslutning till vattendrag, såsom fiske, samt föreningar i anslutning till sjöräddning och naturvård. Dessutom erhöles ett utlåtande av en privatperson.

Största delen av utlåtandena var positiva och de ändringar som föreslogs var huvudsakligen av teknisk natur. Propositionens mål att förbättra säkerheten inom sjötrafiken och underlätta tillsynen över lagen ansågs vara särskilt positiva och propositionen ansågs uppfylla dessa mål. Behovet av att informera om flera av ändringarna, såsom om ibruktagandet av begränsningar av rätten att röra sig eller om ibruktagandet av virtuella säkerhetsanordningar, framhövdes dock i många utlåtanden. Dessutom framfördes det att det med tanke på verkställigheten av ändringarna är viktigt att fästa uppmärksamhet vid att personalresurserna är tillräckliga och vid den finansiering som detta kräver.

Enbart positiv respons kom in angående de förslag som gällde 1) beaktandet av jakt- och fiskeövervakarnas behörighet, 2) möjligheten till undantag från kraven på farkoster och deras utrustning och 3) avskaffandet av möjligheten att påföra befälhavaren böter för avsaknad av adekvata sjökort.

I den version som sändes på remiss ingick också ett förslag om att öka säkerheten vid evenemang som ordnas i vattenområden. Detta förslag understöddes allmänt. Det önskades dock att man fäster uppmärksamhet vid praxis när ärenden inleds. Dessutom önskades det att begränsningen inte ska orsaka störningar för den yrkesmässiga sjöfarten. I två utlåtanden framfördes å ena sidan behovet av att utreda vilka konsekvenser evenemangen har för naturen. I några utlåtanden som betonade säkerheten önskades det å andra sidan att bestämmelsen i fråga inte ska kopplas till det tillstånd som hänför sig till miljöskyddet i samma kapitel, eftersom tillståndshelheten för offentliga tillställningar som omfattar flera olika förvaltningsområden även i övrigt är komplicerad.

Remissinstanserna förhöll sig också allmänt positivt till de nya begränsningar som gäller trafiken i slusskanaler med undantag för vissa observationer av teknisk natur. I ett utlåtande befarades det att fastställandet av farkosttypen utgör ett problem.

I många utlåtanden välkomnades preciseringen av behörighetskraven för nöjesfartyg, men vissa remissinstanser ville ha ytterligare preciseringar i texten i fråga om kvalitetssystemen hos dem som tillhandahåller båtutbildning. I ett utlåtande kritiserades beaktandet av förarbrev för hyresbåt i paragrafen.

I många yttranden ansågs det positivt att virtuella säkerhetsanordningar ska räknas som sjösäkerhetsanordningar vid sidan av de fysiska säkerhetsanordningarna, men man förhöll sig återhållsamt till att helt ersätta de fysiska säkerhetsanordningarna med virtuella säkerhetsanordningar. Enligt försvarsministeriets utlåtande ska fysiska säkerhetsanordningar få ersättas med virtuella säkerhetsanordningar endast under tvingande omständigheter. Virtuella säkerhetsanordningar är enligt försvarsministeriets uppfattning känsliga för störningar och möjliga att störas aktivt.

I ett utlåtande togs det ställning till de förslag som gäller registrering när det gäller förfarandena för transportsegling, och i ett utlåtande kritiserades dessutom de nya bestämmelserna om anmälan om överlåtelse till den del de gällde möjligheten att överlåta en farkost till en okänd. Preciseringen av den nuvarande paragrafen om ändringsregistrering fick däremot understöd i vissa

utlåtanden och konstaterades bidra till att förbättra egendomsskyddet. I justitieministeriets utlåtande påpekades att motiveringen till de nya bestämmelserna om registreringsanmälan bör ses över med beaktande av de allmänna förvaltningslagarna och bestämmelserna om dataskydd.

Utlåtanden om förtydligandet av sanktionssystemet i fråga om fartbegränsningar och registreringsförseelser lämnades av de myndigheter som utövar tillsyn över efterlevnaden av lagen och av inrikesministeriet, som alla understödde förslagen. Justitieministeriet önskade dock i sitt utlåtande att paragrafen om registreringsförseelse ska preciseras i fråga om vem skyldigheten gäller och om sanktion för en enda gärning kan påföras flera personer.

Flest anmärkningar om propositionen och särskilt dess motivering ingick i justitieministeriets utlåtande. Vid sidan av enskilda iakttagelser lyftes i utlåtandet särskilt fram förhållandet mellan ändringarna i paragrafen om offentlig kungörelse av förbuds- och begränsningsärenden och EU:s dataskyddsförordning och behovet av att i propositionen komplettera det avsnitt som gäller lagstiftningsordningen. Justitieministeriet påpekade dessutom att bestämmelserna om ändringsökande är föråldrade.

Nya förslag som inte ingick i propositionen framfördes i synnerhet i Polisstyrelsens utlåtande, där det önskades att bestämmelserna om befälhavare skulle utvecklas så att det tydligare än tidigare kan förutsättas att även en sådan förare av en farkost som de facto styr eller manövrerar en farkost iakttar sjötrafikreglerna.

I övrigt lyftes i utlåtandena fram bl.a. behovet av att ändra lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (917/2014) i fråga om Tullens behörighet så att Tullen i samband med övervakningen av sjötrafiken också kan övervaka det nu föreslagna kravet på maritim VHF-radio-telefon för nöjesfartyg. I vissa utlåtanden föreslogs det också att det föreslagna ikraftträdandet av lagändringarna ska ändras.

Propositionen har preciserats med anledning av utlåtandena och en ändring av lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation pågår separat. Eftersom det vid den fortsatta beredningen framgick att det finns skäl att i samband med trafiksäkerhetsstrategin ännu grundligare bedöma säkerheten och myndighetsansvaret i samband med evenemang, slopades dock förslaget om avbrytande av sjötrafiken i syfte att öka säkerheten i samband med evenemang.

Ett sammandrag av utlåtandena kan laddas ned på webbplatsen Lagberedning och utveckling i statsrådet under numret (LVM037:00/2020)³.

8 Specialmotivering

7 §. Befälhavarens allmänna ansvar. Det föreslås att paragrafens 6 punkt upphävs. Det är onödigt att nämna dessa dokument i denna paragraf som en del av befälhavarens allmänna ansvar, eftersom dokumenten i fråga i vilket fall som helst ska medföras i farkosten. Kravet att farkostens registreringsbevis som avses i 117 § ska medföras i farkosten ingår allmänt i 117 § 4 mom. Kravet att en provbeteckning som avses i 119 § ska medföras i farkosten ingår i 119 § 3 mom. Kravet på ett dokument enligt 41 § ingår i det föreslagna 41 § 5 mom. I 4 och 5 punkten görs dessutom språkliga ändringar som har samband med förteckningen.

9 §. Tjänster för användning av kanaler och rörliga broar. Bestämmelsen i 1 mom. preciseras eftersom det i Finland förutom Trafikledsverket för närvarande också finns andra huvudmän för

³<https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM037:00/2020>

kanaler eller rörliga broar. Exempelvis Hästnässunds bro används av Försvarsmakten (Försvarsfastigheter) och Kimola kanal av Kouvola stad. Därför fogas till momentet ett omnämmande av Försvarsmakten och Försvarsfastigheter som anordnare av tjänster för användning av kanaler och rörliga broar. Eftersom även privata aktörer vid sidan av staten, kommunerna och försvarsmakten kan ha kanaler och rörliga broar, nämns i momentet som den aktör som ansvarar för användningstjänsterna ännu allmänt ägaren till kanalen eller den rörliga bron.

Paragrafens 2 mom. kompletteras med en hänvisning till bestämmelserna i 33 § om de förfaranden som ska iaktas i trafik längs kanaler och via rörliga broar. Användningstjänster ska tillhandahållas jämligt för farkoster, men i slusskanaler ska i samband med slussning iaktas en ankomstordning enligt vilken farkoster som deltar i räddningsarbete samt farkoster i polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets tjänsteuppdrag samt om uppdraget kräver det Försvarsmaktens farkoster alltid ska ha rätt att få tillträde till kanalen före andra farkoster. Vid anordnandet av användningstjänster ska också iaktas Transport- och kommunikationsverkets närmare föreskrifter om de förfaranden som ska iaktas i kanaler och vid rörliga broar samt föreskrifter om ankomstordningen vid slusskanaler för andra farkoster än sådana som deltar i räddningsarbete och är i tjänsteuppdrag.

11 §. Iakttagande av sjötrafikreglerna och reglering av sjötrafik. Till 2 mom., som gäller övervakning och reglering av sjötrafiken, fogas en hänvisning till jakt- och fiskeövervakning. Bestämmelser om jakt- och fiskeövervakning finns i lagen om Forststyrelsens jakt- och fiskeövervakning. Enligt den lagen svarar jakt- och fiskeövervakarna för övervakningen av de av statens vattenområden som är i Forststyrelsens besittning. Enligt den lagen hör det till jakt- och fiskeövervakarna att utöva tillsyn över efterlevnaden av sjötrafikbestämmelserna om skydd för fisket och andra näringar, naturen och ett allmänt nyttjande av naturen för rekreation samt andra allmänna intressen.

19 §. Förhindrande eller avbrytande av farkosters färd. Till 1 mom. fogas rätt för en person som övervakar sjötrafiken att hindra eller avbryta en farkosts färd eller trafiken med en farkost i en slusskanal, om användningen av farkosten är förbjuden eller har begränsats enligt 33 § 2 mom. av den anledningen att användningen kan vara farlig för farkostens befälhavare, passagerare eller farkosten i fråga.

33 §. Förfaranden som ska iaktas i trafik längs kanaler och via rörliga broar. Paragrafen ersätter den tidigare paragrafen. Paragrafens 1 mom. motsvarar i övrigt innehållet i det gällande momentet, men till momentet fogas en bestämmelse om att farkoster som deltar i räddningsverksamhet samt farkoster i polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets tjänsteuppdrag samt, om uppdraget kräver det, Försvarsmaktens farkoster alltid ska ha rätt att få tillträde till en kanal med slussportar före andra farkoster.

Paragrafens 2 mom. innehåller fortfarande ett förbud mot simning, men till momentet fogas en möjlighet att förbjuda eller begränsa tillträdet till en slusskanal för en viss farkosttyp, om kanalen inte kan anses vara tillräckligt säker för befälhavaren på farkosttypen i fråga, de som transporteras i den eller själva farkosten med beaktande av kanalens ålder och konstruktion samt de portar som används i kanalen. Förbudet eller begränsningen kan gälla t.ex. färd med vattenskoater i sådana äldre slusskanaler där strömmarna är kraftiga. Enligt 19 § 1 mom. meddelas ett föreläggande om förbud eller begränsning av en person som övervakar sjötrafiken.

Paragrafens 3 mom. innehåller fortfarande ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter, men momentet preciseras genom att det till momentet fogas ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter också om ankomstordningen vid slussning för andra farkoster än farkoster i räddningsuppgifter

eller tjänsteuppdrag. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra t.ex. slussning av passagerarfartyg före andra farkoster. Detta bidrar till att göra trafiken smidigare.

Paragrafens 4 mom. är nytt. Det innehåller förutom ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om användningen av farkoster och deras utrustning som tidigare ingått i 3 mom. också ett nytt bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om de farkosttyper som avses i 2 mom. och vars användning kan förbjudas eller begränsas i en slusskanal av sådana säkerhetsskäl som nämns i 2 mom.

41 §. Behörighetskrav för befälhavare på nöjesfartyg och internationellt förarbrev för fritidsbåt. Paragrafen ersätter den tidigare motsvarande paragrafen. Till rubriken fogas ett omnämnande av namnet på det behörighetsbrev vars krav det är fråga om i paragrafen. Kraven på 18 års ålder och behörighet förblir oförändrade i 1 mom. i den nya paragrafen. Paragrafens 2 mom. 2 punkt motsvarar bättre kraven i körkortslagen (386/2011). Enligt den gällande bestämmelsen ska befälhavaren på ett nöjesfartyg uppfylla minst de krav på hälsotillstånd som enligt körkortslagen gäller för grupp 1. För att påvisa detta har det krävts antingen körkort eller ett separat läkarintyg. Eftersom det enligt körkortslagen under vissa förutsättningar kan visas att de medicinska kraven uppfylls också genom en separat försäkran om uppfyllande av hälsokraven, föreslås det nu i paragrafen att sökanden ska kunna visa att de medicinska kraven uppfylls på samma sätt som vid ansökan om körkort i grupp 1.

Paragrafens 2 mom. 3 punkt är mera ingående än den gällande bestämmelsen. Kravet att den sökande uppfyller examenskraven i resolution nr 40, som meddelats av arbetsgruppen för trafik på inlandsfarvatten vid FN:s ekonomiska kommission för Europa, preciseras så att dessa krav gäller de vattenområden och de farkosttyper som nämns både i själva resolutionen och i bilagorna till den. Enligt den nämnda resolutionen delas vattenområdena in i insjövattenområden och kustvattenområden. På insjövattenområdena förutsätts kännedom om de europeiska reglerna för färd på inre vattenvägar (CEVNI), vilket visas med ett intyg. I enlighet med samma resolution indelas farkosttyperna enligt drivkraft i motordrivna och segeldrivna farkoster, om vilken det görs en anteckning i behörighetsbrevet. En motordriven farkost motsvarar termen *motorized craft* som används i FN:s ekonomiska kommissions resolution nr 40 och en segeldriven farkost termen *sailing craft*.

Enligt 3 mom. 1 punkten föreslås det att teoretiskt kunnande enligt ovannämnda resolution ska kunna visas med ett intyg utfärdat av en sådan utbildningsanordnare inom sjöfarten som avses i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice eller en sådan anordnare av båtutbildning vars kvalitetssystem har utvärderats antingen av Transport- och kommunikationsverket självt eller av någon annan sakkunnig extern utvärderare som godkänts av verket. Med anordnare av båtutbildning avses här en juridisk person eller en enskild näringsidkare. Liksom enligt den gällande ordalydelsen ska kvalitetssystemet fortfarande ha varit föremål för utvärdering högst fem år före det datum som anges i intyget. Genom kvalitetssystemet följs utbildningsverksamheten upp och undervisningspersonalen ska ha bra båt-kunnande och de kunskaper och färdigheter som uppgiften förutsätter.

Enligt 3 mom. 2 punkten ska teoretiskt kunnande också kunna visas genom ett prov som ordnas av Transport- och kommunikationsverket. Denna ordalydelse skiljer sig från ordalydelsen i 3 mom. 3 punkten i den gällande paragrafen i det avseendet att den gör det möjligt att avlägga provet även annanstans än vid själva verket, förutsatt att provet ordnas av Transport- och kommunikationsverket.

Enligt 3 mom. 3 punkten ska det praktiska båt-kunnande som avses i resolutionen kunna visas inte bara genom ett intyg utfärdat av en anordnare av båtutbildning eller utbildningsanordnare inom sjöfarten utan också genom ett sådant förarbrev för hyresbåt som avses i 102 § i lagen om transportservice eller på något annat tillförlitligt sätt. Ett annat tillförlitligt sätt att visa praktiskt båt-kunnande kan vara t.ex. ett lämpligt sjötjänstutdrag eller ett sådant intyg över framförande av fartyg som polisen, Tullen, Gränsbevakningsväsendet, Försvarmakten eller räddningsverket utfärdat för sina tjänstemän. Bestämmelsen förenhetligas med kraven för förarbrev för hyresbåt. Vid ansökan om behörighetsbrev ska det av det intyg som utfärdats av en anordnare av båtutbildning eller utbildningsanordnare inom sjöfarten framgå om intyget gäller motordrivna farkoster, segeldrivna farkoster eller bådadera.

Enligt 4 mom. ska internationellt förarbrev för fritidsbåt också kunna fås för motordrivna farkoster i kustvatten om sökanden har ett sådant gällande förarbrev för lastfartyg eller passage-rarfartyg som avses i 99 § i lagen om transportservice eller något annat gällande högre behörighetsbrev för däcksbefäl som är avsett för yrkesmässig sjöfart. I fråga om en farkost som drivs med segelkraft krävs dock alltid dessutom ett sådant lämpligt intyg över praktiskt kunnande som avses i 3 mom. 3 punkten.

I 5 mom. föreslås en bestämmelse om att det internationella förarbrevet för fritidsbåt ska medföras i original ombord på nöjesfartyget.

