LANDSKAPSSTYRELSENS FRAMSTÄLLNING

Landskapslag om fritidsbåtars säkerhet

1997-98 **nr 20**

FÖRSLAG

Landskapsstyrelsen föreslår att lagtinget antar en landskapslag om fritidsbåtars säkerhet. Denna framställning är första delen i en process för att ta fram ett komplett regelverk som skall gälla fritidsbåtar. Denna första del behandlar endast fritidsbåtars säkerhets- och miljökrav utgående från Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG av den 16 juni 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar, fritidsbåtsdirektivet. I nästa steg är det tänkt att den nu föreslagna lagen skall ingå som en del i en större lag som skall reglera fritidsbåtars säkerhet, miljökrav, registrering av fritidsbåtar och framförande av fritidsbåtar inkluderat sjöfylleri med mera. Anledningen till att lagen görs i två delar är att implementeringen av fritidsbåtsdirektivet bör ske snarast med tanke på att implementeringstiden för direktivet utgått.

Lagen innehåller endast grundläggande bestämmelser om bl.a. tillämpningsområde, märkningsskyldighet och tillsyn. Detaljregleringen finns i fritidsbåtsdirektivet. Det kan efter hand bli nödvändigt att justera detaljföreskrifterna med hänsyn till utvecklingen inom EU. Därför bör föreskriftsrätten delegeras till landskapsstyrelsen. Det materiella innehållet i fritidsbåtsdirektivet införs i åländsk rätt genom en landskapsförordning. I landskapslagen om fritidsbåtars säkerhet ges de bemyndiganden för landskapsstyrelsen som behövs.

ALLMÄN MOTIVERING

1. Gällande lagstiftning

I 13 § 17 punkten i 1951 års självstyrelselag (5/52) fanns en bestämmelse om att specialföreskrifter om snabbgående motorfarkoster undantagits från landskapets lagstiftningsbehörighet. Enligt förordningen om verkställighet av lagen om snabbgående motorfarkoster (FFS 257/1925) var ägare till snabbgående motorfarkoster skyldiga att anmäla sin farkost till motorfarkostregistret vid länsstyrelsen. Lagen om snabbgående motorfarkoster (FFS 256/1925) gällde fram till den 1 april 1969 då den ersattes av lagen om båttrafik (FFS 151/1969). I och med tillkomsten av den lagen utvidgades registreringsplikten till att gälla alla motorbåtar med en utombordsmotor vars effekt enligt tillverkarens uppgift överstiger 20 hästkrafter samt båt med inombordsmotor och inutbordare vars motsvarande effekt överstiger 50 hk. Efter diskussioner i landstinget ansågs det klart att länsstyrelsen även skulle sköta registreringen av dessa båtar på Åland och att lagen och förordningen om båttrafik (FFS 152/1969) således var tillämpliga i landskapet. Lagen om båttrafik innehåller bestämmelser om båtars konstruktion och framförande samt registrering av motorbåtar via en hänvisning till förordningen om båttrafik.

I samband med ikraftträdandet av den nya självstyrelselagen infördes bestämmelsen att landskapet har lagstiftnings- och förvaltningsbehörigheten i fråga om bland annat båttrafiken (18 § 21 p). Lagen om båttrafik är med stöd av 71 § självstyrelselagen gällande lag i landskapet så som lagen såg ut vid tiden för nya självstyrelselagens ikraftträdande. Båttrafiklagen och båttrafikförordningen, med undantag av 2 kap. som handlar om registrering av motorbåtar, har upphävts i riket. Båttrafiklagen har i riket ersatts av en ny sjötrafiklag vars syfte är att främja säkerheten inom sjötrafiken och att förebygga olägenheter som användningen av farkoster kan orsaka miljön m.m. Sjötrafiklagen innehåller stadganden gällande dem som färdas på vatten, farkoster och deras utrustning samt trafik på vatten.

2. Europaparlamentets och rådets direktiv 94/25/EG av den 16 juni 1994 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar i fråga om fritidsbåtar

Fritidsbåtsdirektivet har tillkommit för att undvika att handelshinder och ojämlika konkurrensvillkor uppkommer på den inre marknaden på grund av att medlemsstaternas krav som finns angående säkerhetskraven på fritidsbåtar skiljer sig åt till omfattning och innehåll. Det bästa sättet att undanröja dessa hinder är en harmonisering av medlemsstaternas regler på området. I fritidsbåtsdirektivet fastställs de väsentliga krav som är nödvändiga för fritidsbåtars fria rörlighet. Dessa krav finns föreskrivna i direktivets bilaga 1. De väsentliga kraven skall baseras på harmoniserade europeiska standarder, antagna av den Europeiska organisationen för standardisering (CEN) eller av den Europeiska organisationen för standardisering inom elområdet (Cenelec) på uppmaning av kommissionen. Direktivet innehåller även bestämmelser om miljöskydd genom att det

ställs krav på fritidsbåtens konstruktion till den del denna har direkt effekt på miljön. De fritidsbåtar och den utrustning till dessa som omfattas av direktivet och som uppfyller de väsentliga kraven skall CE-märkas. Fritidsbåtsdirektivet innehåller inte några bestämmelser som är avsedda att begränsa fritidsbåtars användning sedan de tagits i bruk. Direktivet reglerar inte heller medlemsstaternas rätt att ställa krav på fritidsbåtars framförande i vissa vatten i syfte att skydda miljön och vattenvägarnas uppbyggnad eller för att trygga säkerheten på vattenvägarna.