I 6 mom. föreslås bemyndiganden för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Enligt momentet får verket fortfarande meddela närmare föreskrifter om uppfyllandet av de examenskrav som avses i 2 mom. 3 punkten, men nu föreslås det att verket ska ha rätt att meddela föreskrifter också om utvärderingen av kvalitetssystemet enligt 3 mom. och om det prov som Transport- och kommunikationsverket ordnar och som ersätter intyget över teoretiskt kunnande enligt 1 punkten. Genom föreskriften preciseras t.ex. de krav som utbildningsanordnarens kvalitetssystem ska uppfylla med beaktande av FN:s ekonomiska kommissions resolution nr 40. I praktiken ska det vid utvärderingen fästas uppmärksamhet vid t.ex. utbildarnas kompetens.

47 §. Sjösäkerhetsanordningar. För närvarande kan sjösäkerhetsanordningar endast bestå av fysiska konstruktioner eller anordningar som placerats på ett vattenområde eller en strand. De kan vara antingen fasta eller flytande. Syftet med en säkerhetsanordning är att utmärka en farled eller reglera och trygga sjötrafiken i övrigt. Det föreslås att 1 mom. ändras så att som sjösäkerhetsanordningar utöver de ovan nämnda fysiska säkerhetsanordningarna också räknas virtuella säkerhetsanordningar.

En del av de fysiska säkerhetsanordningarna kompletteras redan nu så att data från säkerhetsanordningarna kan fås också via AIS-systemet. Dessa s.k. AIS-säkerhetsanordningar kan delas in i tre grupper: fysiska, syntetiska och virtuella. Till fysiska och syntetiska säkerhetsanordningar hör alltid en konkret fysisk säkerhetsanordning vars placering kan observeras antingen visuellt eller genom radar, men också i AIS-systemet. I en fysisk (Real) AIS-säkerhetsanordning är AIS-sändaren placerad i själva säkerhetsanordningen, och den kan vara kopplad till en positioneringsanläggning eller kustradiostation. En syntetisk (Synthetic) AIS-säkerhetsanordning har ingen egen AIS-sändare, utan AIS-data från säkerhetsanordningen sänds t.ex. från en kustradiostation och fås således också i AIS-systemet. En virtuell (Virtual, V-AIS) AIS-säkerhetsanordning har inte någon fysisk säkerhetsanordning alls och kan därför varken observeras visuellt eller med hjälp av radar, utan enbart via AIS-systemet. Genom lagändringen blir det möjligt att också använda dessa virtuella AIS-säkerhetsanordningar vid sidan av fysiska och syntetiska

säkerhetsanordningar. I framtiden är det möjligt att det också utvecklas virtuella säkerhetsanordningar som stöder sig på något annat system än AIS-systemet och som kan betraktas som sådana virtuella säkerhetsanordningar som avses i paragrafen.

Virtuella säkerhetsanordningar är förknippade med en större risk än fysiska säkerhetsanordningar för störning av datakommunikationsförbindelserna och positioneringen. De virtuella säkerhetsanordningar som nu föreslås ska visas i det informationssystem som upprätthålls inom fartygstrafikservice. Enligt 16 § 5 mom. i lagen om fartygstrafikservice ska VTS-tjänsteleverantören sörja för riskhanteringen i fråga om de kommunikationsnät och informationssystem som denne använder. Enligt 18 a § 1 mom. i samma lag ska VTS-tjänsteleverantören utan dröjsmål lämna Transport- och kommunikationsverket en anmälan om betydande informationssäkerhetsrelaterade störningar som är riktade mot kommunikationsnät eller informationssystem som denne använder. I 18 a § 2 mom. föreskrivs det vidare att om det ligger i allmänt intresse att en störning anmäls, kan Transport- och kommunikationsverket ålägga den som tillhandahåller tjänsten att informera om saken eller, efter att ha hört den anmälningspliktiga, själv informera om saken. Den allmänna anmälningsskyldigheten enligt 52 § i sjötrafiklagen i fråga om säkerhetsanordningar ur funktion gäller såväl fysiska som virtuella säkerhetsanordningar. Även det sjövarningssystem som avses i 24 § i sjöräddningslagen (1145/2001) gäller både fysiska och virtuella säkerhetsanordningar.

Eftersom alla fartyg inte kan observera virtuella säkerhetsanordningar kan de närmast placeras tillfälligt i områden där det är svårt att upprätthålla fysiska säkerhetsanordningar, såsom när svåra isförhållanden eller vattendjupet kräver det. Permanenta virtuella säkerhetsanordningar är inte avsedda att ersätta fysiska säkerhetsanordningar i normala situationer. För att en fysisk säkerhetsanordning permanent ska kunna ersättas med en virtuell säkerhetsanordning förutsätts alltid en riskbedömning samt eventuella andra bakgrundsutredningar samt myndighetens prövning när farledsbeslutet fattas. Användningen av en virtuell säkerhetsanordning vid sidan av eller i stället för en fysisk säkerhetsanordning ska grunda sig på säkerhetsaspekter och det kan t.ex. inte anses vara godtagbart att ersätta en fysisk säkerhetsanordning med en virtuell säkerhetsanordning endast av företagsekonomiska skäl. Vid farledsbeslut enligt 49 § fäster Transport- och kommunikationsverket särskild uppmärksamhet vid ändamålsenligheten hos den föreslagna säkerhetsanordningen och vid att trafiksäkerheten inte äventyras. Vid behov informeras också på förhand om ibruktagandet av virtuella säkerhetsanordningar.

Det föreslås att ett nytt 4 mom. fogas till paragrafen. Enligt momentet kan en virtuell säkerhetsanordning användas tillfälligt i stället för en fysisk säkerhetsanordning, om väderleksförhållandena eller andra omständigheter kräver det och avsaknaden av en säkerhetsanordning kan äventyra trafiksäkerheten. Virtuella säkerhetsanordningar får dock användas permanent i stället för fysiska säkerhetsanordningar endast när Transport- och kommunikationsverket anser att användningen är ändamålsenlig med beaktande av kraven i 49 § och de föreskrifter som utfärdats med stöd av den. Fysiska säkerhetsanordningar kan dock kompletteras med virtuella säkerhetsanordningar oberoende av bestämmelsen i det föreslagna 4 mom. Huvudregeln ska således fortfarande vara att fysiska säkerhetsanordningar används för utmärkning av farleder och virtuella säkerhetsanordningar används endast tillfälligt eller om en virtuell säkerhetsanordning på basis av en riskbedömning anses vara mer ändamålsenlig med tanke på fartygssäkerheten än en fysisk säkerhetsanordning.

48 §. Meddelande av föreskrifter om säkerhetsanordningar. Paragrafens 3 punkt preciseras genom att Transport- och kommunikationsverket bemyndigas att meddela föreskrifter också om egenskaperna hos, kraven på och användningen av sjösäkerhetsanordningar. Genom tillägget blir det möjligt för verket att precisera bl.a. vilka egenskaper som kan krävas av säkerhetsan-

ordningar på ett visst vattenområde och under vissa förhållanden. Genom föreskrifter om användningen blir det dessutom möjligt för den myndighet som ansvarar för trafiksäkerheten, dvs. Transport- och kommunikationsverket, att i föreskriften precisera t.ex. vilka typer av säkerhetsanordningar det är viktigt eller nödvändigt att använda för att reglera och trygga sjötrafiken med vederbörlig hänsyn till lokala väderleks- eller isförhållanden, de fartyg som använder farleden eller andra motsvarande omständigheter. Detta främjar kvaliteten och transparensen i fråga om farledsbesluten, när huvudmannen för farleden redan på förhand med hjälp av föreskriften bättre än för närvarande kan bedöma vilka säkerhetsanordningar som kan förutsättas i en viss farled. Preciseringsen ökar beredskapen för huvudmannen för farleden att på förhand identifiera ändamålsenliga säkerhetsanordningar för respektive vattenområde, varvid antalet ansökningar som avslås som oändamålsenliga antas minska.

De preciseringar som görs genom föreskriften är motiverade i synnerhet vid bedömningen av nya virtuella säkerhetsanordningar, eftersom huvudmannen för farleden och den behöriga myndigheten inte i fråga om dessa har sådan omfattande historisk förvaltnings- och tillämpningspraxis som i fråga om fysiska säkerhetsanordningar. När det gäller egenskaperna hos virtuella säkerhetsanordningar kan man således också beakta t.ex. IALA:s anvisningar i frågan samt eventuella krav på informationssäkerhet. Genom de krav som ställs i föreskriften kan det dessutom säkerställas att en virtuell säkerhetsanordning är förenlig med respektive informationssystem hos den som tillhandahåller fartygstrafikservice enligt lagen om fartygstrafikservice. Preciseringsen bidrar också till att öka rättssäkerheten för både huvudmannen för farleden (sökanden) och den som fattar farledsbeslutet (den behöriga myndigheten, Transport- och kommunikationsverket), när det finns en mer exakt författningsgrund till stöd för farledsbeslutet än för närvarande. Bemyndigandet att meddela föreskrifter ger dock den behöriga myndigheten en viss prövningsrätt i beslutsfattandet, vilket kan motiveras med att farledsbesluten alltid gäller ett visst individuellt farledsavsnitt, vars förhållanden och omgivning kan variera stort och det således inte är möjligt att uttömmande definiera ändamålsenligheten på lagnivå.

49 §. Fastställande av allmän farled samt placering och avlägsnande av säkerhetsanordning. Paragrafen ersätter den tidigare motsvarande paragrafen. Paragrafens 1 mom. preciseras jämfört med det gällande momentet så att det tydligare framgår av momentet att till Transport- och kommunikationsverkets behörighet hör såväl beslut som gäller farleder och tillståndsbeslut som gäller säkerhetsanordningar i anslutning till dessa samt tillståndsbeslut som gäller säkerhetsanordningar utanför farlederna. Godkännandet av ansökan förutsätter att farleden och säkerhetsanordningen är ändamålsenliga, inte äventyrar trafiksäkerheten och att de uppgifter som lämnats anses tillräckliga. Ordalydelsen i momentet förtydligas i fråga om godkännandet av ansökningar så att det bättre framgår att beslutsfattandet förutsätter allmän prövning av huruvida säkerhetsanordningen är ändamålsenlig och inte bara bedömning av om de uppgifter som sökanden lämnat är ändamålsenliga. Beslutet ska fortfarande innehålla villkor för inrättandet, placeringen och underhållet av farleden och säkerhetsanordningen och sökanden ska fortfarande lämna uppgifter om farleden och säkerhetsanordningen och deras placering.

Till 1 mom. fogas dessutom en skyldighet för huvudmannen för en farled att lämna Transport- och kommunikationsverket uppgifter också om färdigställandet av byggandet av farleden och säkerhetsanordningarna. Även uppgiften om färdigställandet är väsentlig för att Transport- och kommunikationsverket ska kunna producera aktuell information för sjötrafikanter om farleder och säkerhetsanordningar på finskt vattenområde och i Finlands ekonomiska zon och för att verket ska kunna se till att sjökorten alltid är uppdaterade.

Ordalydelsen i 2 mom. i den nya paragrafen korrigeras jämfört med det gällande momentet så att förbudet mot att ändra eller avlägsna en säkerhetsanordning utan tillstånd av Transport- och

kommunikationsverket omfattar både säkerhetsanordningar som finns i farleder och säkerhetsanordningar som finns utanför farleder.

Även ordalydelsen i 3 mom. preciseras jämfört med nuläget så att skyldigheten att reparera en säkerhetsanordning, om den är bristfällig eller vilseledande, omfattar säkerhetsanordningar både i farleder och utanför farleder.

Ordalydelsen i 4 mom. är mer exakt än i det gällande momentet. Enligt det föreslagna nya momentet får inte sådana sjösäkerhetsanordningar som avses i 47 § användas vid utmärkning av enskilda farleder. Enligt 47§ i lagen är bl.a. radarmärken och havsfyror samt bojar och prickar sjösäkerhetsanordningar. Angående utseendet hos sjösäkerhetsanordningar som avses i 47 § i lagen har det med stöd av 48 § utfärdats en föreskrift av Transport- och kommunikationsverket (TRAFICOM/286172/03.04.01.00/2020). Om utmärkning av enskilda farleder har det dessutom utfärdats en anvisning av Transport- och kommunikationsverket (TRAFICOM/200067/03.04.01.01/2020).

Paragrafens 5 mom. föreslås innehålla det bemyndigande att meddela föreskrifter som ingår i 1 mom. i den gällande paragrafen. Enligt bemyndigandet får Transport- och kommunikationsverket fortsättningsvis meddela närmare föreskrifter om innehållet i de uppgifter som ska lämnas och om hur de ska förmedlas.

51 §. Förtöjning i säkerhetsanordning. Paragrafen motsvarar den gällande paragrafen, men det föreslås att bestämmelserna preciseras så att det ska vara förbjudet att i varje sjösäkerhetsanordning som avses i 47 § förtöja en farkost, ett fångstredskap eller något annat föremål som äventyrar säkerhetsanordningens funktion, oberoende av om säkerhetsanordningarna finns i anslutning till farleden eller utanför farleden. Ändringen ligger i linje med den föreslagna ändringen av 49 § 1 mom. I paragrafens svenskspråkiga ordalydelse görs preciseringar.

52 §. Säkerhetsanordning ur funktion. Paragrafen motsvarar den gällande paragrafen i övrigt, men det föreslås att bestämmelserna ska preciseras så att den allmänna skyldigheten att underätta Transport- och kommunikationsverket om säkerhetsanordningar som inte fungerar på uppdraget sätt eller om att en sådan anordning har försvunnit, blivit skadad, förskjutits från sin plats eller av någon annan orsak är vilseledande ska gälla alla i 47 § avsedda sjösäkerhetsanordningar oberoende av om de finns i anslutning till farleden eller utanför farleden. Ändringen ligger i linje med den föreslagna ändringen av 49 § 1 mom.

54 §. Placering av sjötrafikmärken och ljussignaler. Till 2 § mom. fogas i enlighet med lagen om trafiksystem och landsvägar ett omnämnande av att det är den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen som ansvarar för utmärkning av en korsande färjled och för placering av ljussignaler i färjleder.

56 §. Placering och utformning av sjötrafikmärken och ljussignaler. Till paragrafens rubrik fogas ljussignaler. Bemyndigandet att meddela föreskrifter i 4 mom. preciseras genom att det tas in en möjlighet för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter också om utmärkning och användning av ljussignaler i trånga passager, i skarpa krökar, vid färjfasten för landsvägsfärjor, i korsningar mellan isvägar och farleder och i hamnområden. Dessutom kan närmare föreskrifter utfärdas också om användningen av signalkombinationer. En ljussignal består av flera signaler i olika färger. Med ljussignalers signalkombinationer avses av hur många och vilka färgers signaler ljussignalen bildas av. För närvarande används framför allt i slusskanaler en signal som består av sex ljus och på rörliga broar en ljussignal som består av sju olika ljus (s.k. fullständigt system). Dessutom används också signaler med tre och två

ljus. Eftersom ljussignalers signalkombinationer nu beskrivs ingående i denna paragraf, upphävs i bilaga 1 till lagen bild 2 (Ljussignaler för sjötrafiken vid slussar; fullständigt system) och bild 3 (Ljussignaler för sjötrafiken vid rörliga broar; fullständigt system) som onödiga.

57 §. Sjötrafikmärkens verkningsområde. Till paragrafen fogas ett nytt 2 mom. som innehåller ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela närmare föreskrifter om utmärkning av verkningsområdet för sjötrafikmärken.

90 §. Luftledning. Paragrafen preciseras med ett omnämmande av att med ett märke som informerar om en luftledning anges luftledningens placering på vattenområdet allmänt och inte enbart den punkt där en luftledning korsar farleden. Luftledningsmärket kan placeras också utanför farleden antingen på den högra stranden i förhållande till färdriktningen eller på vardera sidan av vattenområdet på stranden på den punkt där ledningen passerar över vattenområdet.

102 §. Behandlingen av förbuds- och begränsningsärenden. Det föreslås att 2, 3 och 5 mom. ändras så att de motsvarar de nya bestämmelserna om offentliga kungörelser i förvaltningslagen. Transport- och kommunikationsverket ska genom offentlig kungörelse på det sätt som föreskrivs i förvaltningslagen delge en framställan om förbud och begränsningar som gäller ett visst område eller en viss farkosttyp.

Enligt 2 mom. ska innan förbud eller begränsningar utfärdas den kommun vars område förbudet eller begränsningen gäller höras, och de myndigheter, sammanslutningar, ägare till vattenområden och andra som berörs av saken ges tillfälle att bli hörda.

Enligt 62 a § 1 mom. i förvaltningslagen verkställs delgivningen genom att kungörelsen och den handling som kungörs publiceras på myndighetens webbplats i det allmänna datanätet. Vid behov ska kungörelsen också publiceras i en tidning som utkommer i det område som påverkas av ärendet eller på något annat sätt som myndigheten beslutar. Om kungörelsen på grund av störningar i datakommunikationerna eller av någon annan därmed jämförbar orsak inte kan publiceras på myndighetens webbplats, ska den dessutom publiceras i den officiella tidningen. Kungörelsen och den handling som kungörs ska hållas offentligt tillgängliga på myndighetens webbplats i det allmänna datanätet i 14 dygn utöver den tid på sju dagar då delfäendet anses ha skett.

Transport- och kommunikationsverket ska också delge ett beslut i ärendet med iakttagande av samma förfarande som anges om hörande i bestämmelsen i fråga.

I 62 a § 2 mom. i förvaltningslagen föreskrivs att när en tid för sökande av ändring eller någon annan tidsfrist som påverkar mottagarens rätt börjar löpa från delfäendet av handlingen, ska kungörelsen och den handling som kungörs hållas offentligt tillgängliga tills den nämnda tidsfristen går ut. Anmärkningar med anledning av framställan om förbud eller begränsning ska därför lämnas till Transport- och kommunikationsverket inom 14 dagar från delfäendet.

I 62 a § 3 mom. i förvaltningslagen finns det närmare bestämmelser om innehållet i kungörelsen. Av kungörelsen ska det framgå vad saken gäller samt var och till vilken tidpunkt handlingen finns tillgänglig. I kungörelsen ska dessutom nämnas den tidpunkt då kungörelsen har publicerats på myndighetens webbplats och anges att delfäendet anses ha skett den sjunde dagen efter publiceringstidpunkten i fråga. Om kungörelsen inte har kunnat publiceras på myndighetens webbplats, ska det i kungörelsen anges att delfäendet har skett den sjunde dagen efter det att kungörelsen publicerades i den officiella tidningen.

RP 54/2021 rd

Paragrafens 6 mom. om vem beslutet ska delges och när det ska delges ändras så att skyldigheten att delge beslutet till vattenområdets ägare eller innehavare stryks. Således ska beslutet fortfarande delges den som gjort framställan, kommunen i fråga samt tillsynsmyndigheterna och detta ska göras i god tid innan förbudet eller begränsningen träder i kraft.

När det gäller förhållandet mellan EU:s dataskyddsförordning (EU) 2016/679 och propositionen kan det konstateras att paragrafens bestämmelser om behandling av personuppgifter baserar sig på den personuppgiftsansvariges lagstadgade uppgift enligt artikel 6.1 c i dataskyddsförordningen. I 101 § i sjötrafiklagen finns det bestämmelser om förbud och begränsningar som gäller ett visst område eller en viss farkosttyp och om förutsättningarna för dem. Behörig i fråga om dessa förbud och begränsningar är enligt paragrafen i fråga Transport- och kommunikationsverket.

När det gäller förhållandet mellan EU:s dataskyddsförordning (EU) 2016/679 och paragrafen om offentliga kungörelser i propositionen kan det konstateras att en myndighets rätt att behandla personuppgifter i ett allmänt datanät bedöms i enlighet med de allmänna principer för behandling av personuppgifter som ingår i dataskyddsförordningen. Enligt dataskyddsförordningen avses med personuppgifter varje upplysning som avser en identifierad eller identifierbar fysisk person. Som identifierbara uppgifter betraktas sådana uppgifter om en fysisk person utifrån vilka personen direkt eller indirekt kan identifieras särskilt med hänvisning till en identifierare som ett namn, ett identifikationsnummer, en lokaliseringuppgift eller onlineidentifikatorer eller en eller flera faktorer som är specifika för den fysiska personens fysiska, fysiologiska, genetiska, psykiska, ekonomiska, kulturella eller sociala identitet. Grundlagsutskottet har i sin utlåtandep Praxis konstaterat att det med tanke på skyddet för personuppgifter och privatlivet är viktigt att endast personuppgifter som är nödvändiga med tanke på tillgången till information publiceras i handlingar som blir offentliga på webben (GrUU 63/2014 rd).

På offentlig kungörelse och publicering av den tillämpas 62 a och 62 b § i förvaltningslagen. De nämnda paragraferna trädde i kraft den 1 januari 2020. I 62 b § i förvaltningslagen finns bestämmelser om publicering av uppgifter vid verkställande av offentlig kungörelse. I regeringens proposition om ändring av förvaltningslagen (RP 239/2018 rd) konstateras att eftersom behörigheten att verkställa offentliga kungörelser alltid följer av en bestämmelse i en speciallag, bör förhållandet mellan den föreslagna 62 b § och dataskyddsförordningen även i sistnämnda avseende bedömas i samband med annan relevant lagstiftning, om det är möjligt att kungörelser och kungjorda handlingar som publiceras i det allmänna datanätet kan innehålla personuppgifter.

I praktiken publiceras i en offentlig kungörelse i fortsättningen endast uppgifterna om den tjänsteman som behandlar ärendet så att han eller hon kan kontaktas. Ansökan kan fogas till kungörelsen, dock så att alla personuppgifter som gäller sökanden har strukits.

Således kan det konstateras att det krav på uppgiftsminimering som förutsätts i dataskyddsförordningen har beaktats och att onödiga personuppgifter inte publiceras i kungörelser. Det offentliga framläggandet av personuppgifter har begränsats till endast vad som är nödvändigt. I de handlingar som publiceras publiceras endast sådana personuppgifter som är nödvändiga med tanke på tillgången till information.

Den behandling av uppgifter vid Transport- och kommunikationsverket som föreslås i propositionen är ändamålsenlig, skälig och transparent för den registrerade och grundar sig på det syfte och den reglering som beskrivs ovan. Uppgifterna ska också i övrigt behandlas i enlighet med de allmänna principer för behandling av personuppgifter som ingår i dataskyddsförordningen, såsom principen om lagringsminimering.

Således kan det bedömas att den föreslagna rätten för myndigheten när det gäller offentliga kungörelser behandla personuppgifter i ett allmänt datanät motsvarar de allmänna principerna för behandling av personuppgifter i dataskyddsförordningen.

108 §. Farkosters utrustning. Det föreslås att paragrafen ändras så att det till 1 mom. fogas en ny 5 punkt enligt vilken ett nöjesfartyg ska vara utrustat med en maritim VHF-radiotelefon när fartyget används på ett vattenområde där fartygstrafikservice enligt lagen om fartygstrafikservice tillhandahålls. Kravet på radio beror på lagen om fartygstrafikservice, enligt vars 21 § nöjesfartyg ska delta i fartygstrafikservice. Med en maritim VHF-radiotelefon avses radioutrustning som fungerar på sjöfartens VHF-frekvenser.

Det föreslås att det till 3 mom. fogas ett omnämnande av att Transport- och kommunikationsverket inte bara kan godkänna signallyktor som används på farkoster utan också återkalla redan beviljade godkännanden om signallykterna inom uppfyller föreskrivna krav.

109 §. Undantag från krav som gäller farkoster och deras utrustning. Till 1 mom. fogas en möjlighet att bevilja undantag från bestämmelser och föreskrifter som gäller utrustning och tillbehör också i vissa farkosttyper avsedda för sport eller fritidsverksamhet. Det föreslås att transport- och kommunikationsverket ska kunna bevilja undantag på ansökan eller på eget initiativ. Transport- och kommunikationsverket ska när det beviljar undantag ta ställning till om undantaget gäller en enskild farkost eller en farkosttyp. En förutsättning för ett undantag är att tillämpningen av dessa bestämmelser eller föreskrifter skulle vara uppenbart meningslös eller oskäligt besvärlig. Undantag får emellertid inte beviljas om det kan medföra fara för sjötrafikens eller personers säkerhet eller miljön. Den nya bestämmelsen behövs på grund den snabba utvecklingen av nya farkoster. Sådana här nya farkoster är t.ex. motordrivna surfbrädor som redan används i Finland och i fråga om vilka det i praktiken är omöjligt att uppfylla alla krav som ställs på utrustningen. Däremot är det inte möjligt att genom denna bestämmelse avvika från t.ex. kravet på att medföra adekvata räddningsvästar, eftersom en avvikelse från detta krav alltid anses äventyra personers säkerhet.

112 §. Användning av en registreringspliktig farkost. Ordalydelsen i 1 mom. preciseras jämfört med nuläget. Registermyndigheten har fått kännedom om situationer där en farkost har antecknats i registret under tiden för det farkostregister som fördes av magistraten. Lagstiftningen om registrering av farkoster och registerföringen reviderades 2007 (RP 39/2006 rd), varvid det förutsattes att de som äger en farkost skulle uppdatera uppgifterna om sin farkost i registret under en övergångsperiod på tre år. De farkoster vars uppgifter inte uppdaterades avfördes ur registret och uppgifterna överfördes till magistratens s.k. passivregister. När ansvaret för registerföringen den 1 augusti 2014 överfördes på Trafiksäkerhetsverket och senare på Transport- och kommunikationsverket, överfördes endast de uppdaterade uppgifterna (det s.k. aktivregistret) till den nuvarande registeransvarige. Således har de farkoster i fråga om vilka uppdateringen av uppgifterna försumrats under perioden 2007–2010 i sinom tid antecknats i det dåvarande farkostregistret. De är emellertid inte införda i det nuvarande registret, varvid det inte ska vara tillåtet att använda dem i sjötrafik utan att farkosterna i enlighet med 110 § 2 mom. har antecknats i det trafik- och transportregister som avses i VI avd. i lagen om transportservice.

Ägare och innehavare av gamla farkoster ska därför se till att farkosten är införda i det korrekta registret.

Paragrafens 3 mom. preciseras så att lagens syfte tydligare framgår av momentet. Om en farkost som är avsedd för eget bruk förs in från utlandet till Finland genom transportsegling, dvs. på egen köl, ska farkosten registreras inom 7 dagar från det att den har förts in på finskt vattenområde. På detta sätt framgår det tydligare att bestämmelsen inte gäller import av farkoster, där

farkosten i allmänhet registreras först innan den tas i bruk. En sådan farkost kan alltså användas redan före registreringen. Tullklareringen ska emellertid skötas i enlighet med gemenskapens tullbestämmelser. Om en farkost förs in för eget bruk från utlandet landvägen, ska den registreras i enlighet med 1 mom. innan den tas i bruk.

114 a §. *Certifikat.* Paragrafen är ny. I den föreslås bestämmelser om certifikat som anger äganderätten till en farkost. Enligt 1 mom. avses med certifikat en identifieringskod med begränsad giltighetstid som anger äganderätten till en farkost. Enligt 2 mom. kan farkostens ägare begära ett certifikat av Transport- och kommunikationsverket. Begäran innebär i praktiken att den ägare till en farkost som antecknats i registret kan skapa ett certifikat i Transport- och kommunikationsverkets elektroniska tjänst. Certifikatets innehavare, dvs. den ägare till en farkost som antecknats i registret och som begärt certifikatet eller den aktör till vilken certifikatet har överlämnats kan under certifikatets giltighetstid med registerbetecknings- och certifikatkodsparet i trafik- och transportregistret via en elektronisk förbindelse kontrollera förnamn och efternamn i fråga om farkostens ägare samt de uppgifter om farkosten och dess motor som behövs med tanke på registreringsåtgärderna. Behövliga uppgifter om en farkost och dess motor kan förutom t.ex. typ, modell och märke eventuellt också bestå av uppgift om att i fråga om farkosten eller motorn inte kan registreras ägarbyte eller innehavarbyte eller göras någon annan registreringsåtgärd. Utöver de uppgifter som nämns ovan fås från tjänsten uppgifter om certifikatkoden och dess giltighetstid. För att kontrollera uppgifterna behöver innehavaren av certifikatet farkostens registerbeteckning och gällande certifikatkod.

Uppgifter som hänför sig till certifikatet behöver kontrolleras t.ex. om köparen före köpet vill säkerställa att certifikatet är i kraft samt att säljaren verkligen är den i registret antecknade ägaren till farkosten i fråga och att det t.ex. inte finns något hinder i anslutning till farkosten eller dess motor för registrering av ägarbytet. Ansökan om och användning av certifikat ska dock inte vara bunden till en viss händelse, såsom köp. I praktiken ska farkostens ägare själv skapa certifikatet i Transport- och kommunikationsverkets elektroniska tjänst. Certifikatet gäller i 30 dygn från att det har skapats. Enligt momentet ska den som ansökt om certifikatet emellertid också kunna återkalla certifikatet innan denna tid gått ut.

Paragrafens 3 mom. gäller situationer där äganderätten överförs. I momentet sägs att om ägaren har begärt ett certifikat för en farkost av Transport- och kommunikationsverket, är ägaren skyldig att överlåta även certifikatet till den nya ägaren i det skede då farkosten övergår till den nya ägaren. På så sätt blir inte certifikatet utan grund kvar hos den tidigare ägaren. Den nya ägaren kan registrera farkosten i sitt namn med hjälp av certifikatet.

När det gäller de uppgifter om farkostens ägare, farkosten och dess motor som anges i 2 mom. är det fråga om behandling av uppgifter i trafik- och transportregistret. Allmänna bestämmelser om trafik- och transportregistret finns i lagen om transportservice. Förhållandet mellan trafik- och transportregistret och dataskyddsförordningen har bedömts på ett täckande sätt i regeringens proposition med förslag till ändring av lagen om transportservice och vissa lagar som har samband med den (RP 145/2017 rd, s. 72–78). Det finns dock behov av att föreskriva särskilt om certifikatet och de personuppgifter som behandlas i samband med användningen av certifikatet, eftersom det är fråga om anordnande av registreringsverksamhet för farkoster och tjänster i anslutning därtill och behandling av personuppgifter i samband med detta, som det inte har tagits ställning till i den tidigare lagstiftningen.

115 §. *Ändringsregistrering.* Till 3 mom. 1 punkten fogas en skyldighet för ägaren till eller innehavaren av farkosten att för en ändringsregistrering lägga fram en utredning också om äganderätten till motorn. När det är fråga om kreditköp kan det dock också bli aktuellt att påvisa

innehavet t.ex. med hjälp av ett finansieringsavtal. På detta sätt kan man bättre än för närvarande förhindra registrering av stulna motorer och säkerställa ägandet av både farkoster och motorer.

Det föreslås att 3 mom. 3 punkten preciseras så att en utredning om överensstämelsen med kraven i fråga om en farkost eller motor kan ges separat, om ändringen gäller endast någondera av de ovannämnda.

115 a §. Anmälan om överlåtelse. Paragrafen är ny och i den föreskrivs om förfarandet för anmälan om överlåtelse av en farkost. Genom bestämmelsen preciseras bestämmelserna om ägarbyte i 115 §. I 1 mom. föreslås en bestämmelse om anmälan om överlåtelse, med vilken avses en registreringsanmälan som farkostens tidigare ägare eller senaste mottagare kan göra i en situation där äganderätten till farkosten har överlåtits till en ny ägare. En sådan åtgärd kan komma i fråga i en situation där farkostens nya ägare försummar sin skyldighet enligt 115 § att registrera ägarbytet. Efter att ha gjort en anmälan om överlåtelse befrias säljaren från sina skyldigheter i fråga om farkosten och kan inte längre göra andra anmälningar angående farkosten. Med ägare avses också mottagaren själv, när en farkost har överlåtits till en ny ägare, men han eller hon ännu inte har antecknats som ägare i registret. I anmälan om överlåtelse anmäls köparens namn och personbeteckning eller FO-nummer samt farkostens överlåtelседatum. Om mottagaren kan identifieras med namn och adress, kan anmälan om överlåtelse göras också med dessa uppgifter. Mottagaren är inte den i registret antecknade nya ägaren av farkosten innan denne registrerat äganderätten till farkosten genom att göra en anmälan om ägarbyte för farkosten. Bestämmelser om registermyndighetens rätt att på eget initiativ göra ändringar i registeruppgifterna finns i 218 § i lagen om transportservice. Bestämmelser om hur registreringsanmälan ska göras finns i 116 a §.

I 2 mom. föreslås det bestämmelser om möjligheten för innehavaren av en farkost att meddela dagen för upphörandet av innehavet av en farkost till registret. På detta sätt blir det möjligt för innehavaren av en farkost att vid behov avsluta innehavet genom egen anmälan.

I 3 mom. föreslås det bestämmelser om överlåtelse av en farkost till en okänd person. Om farkostens ägare inte kan identifiera mottagaren, men kan lämna en tillförlitlig utredning om överlåtelser av farkosten, kan en okänd person antecknas som mottagare i registret. En tillförlitlig utredning kan lämnas på Transport- och kommunikationsverkets webbplats på blanketten Överlåtelse av farkost till okänd. En tillförlitlig fritt formulerad utredning ska innehålla en noggrann beskrivning av köpsituationen, en beskrivning av köparen samt en utredning om varför köparens identifieringsuppgifter inte finns att tillgå. Transport- och kommunikationsverket kan vid behov begära en precisering av utredningen varvid det i registret som tidpunkt för överlåtelser av farkosten antecknas den dag då Transport- och kommunikationsverket har fått både anmälan och en sådan utredning som verket anser vara tillförlitlig. Överlåtelse till en okänd är en sista utväg för säljaren att befrias från sitt ansvar för en farkost i en situation där köparen har försummat sin registreringskyldighet enligt 115 § och säljaren inte kan identifiera köparen. En sådan situation kan uppstå t.ex. om något köpebrev inte har upprättats eller om uppgifterna i köpebrevet är bristfälliga.

116 a §. Registreringsanmälan. I paragrafen föreslås sådana bestämmelser om sätten att göra registeranmälningar som kompletterar de allmänna lagarna. Enligt 1 mom. kan registreringsanmälan göras i Transport- och kommunikationsverkets elektroniska tjänst eller genom att lämna in anmälan till Transport- och kommunikationsverket. Den primära metoden är alltså att anmälan görs direkt i den elektroniska tjänsten, men anmälan kan fortfarande lämnas in också personligen, per post eller per e-post till Transport- och kommunikationsverket. Den som gör registreringsanmälan eller dennes ombud kan även lämna in registreringsanmälan personligen till en avtalsregistrerare.

Enligt 2 mom. ska den som gör en registreringsanmälan identifieras t.ex. med identitetshandling när han eller hon personligen lämnar in en anmälan till en avtalsregistrerare. När den som gör registreringsanmälan använder sig av Transport- och kommunikationsverkets elektroniska tjänst ska anmälaren identifieras genom stark autentisering.

Enligt 6 § 1 mom. i lagen om tillhandahållande av digitala tjänster (306/2019) kan myndigheterna kräva elektronisk identifiering av en användare av digitala tjänster endast om det behövs för att säkerställa användarens åtkomsträttigheter i anslutning till en tjänst eller dess datainnehåll eller på grund av rättsverkningarna av en åtgärd som utförs i tjänsten. Syftet med bestämmelsen är att styra myndigheterna i användningen av elektronisk identifiering och att förenhetliga grunderna och förfarandena för identifiering. I den nämnda 6 § finns inga bestämmelser om elektronisk identifiering när det inte är fråga om sekretessbelagda uppgifter. Eftersom det i ärenden som gäller registrering av en farkost inte är fråga om sekretessbelagda uppgifter, kan valet av vilket slags elektroniskt identifieringssätt som används, såsom stark autentisering eller identifiering med användarnamn och lösenord, avgöras av Transport- och kommunikationsverket självt. Stark autentisering ska enligt bestämmelsen i fråga kunna krävas t.ex. när en användare i en tjänst kan se uppgifter om sig själv eller om en person som han eller hon företräder med stöd av en fullmakt. Likaså kan identifiering krävas i situationer där uppgifter om användaren färdigt syns på en blankett som finns i tjänsten samt i situationer där man behöver försäkra sig om en persons identitet, när det i en tjänst går att vidta betydande åtgärder som kan vara förknippade med avsevärda konsekvenser för en persons intressen, rättigheter och skyldigheter. Med hjälp av stark autentisering kan Transport- och kommunikationsverket verifiera anmälarens identitet, dvs. en ägare som gör den första registreringen av en farkost eller en innehavare som gör en ändringsregistrering av farkostens nya motor.

Anmälan inverkar avsevärt på hans eller hennes intressen, rättigheter och skyldigheter i förhållande till farkosten och dess motor. Kravet på stark autentisering uppfyller således kraven i 6 § 1 mom. i lagen om tillhandahållande av digitala tjänster (306/2019). Enligt 22 § 2 mom. i förvaltningslagen och 9 § 2 mom. i lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet behöver anmälan inte kompletteras med en underskrift eftersom dokumentet innehåller uppgifter om avsändaren, om det inte finns anledning att betvivla dokumentets autenticitet och integritet.

Enligt 3 mom. ska till registreringsanmälan fogas behövliga utredningar om att förutsättningarna för första registrering, ändringsregistrering, anmälan om överlåtelse och slutlig avregistrering uppfylls.

120 §. Sjötrafikbrott. Det föreslås att 1 mom. 3 punkten ändras så att befälhavaren på en farkost inte längre kan dömas för sjötrafikbrott för att han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet handlar i strid med 7 § 4 punkten, dvs. att farkosten inte är försedd med adekvata sjökort och nautiska publikationer, om färden förutsätter ruttplanering på grund av färdens längd eller någon annan motsvarande orsak eller omständighet. Lagens 7 § 4 punkt ändras dock inte, så befälhavarens aktuella skyldighet förblir i kraft och gärningen kan bli föremål för granskning t.ex. om befälhavaren gör sig skyldig till äventyrande av trafiksäkerheten enligt 120 § 3 mom., i samband med en helhetsbedömning av gärningen i fråga.

123 §. Allmänna förseelser av befälhavare på en farkost. I 1 mom. 8 punkten stryks hänvisningen till 35 §, där det föreskrivs om den fartbegränsning som ska iakttas i trafik längs kanaler och via rörliga broar. Avgiften för trafikförseelse för överskridande av fartbegränsningen vid färd över dessa vattenområden är således inte längre 70 euro, utan densamma som den avgift

för trafikförseelse som föreskrivits för överträdelse av fartbegränsningen på andra vattenområden enligt 124 §, dvs. 120 euro. En fartbegränsning enligt 35 § är allmän och de platser där fartbegränsningarna börjar och upphör anges med fartbegränsningsmärke.

124 §. Överskridande av fartbegränsning med farkost. Paragrafen ersätter den tidigare motsvarande paragrafen. Ordalydelsen motsvarar i fråga om gärningsmannen bättre rekvisitet för sjötrafikbrott i 120 § 2 mom., som gäller en mer allvarlig gärning.

125 §. Registreringsförseelser. Paragrafens rubrik är ny. Den nya paragrafen ersätter bestämmelserna om registreringsförseelser av ägare till eller innehavare av en farkost i den tidigare 125 §. I 1 mom. föreskrivs om en avgift för trafikförseelse på 70 euro för en uppsåtlig eller av oaktsamhet begången överträdelse av 112 §, dvs. för användning av en registreringspliktig farkost i sjötrafik innan farkosten har införts i registret och för en uppsåtlig eller av oaktsamhet begången överträdelse av 118 §, dvs. för användning av en farkost utan att den är försedd med registerbeteckning. I momentet föreskrivs dessutom om en avgift för trafikförseelse för en uppsåtlig eller av oaktsamhet begången överträdelse av skyldigheten enligt 117 § att medföra registreringsbevis i farkosten vid användning.

För närvarande kan en avgift för trafikförseelse av samma storlek för verksamhet som strider mot ett förbud som ingår i 112 § och 118 § påföras endast ägaren till eller innehavaren av en farkost. För en uppsåtlig eller av oaktsamhet begången gärning som strider mot 117 § döms för närvarande befälhavaren enligt 120 § 1 mom. 3 punkten till böter. En sådan ägare eller innehavare av en farkost som inte samtidigt också är befälhavare på farkosten påförs däremot för närvarande för samma gärning en avgift för trafikförseelse på 70 euro. Ändringen innebär att alla de gärningar som nämns i momentet i fortsättningen ska anses lika klandervärda och att endast avgift för trafikförseelse ska kunna påföras för alla dessa gärningar. En befälhavare ska inte längre enligt 120 § 1 mom. 3 punkten kunna dömas till bötesstraff för brott mot befälhavarens ansvar för att han eller hon inte ombord på farkosten har de dokument som avses i 117 och 119 §, eftersom 7 § 6 punkten om befälhavarens ansvar samtidigt ändras genom att den bestämmelse som gäller detta ansvar stryks från befälhavarens ansvar.

Ändringen innebär också att den avgift för trafikförseelse som avses i 125 § 1 mom. kan påföras oberoende av vem som är gärningsman och om han eller hon är farkostens ägare, innehavare eller befälhavare. Dessutom kan en avgift för trafikförseelse nu också påföras för att farkostens ägare, innehavare eller befälhavare uppsåtlig eller av oaktsamhet låter någon annan använda den i strid med 112 § eller 118 §. Denna ändring bidrar till att främja t.ex. ansvarsfull uthyrning av egen båt eller annan farkost, när också en sådan person kan påföras en avgift för trafikförseelse. För en gärning eller försummelse kan avgift för trafikförseelse dock påföras endast en person. Således kan avgiften påföras endast t.ex. en befälhavare som använder en farkost i strid med de gärningar som nämns i bestämmelsen eller endast den som låter använda farkosten, t.ex. en ägare eller innehavare.

I 2 mom. föreskrivs på motsvarande sätt som för närvarande i 125 § 1 mom. om en avgift för trafikförseelse som gäller farkostägarens registreringsanmälningar. Enligt momentet ska ägaren påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om han eller hon uppsåtlig eller av oaktsamhet underlåter att göra en i 114 § angiven registreringsanmälan om första registrering eller en sådan anmälan om slutlig avregistrering som avses i 116 §.

Paragrafens 3 mom. motsvarar gällande 125 § 2 mom. 2 punkten. Enligt den ska ägaren till eller innehavaren av en farkost påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om han eller hon uppsåtlig underlåter att inom föreskriven tid göra en sådan ändringsregistrering som avses i 115 §.

133 §. Ändringssökande. Hänvisningarna till förvaltningsprocesslagen (586/1996) ändras så att de motsvarar lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019). Enligt 1 mom. får omprövning begäras i beslut som avses i sjötrafiklagen. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003). I 1 mom. föreslås dessutom en informativ hänvisning om att bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden. Enligt 2 mom. kan beslutet verkställas även om omprövning har begärts eller besvär anförts.

9 Bestämmelser på lägre nivå än lag

Propositionen innehåller nya bemyndiganden för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Dessa bemyndiganden att meddela föreskrifter hänför sig till de förfarandena som avses i 33 § och som ska iakttas i trafik längs kanaler och via rörliga broar, behörighetskraven för befälhavare på nöjesfartyg enligt 41 §, föreskrifterna om säkerhetsanordningar enligt 48 §, bestämmelserna om placering och utformning av sjötrafikmärken enligt 56 §, bestämmelserna om sjötrafikmärkens verkningsområde enligt 57 § samt registreringsanmälan och sätten att göra den enligt 116 a §.

10 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2021.

11 Verkställighet och uppföljning

För verkställigheten av och informationen om lagförslaget svarar Transport- och kommunikationsverket. Verket följer också regelbundet upp hur de förpliktelser som föreslås i propositionen fullgörs och vilka konsekvenser de har.

12 Förhållande till andra propositioner

Det finns inga andra propositioner under behandling i riksdagen som har samband med denna proposition. Vid kommunikationsministeriet bereds en ändring av lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (917/2014) som bereds i anslutning till ändringen av luftfartslagen (864/2014). Ändringen har betydelse med tanke på Tullens behörighet att övervaka användningen av maritima radiosändare. Avsikten är att en proposition med förslag till lagändringar överlämnas till riksdagen under höstsessionen 2021.

13 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

De allmänna förutsättningarna för inskränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna är att bestämmelser tas in i lag, att avgränsningen är exakt och noggrann, att begränsningen är acceptabel och proportionell, att kärnan i en grundläggande fri- och rättighet är intakt, att rättskyddet är adekvat och att de mänskliga rättigheterna iakttas. Dessutom har grundlagsutskottet särskilt understrukit att beredningen av propositioner bör utvecklas för att lagstiftningsordningen ska motiveras också med avseende på skyldigheten enligt 22 § i grundlagen att se till att de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna tillgodoses och inte enbart med avseende på eventuella motsatsförhållanden i fråga om rättigheterna (GrUU 52/2014 rd, s. 3/II).

De förslag i propositionen som anknyter till de grundläggande fri- och rättigheterna är exakta, tidsmässigt begränsade och motiverade i förhållande till skyddsintressena. De föreslagna bestämmelsernas omfattning är begränsad till vad som bör anses nödvändigt och proportionellt i

relation till deras syften. Förslagen innebär inte ingrepp i kärnområdet för de grundläggande fri- och rättigheter som fastställts i grundlagen.

Propositionen innehåller flera förslag till bestämmelser som syftar till att tillgodose de grundläggande fri- och rättigheterna, såsom rätten till liv enligt 7 § i grundlagen. Syftet med dessa bestämmelser är att öka säkerheten inom sjötrafiken eller den allmänna säkerheten. Säkerheten inom sjötrafiken främjas t.ex. av de föreslagna preciseringarna när det gäller utmärkning av farleder och reglering av sjötrafiken, såsom preciseringarna gällande sjösäkerhetsanordningar, sjötrafikmärken och ljussignaler.

Jämlikhet (6 §), rörelsefrihet (9 §) och egendomsskydd (15 §)

Det föreslagna tillägget till 33 § 1 mom. om att personer i räddnings- och tjänsteuppdrag ska få tillträde till slusskanaler med sina farkoster före dem som färdas med andra farkoster, liksom även den prioritetsordning som möjliggörs enligt 3 mom., enligt vilken t.ex. den som styr eller manövrerar passagerarfartyg och andra handelsfartyg ska kunna passera övriga sjötrafikanter för att komma in i slusskanalen, kan granskas mot bakgrund av de grundläggande fri- och rättigheter som gäller jämlikhet i 6 § i grundlagen och rörelsefrihet i 9 § i grundlagen. Syftet med denna reglering är dock att främja säkerheten, vilket innebär att man med hjälp av regleringen strävar efter att tillgodose rätten till liv enligt 7 § i grundlagen. Genom att handelsfartyg ges företräde kan man också i viss mån trygga rätten att idka näring och yrke enligt 18 § i grundlagen. Strävan har också varit att formulera bestämmelserna i fråga så exakt, noggrant avgränsat och proportionerligt som möjligt.

Det föreslagna tillägget till 33 § 2 mom. enligt vilket tillträdet till slusskanaler kan begränsas eller förbjudas för användare av vissa typer av farkoster om slusskanalen är farlig, kan också granskas mot bakgrund av bestämmelserna om jämlikhet i 6 § i grundlagen och bestämmelserna om rörelsefrihet i 9 § i grundlagen. Bestämmelserna behövs dock, eftersom vissa gamla slusskanaler till sin konstruktion och sitt flöde är sådana att användningen av dem inte är säker för alla farkoster som för närvarande är i bruk. Med hjälp av bestämmelserna är det möjligt att i gamla slusskanaler förebygga olyckor såväl bland dem som använder sådana farkoster, dem som transporteras i sådana farkoster som farkosterna i fråga. Regleringen är således nödvändig inte bara för att trygga 7 § i grundlagen utan också för att trygga egendomsskyddet enligt 15 § i grundlagen. Dessutom är den proportionerlig och noggrant avgränsad.

Ändringen av 108 § i den föreslagna lagen innehåller preciseringar av kraven på farkosters utrustning som innebär att dessa krav preciseras i fråga om nöjesfartyg. Även denna reglering främjar säkerheten inom sjötrafiken och därmed den rätt till liv som avses i 7 § i grundlagen. Å andra sidan kan regleringen i fråga i princip anses bidra till att begränsa den rörelsefrihet som avses i 9 § i grundlagen. Eftersom regleringen i fråga endast gäller radioutrustning på nöjesfartyg och denna skyldighet redan ingår i den gällande lagen om fartygstrafikservice, kan den i praktiken inte anses begränsa rörelsefriheten. Strävan har dock varit att formulera bestämmelsen så exakt, noggrant avgränsat och proportionerligt som möjligt.

Utrustningskraven och de ovan nämnda bestämmelserna om förbud mot och begränsningar av användningen vissa farkoster ska också granskas mot bakgrund av den begränsning av egendomsskyddet som avses i 15 § i grundlagen. Olika begränsningar av farkostens ägares nyttjanderätt och bestämmanderätt bedöms mot bakgrund av egendomsskyddet. I sina utlåtanden har grundlagsutskottet konstaterat att egendom inte i grundlagen skyddas mot alla användningsbegränsningar, och att ägarens rättigheter kan begränsas genom lagstiftning som uppfyller de allmänna villkoren för lagar som begränsar de grundläggande fri- och rättigheterna (GrUB

25/1994 rd). Enligt grundlagsutskottets etablerade praxis kan en lag som inte kränker ägarens rätt till normal, skäligen och rationell användning av sin egendom stiftas i vanlig lagstiftningsordning (GrUU 1/1996 rd). Ett nytt utrustningskrav som ökar farkostens säkerhet eller ett förbud mot eller en begränsning av användningen av farkosten i situationer där användningen av farkosten kan vara farlig för någon person, farkost eller annan egendom, kränker således inte ägarens egendomsskydd.

Veterligen har grundlagsutskottet inte i framfört ställningstaganden som i övrigt bör beaktas i denna proposition och som skulle ha gällt skyddande av liv och hälsa eller begränsning av rörelsefriheten eller t.ex. de krav som gäller utrustningen i propositioner vars syfte har varit att främja trafiksäkerheten. I rättslitteraturen har det konstaterats (Kiiski, Tolvanen, Uusi tieliikennelaki 2020, Edita 2021) att trafiksäkerheten används som ett juridiskt hjälpbegrepp när man talar om skydd av liv, hälsa och egendom. Begreppet trafiksäkerhet uttrycker målet att skydda dessa helt centrala grundläggande fri- och rättigheter.

Skydd för privatlivet (10 §)

Propositionen kan också bedömas i ljuset av det skydd för privatlivet som avses i 10 § i grundlagen i fråga om bestämmelserna om offentliga kungörelser i samband med förbuds- och begränsningsärenden (102 §). Enligt 10 § 1 mom. i grundlagen är vars och ens privatliv, heder och hemfrid tryggade, och närmare bestämmelser om skydd för personuppgifter utfärdas genom lag. Enligt artikel 8 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna har var och en rätt till skydd av de personuppgifter som rör honom eller henne.

Myndighetens rätt att behandla personuppgifter ska bedömas utifrån Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning⁴ och den nationella lagstiftningen om behandling av personuppgifter. Behandlingen av personuppgifter ska vara sakligt motiverad med tanke på myndighetens verksamhet.

Grundlagsutskottet har i sin etablerade utlåtaningspraxis konstaterat att tillgodoseendet av skyddet för personuppgifter i första hand bör garanteras med stöd av den allmänna dataskyddsförordningen och dataskyddslagen, som kompletterar och preciserar den. Enligt utskottet bör nationell speciallagstiftning reserveras för situationer då den är dels tillåten enligt dataskyddsförordningen, dels nödvändig för att tillgodose skyddet för personuppgifter på ett grundlagsenligt sätt. Grundlagsutskottet lyfter i sitt utlåtande GrUU 14/2018 rd särskilt fram behovet av reglering i de fall där personuppgifterna behandlas av en myndighet. Utskottet har i samma utlåtande konstaterat att myndighetens uppgift och befogenheter bör beskrivas på så sätt i lagstiftningen att den rättsliga grunden och syftet med behandlingen av personuppgifter med fog kan härledas ur lagstiftningen med hänsyn till syftet med verksamheten. I grundlagsutskottets utlåtande GrUU 2/2018 rd konstateras att om man ser till skyddet för personuppgifter har grundlagsutskottet ansett det viktigt att reglera åtminstone syftet med registreringen av uppgifterna, uppgifternas innehåll, det tillåtna användningsändamålet inklusive rätten att överlåta registrerade uppgifter, den tid uppgifterna finns kvar i registret och den registrerades rättsskydd. Dessutom ska regleringen av dessa faktorer på lagnivå vara heltäckande och detaljerad.

Bestämmelserna om behandling av personuppgifter i anslutning till offentliga kungörelser i den föreslagna 102 § baserar sig på den personuppgiftsansvariges lagstadgade uppgift enligt artikel

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG.

6.1 c i dataskyddsförordningen, dvs. i detta fall Transport- och kommunikationsverkets lagstadgade uppgift.

Syftet med ändringen av 102 § är att ersätta lagens nuvarande bestämmelser om offentligt hörande så att de överensstämmer med den nya förvaltningslagen. Syftet med den offentliga kungörelsen ska fortfarande vara bl.a. att rättigheterna för vattenområdets ägare ska beaktas och därför är det viktigt att ägaren hörs i samband med förbuds- och begränsningsärenden som gäller vattenområdet i fråga. Hörandet är nödvändigt på grund av egendomsskyddet enligt 15 § i grundlagen.

Transport- och kommunikationsverket kan i enlighet med 101 § 1 mom. i sjötrafiklagen förbjuda eller begränsa trafik med farkoster på ett visst vattenområde för viss tid eller tills vidare. Ett förbud eller en begränsning kan meddelas endast om det behövs 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 enligt 101 § 2 mom. i sjötrafiklagen förbjuda eller begränsa användningen av denna farkosttyp på ett visst område. Således har syftet med registreringen reglerats på ett täckande och detaljerat sätt och regleringen bidrar inte bara till att främja egendomsskyddet enligt grundlagen utan också miljöskyddet.

Enligt EU:s dataskyddsförordning avses med personuppgifter varje upplysning som avser en identifierad eller identifierbar fysisk person. Som identifierbara uppgifter betraktas sådana uppgifter om en fysisk person utifrån vilka personen direkt eller indirekt kan identifieras särskilt med hänvisning till en identifierare som ett namn, ett identifikationsnummer, en lokaliseringsuppgift eller onlineidentifikatorer eller en eller flera faktorer som är specifika för den fysiska personens fysiska, fysiologiska, genetiska, psykiska, ekonomiska, kulturella eller sociala identitet. Grundlagsutskottet har i sin utlåtandepraxis konstaterat att det med tanke på skyddet för personuppgifter och privatlivet är viktigt att endast personuppgifter som är nödvändiga med tanke på tillgången till information publiceras i handlingar som blir offentliga på webben (GrUU 63/2014).

När det gäller innehållet i och ändamålet med personuppgifter publiceras i en offentlig kungörelse som avses i 102 § i praktiken endast uppgifterna om den tjänsteman som behandlar ärendet, så att personen kan kontaktas. Ansökan kan fogas till kungörelsen, dock så att alla personuppgifter om sökanden, inklusive hans eller hennes namn, har strukits. Sökandens namn och andra personuppgifter som gäller sökanden kan anses vara sådana identifierbara upplysningar som rör en fysisk person som avses i dataskyddsförordningen och som enligt grundlagsutskottet kan publiceras i handlingar som publiceras i datanätet endast om det är nödvändigt.

Således kan det konstateras att det krav på uppgiftsminimering som förutsätts i dataskyddsförordningen har beaktats och att onödiga personuppgifter inte publiceras i kungörelsen.

Den behandling av uppgifter som i propositionen föreslås för Transport- och kommunikationsverket är ändamålsenlig, skälig och transparent för den registrerade och grundar sig på det syfte och den reglering som beskrivs ovan.

Således kan det bedömas att den föreslagna rätten för myndigheten att när det gäller offentliga kungörelser behandla personuppgifter i ett allmänt datanät motsvarar de allmänna principerna för behandling av personuppgifter i dataskyddsförordningen.

RP 54/2021 rd

På offentlig kungörelse och publicering av den tillämpas 62 a och 62 b § i förvaltningslagen. De nämnda paragraferna trädde i kraft den 1 januari 2020. I 62 b § i förvaltningslagen finns bestämmelser om publicering av uppgifter vid verkställande av offentlig kungörelse. I regeringens proposition om ändring av förvaltningslagen (RP 239/2018 rd) konstateras att eftersom behörigheten att verkställa offentliga kungörelser alltid följer av en bestämmelse i en speciallag, bör förhållandet mellan den föreslagna 62 b § och dataskyddsförordningen även i sistnämnda avseende bedömas i samband med annan relevant lagstiftning, om det är möjligt att kungörelser och kungjorda handlingar som publiceras i det allmänna datanätet kan innehålla personuppgifter.

Enligt 62 a § 1 mom. i förvaltningslagen verkställs delgivningen genom att kungörelsen och den handling som kungörs publiceras på myndighetens webbplats i det allmänna datanätet. Vid behov ska kungörelsen också publiceras i en tidning som utkommer i det område som påverkas av ärendet eller på något annat sätt som myndigheten beslutar. Om kungörelsen på grund av störningar i datakommunikationerna eller av någon annan därmed jämförbar orsak inte kan publiceras på myndighetens webbplats, ska den dessutom publiceras i den officiella tidningen. Kungörelsen och den handling som kungörs ska hållas offentligt tillgängliga på myndighetens webbplats i det allmänna datanätet i 14 dygn.

Transport- och kommunikationsverket ska också delge ett beslut i ärendet med iakttagande av samma förfarande som anges om hörande i bestämmelsen i fråga.

I 62 a § 2 mom. i förvaltningslagen föreskrivs att när en tid för sökande av ändring eller någon annan tidsfrist som påverkar mottagarens rätt börjar löpa från delfäendet av handlingen, ska kungörelsen och den handling som kungörs hållas offentligt tillgängliga tills den nämnda tidsfristen går ut. Anmärkningar med anledning av framställan om förbud eller begränsning ska därför lämnas till Transport- och kommunikationsverket inom 14 dagar från delfäendet.

I 62 a § 3 mom. i förvaltningslagen finns det närmare bestämmelser om innehållet i kungörelsen. Av kungörelsen ska det framgå vad saken gäller samt var och till vilken tidpunkt handlingen finns tillgänglig. I kungörelsen ska dessutom nämnas den tidpunkt då kungörelsen har publicerats på myndighetens webbplats och anges att delfäendet anses ha skett den sjunde dagen efter publiceringstidpunkten i fråga. Om kungörelsen inte har kunnat publiceras på myndighetens webbplats, ska det i kungörelsen anges att delfäendet har skett den sjunde dagen efter det att kungörelsen publicerades i den officiella tidningen.

På publicering av personuppgifter som gäller kungörelsen tillämpas 62 b § i förvaltningslagen, enligt vilken personuppgifter får publiceras trots vad som föreskrivs i 16 § 3 mom. i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999). Enligt 16 § 3 mom. i offentlighetslagen får personuppgifter ur en myndighets personregister, om inte något annat särskilt bestäms i lag, lämnas ut i form av en kopia eller en utskrift eller i elektronisk form om mottagaren enligt bestämmelserna om skydd för personuppgifter har rätt att registrera och använda sådana personuppgifter. Enligt 62 b § i förvaltningslagen får uppgifterna i ett meddelande om att en handling finns tillgänglig och uppgifterna i en offentlig kungörelse och den kungjorda handlingen publiceras, om inte något annat följer av sekretessbestämmelserna. I fråga om personuppgifter publiceras dock endast sådana personuppgifter som är nödvändiga för tillgången till information, och de får publiceras trots vad som föreskrivs i 16 § 3 mom. i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet. De personuppgifter som ingår i ett meddelande om att en handling finns tillgänglig samt i en offentlig kungörelse och den kungjorda handlingen ska avlägsnas från myndighetens webbplats i det allmänna datanätet när den tid för tillgänglighållande som avses i 62 § 3 mom. och 62 a § 2 mom. löper ut.

Påföljder och rättsskydd

Vissa ändringsförslag bör granskas med tanke på de bestämmelser om de grundläggande fri- och rättigheterna som gäller den straffrättsliga legalitetsprincipen i 8 § i grundlagen och rättsskydd i 21 § i grundlagen. Genom den föreslagna ändringen av 123 § förenhetligas påföljdsbe- loppet för dem som färdas längs kanaler och via rörliga broar och dem som färdas i andra vat- tenområden. Genom den ändring av 124 § som gäller fartbegränsningen kan också andra perso- ner än befälhavaren på en farkost påföras avgift för trafikförseelse för en lindrigare överträdelse av fartbegränsningen. Genom den föreslagna ändringen av 125 § utvidgas dessutom möjligheten att påföra avgift för trafikförseelse för användning av en oregistrerad farkost eller en farkost utan registerbeteckning inte bara till farkostens ägare och innehavare utan också till någon an- nan, såsom befälhavaren på en farkost.

Det bör noteras att dessa ändringsförslag gäller påförande av avgift för trafikförseelse. Avgiften för trafikförseelse skiljer sig från ett straff. I grundlagsutskottets praxis har avgifter av samma typ som avgiften för trafikförseelse ansetts vara administrativa påföljder av sanktionskaraktär för en lagstridig gärning. Grundlagsutskottet har i sak jämställt ekonomiska påföljder av straff- karaktär med straffrättsliga påföljder (se t.ex. GrUU 2/2017 rd, GrUU 14/2013 rd och GrUU 17/2012 rd). En avgift för trafikförseelse kan alltså till sin karaktär betraktas som både en ad- ministrativ sanktion och ett straff.

Vid påförande av avgift för trafikförseelse tillämpas förvaltningslagen, inklusive de förfaranden som gäller hörande i den. 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 administrativa påföljder ska bestämmas i lag eftersom det innebär utövning av offentlig makt att påföra en sådan avgift (GrUU 9/2018 rd). Det ska lagstiftas exakt och tydligt om betalningsskyldigheten och grunderna för avgiftens storlek, lika väl som om den betalningsskyldiges rättsskydd och grunderna för att verkställa lagen (se t.ex. GrUU 17/2012 rd, GrUU 9/2012 rd, GrUU 57/2010 rd). Bestämmelserna ska dessutom uppfylla kraven angående sanktionernas proportionalitet.

Också den straffrättsliga legalitetsprincipen enligt 8 § i grundlagen förutsätter att de straff och andra påföljder som följer av ett brott ska anges i lag. Utifrån straffbestämmelsens ordalydelse ska det vara möjligt att förutse om någon verksamhet eller försummelse är straffbar.

Grundlagsutskottet har ansett att straffbestämmelser måste uppfylla både de allmänna villkoren för begränsning av grundläggande fri- och rättigheter och de eventuella särskilda villkor som varje enskild bestämmelse om fri- och rättigheterna kan medföra (GrUU 20/2002 rd).⁵ Godtag- barhetskravet för inskränkningar i de grundläggande fri- och rättigheterna förutsätter att det måste finnas ett tungt vägande samhälleligt behov av en kriminalisering och en godtagbar grund inom systemet med de grundläggande fri- och rättigheterna. Kravet på proportionalitet förutsät- ter en avvägning av om det är nödvändigt att kriminalisera en handling för att skydda det bakom- liggande rättsobjektet och om samma syfte kan nås på något annat sätt som innebär ett mindre ingrepp i de grundläggande fri- och rättigheterna än kriminalisering. Även en straffpåföljds stränghet måste vara proportionerlig.

⁵ Se även GrUU 17/2006 rd.

RP 54/2021 rd

Genom de föreslagna ändringarna av 123 och 124 § främjas jämlikheten enligt 6 § i grundlagen när beloppet av avgiften för trafikförseelse i fortsättningen ska vara detsamma oberoende av var personen rör sig och om fartbegränsningen överträds i trafik längs kanaler eller via rörliga broar eller i något annat vattenområde. De föreslagna bestämmelserna är nödvändiga och proportionerliga med tanke på säkerheten. De uppfyller också kraven på exakthet och noggrann avgränsning.

Genom den ändring av 125 § som gäller registreringsförseelse kan utöver ägaren och innehavaren av en farkost även andra personer, såsom farkostens befälhavare, påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro för att en farkost används eller får användas utan att den har registrerats eller så att den saknar registerbeteckning. Själva användningsförbudet ingår i den gällande lagen och avsikten är inte att det ska ändras. Enligt 112 § 1 mom. i den gällande sjötrafiklagen är det förbjudet att använda en registreringspliktig farkost innan den har förts in i registret och enligt 118 § 2 mom. är det förbjudet att använda en registreringspliktig farkost om den inte är försedd med registerbeteckning. Ett förbud mot att använda en farkost utan att medföra registreringsbevis ingår i 117 § 4 mom. och ett förbud mot att använda en farkost utan att medföra provbeteckning i 119 § 3 mom. Ändringen av paragrafen förtydligar och sammanför bestämmelserna om förseelser som gäller registrering, med undantag för förseelser som gäller näringsidkare. Ändringen innebär också att befälhavaren inte längre kan dömas till böter för avsaknad av registreringsbevis eller provbeteckning i farkosten, varvid endast avgift för trafikförseelse kan påföras för alla registreringsförseelser. Det finns ett klart samhälleligt behov av ändringen, eftersom det nuvarande systemet har varit svärbegripligt för tillsynsmyndigheterna. Ändringen bidrar också sannolikt till ökad ansvarsfullhet inom uthyrningen av båtar. Ändringen av paragrafen om registreringsförseelse grundar sig alltså på lag och regleringen är proportionerlig, exakt och noggrant avgränsad.

Verkets bemyndiganden att meddela föreskrifter och delegering av lagstiftningsbehörigheten (80 §)

Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan andra 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. Av grundlagen följer dessutom att de frågor som ett bemyndigande omfattar ska anges noggrant i lag.

Grundlagsutskottet har i sin utlåtandep Praxis konstaterat i fråga om tillämpningen av 80 § 2 mom. i grundlagen 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 nämndes som exempel på en myndighets normgivningsbefogenhet teknisk reglering av smärre detaljer som inte inbegriper prövningsrätt i någon större utsträckning (RP 1/1998 rd, GrUU 16/2002 rd och GrUU 19/2002 rd).

I propositionen ingår flera preciseringar av Transport- och kommunikationsverkets bemyndigande att meddela föreskrifter samt vissa nya bemyndiganden för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter, vilka alla beskrivs i avsnittet ”Bestämmelser på lägre nivå än lag”. Dessa befogenheter gäller frågor av teknisk natur som Transport- och kommunikations-

RP 54/2021 rd

verket har sakkunskap om. Med beaktande av verkets verksamhetsområde finns det därför sådana särskilda skäl som avses i grundlagen och som gör att de bemyndiganden att meddela föreskrifter som föreslås för verket är förenliga med 80 § 2 mom. i grundlagen.

Tillämpning på Åland

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

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen hör frågor som gäller båttrafik och farleder för den lokala sjötrafiken till landskapets lagstiftningsbehörighet. Enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten.

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 sjötrafiklagen preciseras kraven för internationellt förarbrev för fritidsbåt. Förslaget hänför sig till behörighetskraven för nöjesfartyg och gäller i huvudsak fritidsfärder. 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.

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 fritidsbåttrafik 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 och de tekniska föreskrifterna om vanliga båtar och mindre farkoster hör till landskapets lagstiftningsbehörighet.

På de grunder som anges ovan kan lagförslagen enligt regeringens uppfattning behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

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

Lag

om ändring av av sjötrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i sjötrafiklagen (782/2019) 7 § 6 punkten och i bilaga 1 bilderna 2 och 3,
ändras 7 § 4 och 5 punkten, 9 § 1 och 2 mom., 11 § 2 mom., 19 § 1 mom., 33 och 41
§, 47 § 1 mom., 48 § 3 punkten, 49, 51 och 52 §, 54 § 2 mom., rubriken för 56 § och 56
§ 4 mom., 90 §, 102 § 2, 3, 5 och 6 mom., 108 § 1 mom. 4 punkten och 3 mom., 109 §
1 mom., 112 § 1 och 3 mom., 115 § 3 mom. 1 och 3 punkten, 120 § 1 mom. 3 punkten,
123 § 1 mom. 8 punkten samt 124, 125 och 133 § och
fogas till 47 § ett nytt 4 mom., till 57 § ett nytt 2 mom., till 108 § 1 mom. en ny 5 punkt och
till lagen nya 114 a, 115 a och 116 a § som följer:

7 §

Befälhavarens allmänna ansvar

Befälhavaren på en farkost ska se till att

-
- 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, och
- 5) personerna på en i 108 § avsedd farkost är iklädda sådana flytredskap som avses i 1 mom. 1 punkten i den paragrafen när vädret, sjögången, farkostens skick eller de övriga omständigheterna så kräver.

9 §

Tjänster för användning av kanaler och rörliga broar

För anordnandet av tjänster för användning av statens kanaler och rörliga broar ansvarar Trafikledsverket. För anordnandet av tjänster för användning av kanaler och rörliga broar som är i försvarsförvaltningens eller Försvarsfastigheters ägo eller besittning ansvarar dock Försvarsfastigheter. För anordnandet av tjänster för användning av övriga kanaler och rörliga broar ansvarar ägaren till kanalen eller den rörliga bron. Anordnaren av användningstjänster för en kanal eller en rörlig bro 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 med beaktande av de förfaranden som ska iakttas enligt 33 §. Vid tillhandahållandet av användningstjänster ska kraven på god förvaltning iakttas.

11 §

Iakttagande av sjötrafikreglerna och reglering av sjötrafik

Med en person som övervakar sjötrafiken avses en tjänsteman 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 en 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 eller en tävling eller av någon annan motsvarande orsak eller för att upprätthålla allmän ordning och säkerhet. Under Försvarmaktens övningar samt i samband med territorialövervaknings- och oljebekämpningsuppdrag kan sjötrafiken även regleras av en militärperson som Försvarmakten förordnat till uppdraget. Bestämmelser om övervakning av statens vattenområden som är i Forststyrelsens besittning finns dessutom i lagen om Forststyrelsens jakt- och fiskeövervakning (1157/2005).

19 §

Förhindrande eller avbrytande av farkosters färd

En person som övervakar sjötrafiken får hindra eller avbryta en farkosts färd eller trafik med en farkost, om farkosten inte uppfyller de krav som anges i 107 eller 108 § eller de föreskrifter som meddelats 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 behövligt byggnadsarbete i en allmän farled eller tävlingar eller av någon annan motsvarande orsak eller om ett beslut av Transport- och kommunikationsverket om regionala eller farkosttypspecifika förbud eller begränsningar gäller i vattenområdet eller om användningen av farkosten har förbjudits eller begränsats i en slusskanal enligt 33 § 2 mom. Farkostens befälhavare är då skyldig att stanna farkosten.

33 §

Förfaranden som ska iakttas i trafik längs kanaler och via rörliga broar

Den som färdas med en 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. Farkoster som deltar i räddningsverksamhet och farkoster i polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets tjänsteuppdrag samt, om uppdraget kräver det, Försvarmaktens farkoster har rätt att få tillträde till en kanal med slussportar före andra farkoster.

Det är förbjudet att simma i kanaler och vid rörliga broar. Tillträde till slusskanaler kan förbjudas eller begränsas vid färd med en viss farkosttyp, om kanalen inte kan anses vara tillräckligt säker för befälhavaren på farkosttypen i fråga, de personer som transporteras i farkosten eller själva farkosten med beaktande av kanalens ålder och konstruktion samt de portar som används där.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om ankomsten till kanaler och rörliga broar och om de förfaranden som ska iakttas i fråga om dessa samt om annan ankomstordning vid slussning än den som avses i 1 mom.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter även om de krav som gäller i fråga om användningen av farkoster och deras utrustning samt om i 2 mom. avsedda

farkosttyper i sådana slusskanaler där ett förbud mot eller en begränsning av användningen av farkosttypen i fråga ska iakttas.

41 §

Behörighetskrav för befälhavare på nöjesfartyg och internationellt förarbrev för fritidsbåt

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) ett gällande körkort i minst grupp 1 enligt körkortslagen (386/2011) eller påvisande i enlighet med körkortslagen av att åtminstone 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, för de vattenområden och farkosttyper som nämns i resolutionen och dess bilagor; i enlighet med resolutionen delas vattenområden in i insjövattenområden och kustvattenområden; farkosterna indelas enligt drivkraft i typerna motordrivna och segeldrivna farkoster.

Den som ansöker om förarbrev för fritidsbåt ska visa att han eller hon uppfyller de examenskrav som avses i 2 mom. 3 punkten

1) i fråga om teoretiskt båt-kunskande genom ett intyg utfärdat av en i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice avsedd godkänd utbildningsanordnare inom sjöfarten eller en sådan anordnare av båtutbildning som följer upp sin utbildningsverksamhet och certifiering genom ett kvalitetssystem och vars kvalitetssystem för utbildningsverksamhet och certifiering har utvärderats antingen av Transport- och kommunikationsverket självt eller av en utomstående sakkunnig utvärderare högst fem år innan intyget daterats, eller

2) genom ett prov som ordnas av Transport- och kommunikationsverket, och

3) i fråga om praktiskt båt-kunskande genom ett intyg utfärdat av en i 1 punkten i detta moment avsedd anordnare av båtutbildning eller utbildningsanordnare inom sjöfarten eller genom ett i 102 § i lagen om transportservice (320/2017) avsett förarbrev för hyresbåt eller på något annat tillförlitligt sätt.

Förutsättningarna för erhållande av internationellt förarbrev för fritidsbåt för motordrivna farkoster i kustvatten kan också uppfyllas genom ett sådant gällande förarbrev för lastfartyg eller passagerarfartyg som avses i 99 § i lagen om transportservice eller något annat gällande högre behörighetsbrev för däcksbefäl som är avsett för yrkesmässig sjöfart.

Det internationella förarbrevet för fritidsbåt ska medföras i original ombord på nöjesfartyget.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om uppfyllande av de examenskrav som avses i 2 mom. 3 punkten samt om utvärderingen av kvalitetssystemet och Transport- och kommunikationsverkets ordnande av prov enligt 3 mom.

47 §

Sjösäkerhetsanordningar

En sjösäkerhetsanordning är en fysisk konstruktion eller anordning som placerats på ett vattenområde eller en strand för utmärkning av en farled eller för reglering och tryggnad av sjötrafiken i övrigt, eller utgörs av virtuellt presenterad information om en säkerhetsanordning eller av en kombination av en fysisk säkerhetsanordning och virtuell information.

I stället för en fysisk säkerhetsanordning kan virtuellt presenterad information om säkerhetsanordningen användas tillfälligt när väderleksförhållandena eller andra omständigheter kräver

det eller permanent, om Transport- och kommunikationsverket anser det vara ändamålsenligt i enlighet med 49 §.

48 §

Meddelande av föreskrifter om säkerhetsanordningar

Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter

3) om egenskaper hos, krav på och användning av sjösäkerhetsanordningar och om uppförande, utsättning, ändring och avlägsnande av sådana samt om när dessa är i funktion.

49 §

Fastställande av allmän farled samt placering och avlägsnande av säkerhetsanordning

Utöver vad som i 10 kap. 2–4 § i vattenlagen föreskrivs om inrättande av allmän farled och i 5 § i den lagen föreskrivs om placering av säkerhetsanordningar ska tillstånd för fastställande av farled och placering av säkerhetsanordning sökas hos Transport- och kommunikationsverket. En förutsättning för att ansökan ska godkännas är att farleden och säkerhetsanordningarna är ändamålsenliga och inte äventyrar trafiksäkerheten och att uppgifterna om dem är tillräckliga. I beslutet om tillstånd ska anges villkoren för inrättandet, placeringen och underhållet av farleden och säkerhetsanordningarna. Sökanden ska lämna uppgifterna om farleden och säkerhetsanordningarna samt deras placering och färdigställande till Transport- och kommunikationsverket för införande i informationssystemen och anteckning på sjökorten.

En säkerhetsanordning som avses i 1 mom. får inte ändras eller avlägsnas utan tillstånd från Transport- och kommunikationsverket.

Om en säkerhetsanordning som avses i ett i 1 mom. avsett beslut 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 underhållsskyldiges bekostnad.

Vid utmärkning av enskilda farleder får inte sådana sjösäkerhetsanordningar som avses i 47 § användas.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i de uppgifter som ska lämnas enligt 1 mom. och om hur de ska förmedlas.

51 §

Förtöjning vid säkerhetsanordning

Det är förbjudet att vid en sjösäkerhetsanordning som avses i 47 § förtöja en farkost, ett fångstredskap eller något annat föremål som äventyrar säkerhetsanordningens funktion.

52 §

Säkerhetsanordning ur funktion

Om en i 47 § avsedd sjösäkerhetsanordning inte fungerar på angivet sätt eller om en sådan anordning har försvunnit, blivit skadad eller förskjutits från sin plats eller av någon annan orsak är vilseledande, ska var och en som upptäcker detta anmäla det till Transport- och kommunikationsverket.

54 §

Placering av sjötrafikmärken och ljussignaler

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 utmärkning av en korsande färjled och för placering av ljussignaler i färjleder ansvarar den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen. 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.

56 §

Placering och utformning av sjötrafikmärken och ljussignaler

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om sjötrafikmärkens och ljussignalers placering, färger, konstruktion och dimensionering. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter också om användning av ljussignaler i trånga passager, i skarpa krökar, vid färjfasten för landsvägsfärjor, i korsningar mellan isvägar och farleder och i hamnområden samt om användning av signalkombinationer för ljussignaler.

57 §

Sjötrafikmärkens verkningsområde

Transport- och kommunikationsverket får utfärda närmare föreskrifter om utmärkning av verkningsområdet för sjötrafikmärken.

90 §

Luftledning

Med ett luftledningssärke anges en luftledning som passerar över ett vattenområde. Märket kan placeras antingen på den högra stranden i förhållande till färdriktningen eller på vardera sidan av vattenområdet på stranden på den punkt där ledningen passerar över vattenområdet. Märket är försett med en figur som föreställer en blixtnedslag (figur 27). Märket används i kombination med märket begränsad segelfri höjd, som placeras ovanför luftledningssärket. 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. Luftledningssärket används inte i kombination med märket för begränsad segelfri höjd då detta fästs på luftledningen.

102 §

Behandlingen av förbuds- och begränsningsärenden

Innan förbud eller begränsningar utfärdas ska den kommun vars område förbudet eller begränsningen gäller samt de myndigheter, sammanslutningar, ägare till vattenområden och andra som berörs av saken ska ges tillfälle att bli hörda. Transport- och kommunikationsverket ska delge framställan genom en offentlig kungörelse. Bestämmelser om offentlig kungörelse finns i förvaltningslagen (434/2003).

Anmärkningar med anledning av framställan ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket inom 14 dagar från delfäendet.

Transport- och kommunikationsverket ska delge beslutet genom att iaktta vad som i 2 mom. föreskrivs om hörande med anledning av en framställan.

Transport- och kommunikationsverket ska i god tid innan förbudet eller begränsningen träder i kraft delge beslutet till den som gjort framställan, kommunen i fråga samt de tillsynsmyndigheter saken berör.

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:

4) en handbrandsläckare som årligen granskats på behörigt sätt, om farkosten har en förbränningsapparat, en inombordsmotor, en inom/utombordsmotor eller en utombordsmotor på mer än 25 kilowatt, förutom om det är fråga om en vattenskoter,

5) en maritim VHF-radiotelefon, om farkosten är ett nöjesfartyg och det är i trafik i ett område där det tillhandahålls fartygstrafikservice enligt lagen om fartygstrafikservice (623/2005).

Särskilda bestämmelser gäller för ljus och flytgasaggregat. Transport- och kommunikationsverket kan godkänna signallykter som ska användas på farkoster, och återkalla redan givna godkännanden av signallykter om signallyktorna inte uppfyller föreskrivna krav.

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 av särskilda skäl, på eget initiativ eller på ansökan, bevilja undantag som gäller farkosters utrustning och tillbehör även i fråga om en viss farkosttyp avsedd för sport eller fritidsverksamhet, 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.

112 §

RP 54/2021 rd

Användning av en registreringspliktig farkost

En registreringspliktig farkost får inte användas i sjötrafik om den inte har förts in i det register som avses i 110 § 2 mom.

En registreringspliktig farkost som förs in från utlandet till Finland genom transportsegling behöver inte registreras innan den förs in till Finland. Då ska farkosten emellertid registreras inom sju dagar från det att den förts in till Finland.

114 a §

Certifikat

Med certifikat avses en identifieringskod med begränsad giltighetstid som anger äganderätten till en farkost.

Farkostens ägare kan begära ett certifikat av Transport- och kommunikationsverket. Innehavaren av certifikatet kan under certifikatets giltighetstid i trafik- och transportregistret via en elektronisk förbindelse kontrollera förnamn och efternamn i fråga om farkostens ägare samt uppgifter om farkosten och dess motor. Den som begärt ett certifikat kan också återkalla certifikatet innan giltighetstiden löpt ut.

Om ägaren har begärt ett certifikat för en farkost, ska certifikatet överlämnas till den nya ägaren när farkosten övergår till den nya ägaren.

115 §

Ändringsregistrering

Ändringsregistrering förutsätter att Transport- och kommunikationsverket får utredning om ändringar som gäller

1) ägaren till eller innehavaren av farkosten eller dess motor,

3) farkostens eller dess motors överensstämmelse med kraven,

115 a §

Anmälan om överlåtelse

Farkostens tidigare ägare kan anmäla farkostens nya ägare för anteckning i registret som mottagare. Den tidigare ägaren ska då också anmäla farkostens överlåtelsedatum.

Farkostens tidigare innehavare kan anmäla att innehavet upphör och dagen för upphörandet för anteckning i registret.

Om farkostens tidigare ägare har överlåtits farkosten till någon som är okänd, kan Transport- och kommunikationsverket på den tidigare ägarens anmälan, efter att ha fått en tillförlitlig utredning om överlåtelsen, i registret göra en anteckning om att farkosten överlåtits till en okänd. Överlåtelsen av farkosten anses ha skett den dag Transport- och kommunikationsverket fått den tidigare ägarens anmälan och en sådan utredning om överlåtelsen som Transport- och kommunikationsverket anser vara tillförlitlig.

116 a §

Registreringsanmälan

Registreringsanmälan kan göras i Transport- och kommunikationsverkets elektroniska tjänst eller genom att lämna in anmälan till Transport- och kommunikationsverket. Den som gör registreringsanmälan eller dennes ombud kan även lämna in registreringsanmälan personligen till en avtalsregistrerare.

Den som gör en registreringsanmälan ska identifieras när denne personligen lämnar in en anmälan till en avtalsregistrerare. Den som gör anmälan i Transport- och kommunikationsverkets elektroniska tjänst ska identifieras med stark autentisering. Bestämmelser om stark autentisering finns i lagen om tillhandahållande av digitala tjänster (306/2019).

Till registreringsanmälan ska fogas behövliga utredningar om att de förutsättningar som avses i 114, 115, 115 a och 116 § är uppfyllda.

120 §

Sjötrafikbrott

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

3) bestämmelserna i 7 § som gäller befälhavarens allmänna ansvar, med undantag för i 7 § 3 punkten avsedd annan utrustning än sådana räddningsvästar, flytplagg eller räddningsdräkter som krävs enligt 108 § 1 mom. 1 punkten och de krav på adekvata sjökort och nautiska publikationer som nämns i 7 § 4 punkten,

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *sjötrafikbrott* dömas till böter.

123 §

Allmänna förseelser av befälhavare på en farkost

Befälhavaren på en farkost påförs en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta

8) de i 34, 36 och 37 § avsedda skyldigheter som ska iakttas i trafik längs kanaler och via rörliga broar och som gäller användning av segelbåt, anmälan av uppgifter om farkosten eller tobaksrökning och hantering av öppen eld.

124 §

Överskridande av fartbegränsning med farkost

För överskridande av fartbegränsning med farkost påförs den som uppsåtligen eller av oaktsamhet överskrider den högsta tillåtna fart som anvisas med sjötrafikmärke eller den farkostspecifika farten en avgift för trafikförseelse på 120 euro, om farten överskrids med högst den högsta tillåtna farten.

125 §

Registreringsförseelser

RP 54/2021 rd

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder eller låter använda en farkost i strid med 112 § innan farkosten har införts i registret eller i strid med 118 § så att farkosten inte är försedd med registerbeteckning, eller försummar sin i 117 § avsedda skyldighet att medföra registreringsbevis vid användning av farkosten, påförs en avgift för trafikförseelse på 70 euro.

Ägaren 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 §.

Ägaren till eller innehavaren av en farkost påförs en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om han eller hon uppsåtligen underlåter att inom föreskriven tid göra en sådan ändringsregistrering som avses i 115 §.

133 §

Ändringssökande

Omprövning av i denna lag avsedda beslut får begäras. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003). Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

Beslutet kan verkställas även om omprövning har begärts eller besvär anförts.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 15.4.2021

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

Lag

om ändring av sjötrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut:
upphävs i sjötrafiklagen (782/2019) 7 § 6 punkten och i bilaga 1 bilderna 2 och 3,
ändras 7 § 4 och 5 punkten, 9 § 1 och 2 mom., 11 § 2 mom., 19 § 1 mom., 33 och 41
§, 47 § 1 mom., 48 § 3 punkten, 49, 51 och 52 §, 54 § 2 mom., rubriken för 56 § och 56
§ 4 mom., 90 §, 102 § 2, 3, 5 och 6 mom., 108 § 1 mom. 4 punkten och 3 mom., 109 §
1 mom., 112 § 1 och 3 mom., 115 § 3 mom. 1 och 3 punkten, 120 § 1 mom. 3 punkten,
123 § 1 mom. 8 punkten samt 124, 125 och 133 § och
fogas till 47 § ett nytt 4 mom., till 57 § ett nytt 2 mom., till 108 § 1 mom. en ny 5 punkt och
till lagen nya 114 a, 115 a och 116 a § som följer:

Gällande lydelse

7 §

Befälhavarens allmänna ansvar

Befälhavaren på en farkost ska se till att

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) personerna på en i 108 § avsedd farkost är iklädda sådana flytredskap som avses i 1 mom. 1 punkten i den paragrafen när vädret, sjögången, farkostens skick eller de övriga omständigheterna så kräver, och

6) *de behövliga dokument som avses i 41, 117 och 119 § finns i farkosten.*

9 §

Tjänster för användning av kanaler och rörliga broar

För anordnandet av tjänster för användning av statens kanaler och rörliga broar ansvarar Trafikledsverket. Anordnaren av användningstjänster för en kanal eller en rörlig bro kan ingå avtal med en privat eller offentlig

Föreslagen lydelse

7 §

Befälhavarens allmänna ansvar

Befälhavaren på en farkost ska se till att

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, och

5) personerna på en i 108 § avsedd farkost är iklädda sådana flytredskap som avses i 1 mom. 1 punkten i den paragrafen när vädret, sjögången, farkostens skick eller de övriga omständigheterna så kräver.

(upphävs)

9 §

Tjänster för användning av kanaler och rörliga broar

För anordnandet av tjänster för användning av statens kanaler och rörliga broar ansvarar Trafikledsverket. För anordnandet av tjänster för användning av kanaler och rörliga broar

Gällande lydelse

tjänsteleverantör som förbinder sig att tillhandahålla användningstjänster för kanaltrafiken inom ett visst verksamhetsområde.

Användningstjänster ska tillhandahållas jämligt för alla farkoster. Vid tillhandahållandet av användningstjänster ska kraven på god förvaltning iakttagas.

11 §

Iakttagande av sjötrafikreglerna och reglering av sjötrafik

Med en person som övervakar sjötrafiken avses en tjänsteman 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 en 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.

Föreslagen lydelse

som är i försvarsförvaltningens eller Försvarsfastigheters ägo eller besittning ansvarar dock Försvarsfastigheter. För anordnandet av tjänster för användning av övriga kanaler och rörliga broar ansvarar ägaren till kanalen eller den rörliga bron. Anordnaren av användningstjänster för en kanal eller en rörlig bro kan ingå avtal med en privat eller offentlig tjänsteleverantör som förbinder sig att tillhandahålla användningstjänster för kanaltrafiken inom ett visst verksamhetsområde.

Användningstjänster ska tillhandahållas jämligt för alla farkoster med beaktande av de förfaranden som ska iakttagas enligt 33 §. Vid tillhandahållandet av användningstjänster ska kraven på god förvaltning iakttagas.

11 §

Iakttagande av sjötrafikreglerna och reglering av sjötrafik

Med en person som övervakar sjötrafiken avses en tjänsteman 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 en 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 eller en tävling eller av 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. *Bestämmelser om övervakning av statens vattenområden*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

som är i Forststyrelsens besittning finns dessutom i lagen om Forststyrelsens jakt- och fiskeövervakning (1157/2005).

19 §

19 §

Förhindrande eller avbrytande av farkosters färd

Förhindrande eller avbrytande av farkosters färd

En person som övervakar sjötrafiken får hindra eller avbryta en farkosts färd eller trafik med en farkost, om farkosten inte uppfyller de krav som anges i 107 eller 108 § eller de föreskrifter som meddelats 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 behövligt byggnadsarbete i en allmän farled, tävlingar eller någon annan motsvarande orsak eller om ett beslut av Transport- och kommunikationsverket om regionala eller farkosttypspecifika förbud eller begränsningar gäller i vattenområdet. Farkostens befälhavare är då skyldig att stanna farkosten.

En person som övervakar sjötrafiken får hindra eller avbryta en farkosts färd eller trafik med en farkost, om farkosten inte uppfyller de krav som anges i 107 eller 108 § eller de föreskrifter som meddelats 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 behövligt byggnadsarbete i en allmän farled eller tävlingar eller av någon annan motsvarande orsak eller om ett beslut av Transport- och kommunikationsverket om regionala eller farkosttypspecifika förbud eller begränsningar gäller i vattenområdet *eller om användningen av farkosten har förbjudits eller begränsats i en slusskanal enligt 33 § 2 mom. Farkostens befälhavare är då skyldig att stanna farkosten.*

33 §

33 §

Förfaranden som ska iaktas i trafik längs kanaler och via rörliga broar

Förfaranden som ska iaktas i trafik längs kanaler och via rörliga broar

Den som färdas med en 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.

Den som färdas med en 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. *Farkoster som deltar i räddningsverksamhet och farkoster i polisens, Tullens och Gränsbevakningsväsendets tjänsteuppdrag samt, om uppdraget kräver det, Försvarens farkoster har rätt att få tillträde*

Gällande lydelse

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 om de förfaranden som ska iakttas i fråga om dessa samt om de krav som gäller i fråga om användningen av farkoster och deras utrustning.

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.

Föreslagen lydelse

till en kanal med slussportar före andra farkoster.

Det är förbjudet att simma i kanaler och vid rörliga broar. Tillträde till slusskanaler kan förbjudas eller begränsas vid färd med en viss farkosttyp, om kanalen inte kan anses vara tillräckligt säker för befälhavaren på farkosttypen i fråga, de personer som transporteras i farkosten eller själva farkosten med beaktande av kanalens ålder och konstruktion samt de portar som används där.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om ankomsten till kanaler och rörliga broar och om de förfaranden som ska iakttas i fråga om dessa samt om annan ankomstordning vid slussning än den som avses i 1 mom.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter även om de krav som gäller i fråga om användningen av farkoster och deras utrustning samt om i 2 mom. avsedda farkosttyper i sådana slusskanaler där ett förbud mot eller en begränsning av användningen av farkosttypen i fråga ska iakttas.

41 §

Behörighetskrav för befälhavare på nöjesfartyg och internationellt förarbrev för fritidsbåt

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) *ett gällande körkort i minst grupp 1 enligt körkortslagen (386/2011) eller påvisande i enlighet med körkortslagen av att åtminstone 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, *för de vattenområden och farkosttyper som*

Gällande lydelse

Den som ansöker om förarbrev för fritidsbåt ska visa att han eller hon uppfyller de examenskrav som avses i 2 mom. 3 punkten

1) genom ett intyg över teoretiskt båt-kun-nande utfärdat av en sådan båtor- ganisation eller ett sådant sjöfartsläroverk som följer upp sin utbildningsverksamhet och certifiering genom ett kvalitetssystem och vars kvalitetssystem för utbildningsverksamhet och certifi- ering, på ett sätt som Transport- och kommuni- kationsverket godkänt, har varit föremål för extern utvärdering högst fem år innan intyget daterats,

2) genom ett sådant förarbrev som avses i 99 § i lagen om transportservice eller något annat högre behörighetsbrev för däcksbefäl som är avsett för yrkesmässig sjöfart, eller

3) genom ett prov som avläggs på Trans- port- och kommunikationsverket och

4) genom ett intyg över praktiskt båt-kun- nande utfärdat av en i 1 punkten i detta moment avsedd båtor- ganisation eller en läroin- rättning som tillhandahåller sjöfartsutbild- ning.

Det internationella förarbrevet för fritidsbåt ska medföras i original ombord på farkosten.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om uppfyllande av de examenskrav som avses i 2 mom. 3 punkten.

Föreslagen lydelse

nämns i resolutionen och dess bilagor; i en- lighet med resolutionen delas vattenområden in i insjövattenområden och kustvattenområ- den; farkosterna indelas enligt drivkraft i ty- perna motordrivna och segeldrivna farkoster.

Den som ansöker om förarbrev för fritidsbåt ska visa att han eller hon uppfyller de ex- amenskrav som avses i 2 mom. 3 punkten

1) i fråga om teoretiskt båt-kun-nande genom ett intyg utfärdat av en i II avd. 12 kap. i lagen om transportservice avsedd godkänd utbild- ningsanordnare inom sjöfarten eller en sådan anordnare av båtutbildning som följer upp sin utbildningsverksamhet och certifiering genom ett kvalitetssystem och vars kvalitetssystem för utbildningsverksamhet och certifiering har utvärderats antingen av Transport- och kom- munikationsverket självt eller av en utomstå- ende sakkunnig utvärderare högst fem år in- nan intyget daterats, eller

2) genom ett prov som ordnas av Transport- och kommunikationsverket, och

3) i fråga om praktiskt båt-kun-nande genom ett intyg utfärdat av en i 1 punkten i detta mo- ment avsedd anordnare av båtutbildning eller utbildningsanordnare inom sjöfarten eller ge- nom ett i 102 § i lagen om transportservice (320/2017) avsett förarbrev för hyresbåt eller på något annat tillförlitligt sätt.

Förutsättningarna för erhållande av inter- nationellt förarbrev för fritidsbåt för motor- drivna farkoster i kustvatten kan också uppfyl- las genom ett sådant gällande förarbrev för lastfartyg eller passagerarfartyg som avses i 99 § i lagen om transportservice eller något annat gällande högre behörighetsbrev för däcksbefäl som är avsett för yrkesmässig sjö- fart.

Det internationella förarbrevet för fritidsbåt ska medföras i original ombord på nöjesfarty- get.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om uppfyllande av de examenskrav som avses i 2 mom. 3 punkten samt om utvärderingen av kvalitets- systemet och Transport- och kommunikations- verkets ordnande av prov enligt 3 mom.

Gällande lydelse

47 §

Säkerhetsanordningar för sjöfart

En säkerhetsanordning för sjöfart är 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.

Föreslagen lydelse

47 §

Sjösäkerhetsanordningar

En sjösäkerhetsanordning är en fysisk konstruktion eller anordning som placerats på ett vattenområde eller en strand för utmärkning av en farled eller för reglering och tryggnad av sjötrafiken i övrigt, *eller utgörs av virtuellt presenterad information om en säkerhetsanordning eller av en kombination av en fysisk säkerhetsanordning och virtuell information.*

I stället för en fysisk säkerhetsanordning kan virtuellt presenterad information om säkerhetsanordningen användas tillfälligt när väderleksförhållandena eller andra omständigheter kräver det eller permanent, om Transport- och kommunikationsverket anser det vara ändamålsenligt i enlighet med 49 §.

48 §

Meddelande av föreskrifter om säkerhetsanordningar

Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter

3) om uppförande, utsättning, ändring och avlägsnande av sjösäkerhetsanordningar samt om när dessa är i funktion.

48 §

Meddelande av föreskrifter om säkerhetsanordningar

Transport- och kommunikationsverket får meddela föreskrifter

3) om egenskaper hos, krav på och användning av sjösäkerhetsanordningar och om uppförande, utsättning, ändring och avlägsnande av sådana samt om när dessa är i funktion.

49 §

Fastställande av allmän farled samt placering och avlägsnande av säkerhetsanordning

Utöver vad som i 10 kap. 2–4 § i vattenlagen föreskrivs om inrättande av allmän farled 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 om uppgifterna om

49 §

Fastställande av allmän farled samt placering och avlägsnande av säkerhetsanordning

Utöver vad som i 10 kap. 2–4 § i vattenlagen föreskrivs om inrättande av allmän farled och i 5 § i den lagen föreskrivs om placering av säkerhetsanordningar ska tillstånd för fastställande av farled och placering av säkerhetsanordning sökas hos Transport- och kommunikationsverket. En förutsättning för att

Gällande lydelse

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 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.

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

Föreslagen lydelse

ansökan ska godkännas är att farleden och säkerhetsanordningarna är ändamålsenliga och inte äventyrar trafiksäkerheten och att uppgifterna om dem är tillräckliga. I beslutet om tillstånd ska anges villkoren för inrättandet, placeringen och underhållet av farleden och säkerhetsanordningarna. Sökanden ska lämna uppgifterna om farleden och säkerhetsanordningarna samt deras placering och färdigställande till Transport- och kommunikationsverket för införande i informationssystemen och anteckning på sjökorten.

En säkerhetsanordning som avses i 1 mom. får inte ändras eller avlägsnas utan tillstånd från Transport- och kommunikationsverket.

Om en säkerhetsanordning som avses i ett i 1 mom. avsett beslut 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 underhållsskyldiges bekostnad.

Vid utmärkning av enskilda farleder får inte sådana sjösäkerhetsanordningar som avses i 47 § användas.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i de uppgifter som ska lämnas enligt 1 mom. och om hur de ska förmedlas.

51 §

Förtöjning vid säkerhetsanordning

Det är förbjudet att vid en sjösäkerhetsanordning som avses i 47 § förtöja en farkost, ett fångstredskap eller något annat föremål som äventyrar säkerhetsanordningens funktion.

52 §

Säkerhetsanordning ur funktion

Gällande lydelse

Om en *säkerhetsanordning för sjöfart som är avsedd för utmärkning av allmän farled* inte fungerar på uppgett 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.

54 §

Placering av sjötrafikmärken och ljussignaler

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.

56 §

Placering och utformning av sjötrafikmärken

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om sjötrafikmärkens och ljussignalers placering, färger, konstruktion och dimensionering.

Föreslagen lydelse

Om en i 47 § *avsedd sjösäkerhetsanordning* inte fungerar på angivet sätt eller om en sådan anordning har försvunnit, blivit skadad eller förskjutits från sin plats eller av någon annan orsak är vilseledande, ska var och en som upptäcker detta anmäla det till Transport- och kommunikationsverket.

54 §

Placering av sjötrafikmärken och ljussignaler

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 utmärkning av en korsande färjled och för placering av ljussignaler i färjleder ansvarar den behöriga närings-, trafik- och miljöcentralen.* 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.

56 §

Placering och utformning av sjötrafikmärken och ljussignaler

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om sjötrafikmärkens och ljussignalers placering, färger, konstruktion och dimensionering. *Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter också om användning av ljussignaler i trånga passager, i skarpa krökar, vid färjfasten för landsvägsfärjor, i korsningar mellan isvägar och farleder och i hamnområden samt om användning av signalkombinationer för ljussignaler.*

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

57 §

57 §

Sjötrafikmärkens verkningsområde

Sjötrafikmärkens verkningsområde

(nya)

Transport- och kommunikationsverket får utfärda närmare föreskrifter om utmärkning av verkningsområdet för sjötrafikmärken.

90 §

90 §

Luftledning

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 föreställer en blixt som slår ned (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.

Med ett luftledningsmärke anges en luftledning som passerar över ett vattenområde. Märket kan placeras antingen på den högra stranden i förhållande till färdriktningen eller på vardera sidan av vattenområdet på stranden på den punkt där ledningen passerar över vattenområdet. Märket är försett med en figur som föreställer en blixt som slår ned (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.

102 §

102 §

Behandlingen av förbuds- och begränsningsärenden

Behandlingen av förbuds- och begränsningsärenden

Innan förbud eller begränsningar utfärdas ska den kommun vars område förbudet eller begränsningen gäller höras, och de myndig-

Innan förbud eller begränsningar utfärdas ska den kommun vars område förbudet eller begränsningen gäller samt de myndigheter, sammanslutningar, ägare till vattenområden

Gällande lydelse

heter, 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 framställan minst 14 dagar på kommunens anslagstavla. Dessutom ska ett meddelande om offentliggörande av kungörelsen publiceras i tillräckligt god tid 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.

Transport- och kommunikationsverket ska informera om sitt beslut genom att iaktta vad som i 2 mom. bestäms om hörande med anledning av en framställan. Av kungörelsen angående beslutet ska framgå vem som utfärdat beslutet, datum för utfärdande, beslutets huvudsakliga innehåll samt när förbudet eller begränsningen 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.

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:

4) en handbrandsläckare som årligen granskats på behörigt sätt, om farkosten har en förbränningsapparat, en inombordsmotor, en

Föreslagen lydelse

och andra som berörs av saken ska ges tillfälle att bli hörda. Transport- och kommunikationsverket ska delge framställan genom en offentlig kungörelse. Bestämmelser om offentlig kungörelse finns i förvaltningslagen (434/2003).

Anmärkningar med anledning av framställan ska lämnas till Transport- och kommunikationsverket inom 14 dagar från delfäendet.

Transport- och kommunikationsverket ska delge beslutet genom att iaktta vad som i 2 mom. föreskrivs om hörande med anledning av en framställan.

Transport- och kommunikationsverket ska i god tid innan förbudet eller begränsningen träder i kraft delge beslutet till den som gjort framställan, kommunen i fråga samt de tillsynsmyndigheter saken berör.

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:

4) en handbrandsläckare som årligen granskats på behörigt sätt, om farkosten har en förbränningsapparat, en inombordsmotor, en

Gällande lydelse

inom/utombordsmotor eller en utombordsmotor på mer än 25 kilowatt, förutom om det är fråga om en vattenskoter.

(nya)

Särskilda bestämmelser gäller för ljus och flytgasaggregat. Transport- och kommunikationsverket kan godkänna signallyktor som ska användas på farkoster.

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.

112 §

Användning av en registreringspliktig farkost

Föreslagen lydelse

inom/utombordsmotor eller en utombordsmotor på mer än 25 kilowatt, förutom om det är fråga om en vattenskoter,

5) en maritim VHF-radiotelefon, om farkosten är ett nöjesfartyg och det är i trafik i ett område där det tillhandahålls fartygstrafikservice enligt lagen om fartygstrafikservice (623/2005).

Särskilda bestämmelser gäller för ljus och flytgasaggregat. Transport- och kommunikationsverket kan godkänna signallyktor som ska användas på farkoster, *och återkalla redan givna godkännanden av signallyktor om signallyktorna inte uppfyller föreskrivna krav.*

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 av särskilda skäl, på eget initiativ eller på ansökan, bevilja undantag som gäller farkosters utrustning och tillbehör även i fråga om en viss farkosttyp avsedd för sport eller fritidsverksamhet, 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.*

112 §

Användning av en registreringspliktig farkost

RP 54/2021 rd

Gällande lydelse

En registreringspliktig farkost får inte användas i sjötrafik *innan* den har förts in i registret.

Om en farkost importeras från utlandet till Finland ska den registreras inom sju dagar från det att den importerats till Finland.

Föreslagen lydelse

En registreringspliktig farkost får inte användas i sjötrafik *om den inte* har förts in i det register som avses i 110 § 2 mom.

En registreringspliktig farkost som förs in från utlandet till Finland genom transportsegling behöver inte registreras innan den förs in till Finland. Då ska farkosten emellertid registreras inom sju dagar från det att den förts in till Finland.

114 a §

Certifikat

(nya)

Med certifikat avses en identifieringskod med begränsad giltighetstid som anger äganderätten till en farkost.

Farkostens ägare kan begära ett certifikat av Transport- och kommunikationsverket. Innehavaren av certifikatet kan under certifikatets giltighetstid i trafik- och transportregistret via en elektronisk förbindelse kontrollera förnamn och efternamn i fråga om farkostens ägare samt uppgifter om farkosten och dess motor. Den som begärt ett certifikat kan också återkalla certifikatet innan giltighetstiden löpt ut.

Om ägaren har begärt ett certifikat för en farkost, ska certifikatet överlämnas till den nya ägaren när farkosten övergår till den nya ägaren.

115 §

Ändringsregistrering

Ändringsregistrering förutsätter att Transport- och kommunikationsverket får utredning om ändringar som gäller

1) ägaren till eller innehavaren av farkosten,

3) farkostens *och* dess motors överensstämmelse med kraven,

115 §

Ändringsregistrering

Ändringsregistrering förutsätter att Transport- och kommunikationsverket får utredning om ändringar som gäller

1) ägaren till eller innehavaren av farkosten *eller dess motor*,

3) farkostens *eller* dess motors överensstämmelse med kraven,

Gällande lydelse

(nya)

Föreslagen lydelse

115 a §

Anmälan om överlåtelse

Farkostens tidigare ägare kan anmäla farkostens nya ägare för anteckning i registret som mottagare. Den tidigare ägaren ska då också anmäla farkostens överlåtelsedatum.

Farkostens tidigare innehavare kan anmäla att innehavet upphör och dagen för upphörandet för anteckning i registret.

Om farkostens tidigare ägare har överlåtit farkosten till någon som är okänd, kan Transport- och kommunikationsverket på den tidigare ägarens anmälan, efter att ha fått en tillförlitlig utredning om överlåtelsen, i registret göra en anteckning om att farkosten överlåtit till en okänd. Överlåtelsen av farkosten anses ha skett den dag Transport- och kommunikationsverket fått den tidigare ägarens anmälan och en sådan utredning om överlåtelsen som Transport- och kommunikationsverket anser vara tillförlitlig.

(nya)

116 a §

Registreringsanmälan

Registreringsanmälan kan göras i Transport- och kommunikationsverkets elektroniska tjänst eller genom att lämna in anmälan till Transport- och kommunikationsverket. Den som gör registreringsanmälan eller dennes ombud kan även lämna in registreringsanmälan personligen till en avtalsregistrerare.

Den som gör en registreringsanmälan ska identifieras när denne personligen lämnar in en anmälan till en avtalsregistrerare. Den som gör anmälan i Transport- och kommunikationsverkets elektroniska tjänst ska identifieras med stark autentisering. Bestämmelser om stark autentisering finns i lagen om tillhandahållande av digitala tjänster (306/2019).

Till registreringsanmälan ska fogas behövliga utredningar om att de förutsättningar som avses i 114, 115, 115 a och 116 § är uppfyllda.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

120 §

120 §

Sjötrafikbrott

Sjötrafikbrott

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

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 enligt 108 § 1 mom. 1 punkten,

3) bestämmelserna i 7 § som gäller befälhavarens allmänna ansvar, med undantag för i 7 § 3 punkten avsedd annan utrustning än sådana räddningsvästar, flytplagg eller räddningsdräkter som krävs enligt 108 § 1 mom. 1 punkten *och de krav på adekvata sjökort och nautiska publikationer som nämns i 7 § 4 punkten,*

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för sjötrafikbrott dömas till böter.

ska, om inte strängare straff för gärningen föreskrivs någon annanstans i lag, för *sjötrafikbrott* dömas till böter.

123 §

123 §

Allmänna förseelser av befälhavare på en farkost

Allmänna förseelser av befälhavare på en farkost

Befälhavaren på en farkost påförs en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta

Befälhavaren på en farkost påförs en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att iaktta

8) bestämmelserna i 34–37 § om fartbegränsningar 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.

8) *de i 34, 36 och 37 § avsedda skyldigheter som ska iakttas i trafik längs kanaler och via rörliga broar och som gäller användning av segelbåt, anmälan av uppgifter om farkosten eller tobaksrökning och hantering av öppen eld.*

124 §

124 §

Överskridande av fartbegränsning med farkost

Överskridande av fartbegränsning med farkost

En farkosts befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet överskrider den högsta tillåtna farten som anvisas med sjötrafikmärke

För överskridande av fartbegränsning med farkost påförs den som uppsåtligen eller av oaktsamhet överskrider den högsta tillåtna

Gällande lydelse

eller den farkostspecifika farten påförs en avgift för trafikförseelse på 120 euro, om farten överskrider med högst den högsta tillåtna farten.

125 §

Registreringsförseelser av ägare till eller innehavare av en farkost

Ägaren 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 §.

Ägaren till eller innehavaren 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 föreskriven 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.

133 §

Ändrings sökande

När det gäller beslut som fattats med stöd av denna lag får omprövning begäras på det sätt som anges i förvaltningslagen. Det beslut som fattats med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i förvaltningsprocesslagen ([586/1996](#)). Förvaltningsdomstolens beslut får överklagas genom besvär bara om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Föreslagen lydelse

fart som anvisas med sjötrafikmärke eller den farkostspecifika farten en avgift för trafikförseelse på 120 euro, om farten överskrider med högst den högsta tillåtna farten.

125 §

Registreringsförseelser

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder eller låter använda en farkost i strid med 112 § innan farkosten har införts i registret eller i strid med 118 § så att farkosten inte är försedd med registerbeteckning, eller försummar sin i 117 § avsedda skyldighet att medföra registreringsbevis vid användning av farkosten, påförs en avgift för trafikförseelse på 70 euro.

Ägaren 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 §.

Ägaren till eller innehavaren av en farkost påförs en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om han eller hon uppsåtligen underlåter att inom föreskriven tid göra en sådan ändringsregistrering som avses i 115 §.

133 §

Ändrings sökande

Omprövning av i denna lag avsedda beslut får begäras. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003). Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

RP 54/2021 rd

Gällande lydelse

I ett beslut kan det bestämmas att beslutet ska iaktas trots att ändring har sökts, om inte besvärmyndigheten bestämmer något annat.

Föreslagen lydelse

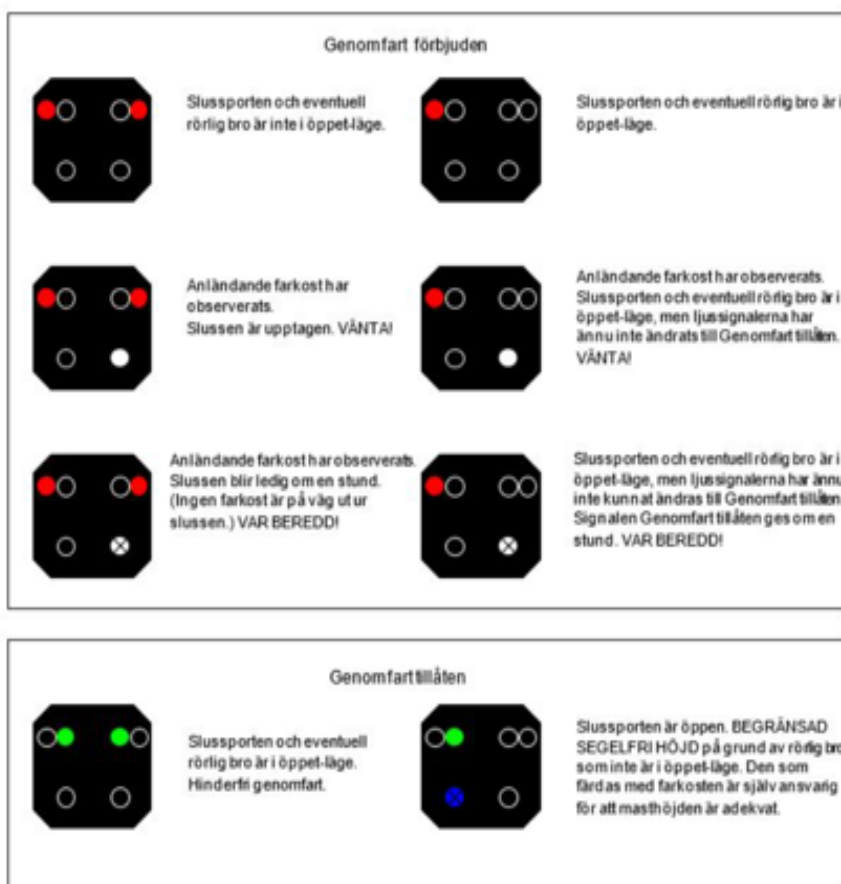
Beslutet kan verkställas även om omprövning har begärts eller besvär anförts.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bilaga 1

BILD 2

Ljussignaler för sjötrafiken vid slussar; fullständigt system



Även andra ljussignalsystem vid en sluss än det som presenteras ovan kan förekomma.

Transport- och kommunikationsverket bestämmer utifrån trafikplatsens behov vilken typ av signalsystem som ska användas.

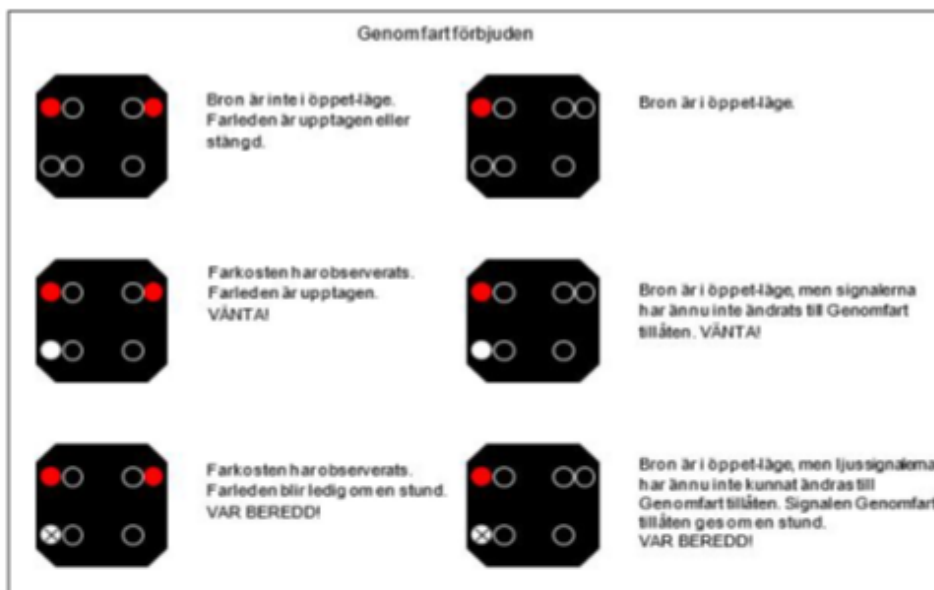
Teckenförklaringar:

- * Fast ljus
- ⊗ * Blinkljus

Bilaga 1

BILD 3

Ljussignaler för sjötrafiken vid rörliga broar; fullständigt system



Även andra ljussignalsystem vid en rörlig bro än det som presenteras ovan kan förekomma. Transport- och kommunikationsverket bestämmer utifrån trafikplatsens behov vilken typ av signalssystem som ska användas.

Teckenförklaringar:

- = Fast ljus
- ⊗ = Blinkljus