Fritidsbåtsdirektivet gäller, med vissa undantag, alla typer av fritidsbåtar med en skrovlängd mellan 2,5 och 24 meter samt viss utrustning som anges i direktivets bilaga 2. En båtkategori som inte omfattas av direktivet och som torde beröra vissa åländska båtbyggare är så kallade originalbåtar och individuellt byggda kopior av historiska båtar, konstruerade före år 1950, byggda huvudsakligen av ursprungligt material.

I direktivets artikel 8 samt i direktivets bilagor 5-12 regleras vilka förfaranden som skall tillämpas vid en bedömning av om produkter inom respektive båtkategori uppfyller direktivets krav. Varje medlemsstat skall till kommissionen och till övriga medlemsstater anmäla vilka organ de har utsett att utföra denna bedömning. För att få bli ett sådant anmält organ krävs att vissa i direktivets bilaga 14 angivna kriterier är uppfyllda. För Ålands del ha det hittills varit den finska sjöfartsstyrelsen som skött dessa bedömningar i den mån de förekommit samt fristående organ som t.ex. Det Norske Veritas. Huruvida något åländskt organ i framtiden kan komma att sköta bedömningen får framtiden utvisa.

De fritidsbåtar och den utrustning som omfattas av direktivet och som uppfyller de krav som ställs skall bära en CE-märkning som bekräftar överensstämmelse med EG-reglerna när de släpps ut på marknaden.

Medlemsstaterna skall vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de båtar och den utrustning som omfattas av direktivet släpps ut på marknaden endast om de uppfyller direktivets krav men får inte förbjuda, begränsa eller förhindra att de produkter som omfattas av direktivet och som har föreskriven CE-märkning släpps ut på marknaden.

Medlemsstaterna skall utgå från att de produkter som omfattas av direktivet och som uppfyller de nationella standarder som antagits i enlighet med de harmoniserade standarder vars referenser har offentliggjorts i Europeiska gemenskapernas officiella tidning uppfyller de väsentliga krav som ställs upp i artikel 3. Det finns också en möjlighet att stoppa produkter som trots att de uppfyller kraven kan äventyra säkerheten och hälsan för personer, egendom eller miljön. Medlemsstaten skall genast underrätta kommissionen om en sådan vidtagen åtgärd. Om en medlemsstat konstaterar att en produkt som faller under direktivet är CE-märkt trots att den inte uppfyller direktivets krav, skall lämpliga åtgärder vidtas av den medlemsstat som har jurisdiktion över den som utfört märkningen. Varje beslut som fattas med stöd av fritidsbåtsdirektivet och som leder till en begränsning av utsläppandet på marknaden av de produkter som direktivet

skall tillämpas på skall vara motiverat och den som berörs av beslutet skall underrättas om hur och inom vilken tidsfrist ett överklagande skall ske.

Fritidsbåtsdirektivet antogs den 16 juni 1994. Enligt direktivet skall medlemsstaterna senast den 16 december 1995 anta och offentliggöra de lagar som är nödvändiga för att uppfylla fritidsbåtsdirektivet och tillämpa bestämmelserna från och med den 16 juni 1996. De produkter som omfattas av direktivet och som uppfyller de bestämmelser som är i kraft inom deras territorium vid dagen för antagandet av direktivet får dock släppas ut på marknaden och tas i bruk fram till och med den 15 juni 1998.

3. Nuvarande kontrollsystem

I 3 § lagen om båttrafik ges befogenheter att genom förordning utfärda stadganden om registreringspliktiga motorbåtars konstruktion, skick, utrustning och användning, så ock angående i öppen handel saluförda eller på beställning enligt standardmodell tillverkade båtars, båtmotorers och båtförnödenheters konstruktion och beskaffenhet som anses påkallade för säkerheten, den allmänna ordningen eller förebyggandet av olägenheter för miljön. I bullerbekämpningslagen finns stadganden om bulleremissioner från motorbåtar.

Förordningen om båttrafik (FFS 152/1969) innehåller närmare bestämmelser om båtars konstruktion, utrustning och användning. Bestämmelserna gäller i första hand motorbåtar som måste registreras.

Utöver lagstiftningen har de nordiska länderna i samråd med Det Norske Veritas och båtbranschen tagit fram frivilliga typprovningsregler. Båtarna typgodkänns i enlighet med de nordiska båtnormerna (NBS) och typgodkända båtar förses med en blå skylt. I Finland sköts typgodkännandet av sjöfartsverket medan kontroll- och fältarbetet utförs av VTT- Tillverkningsteknik. Systemet med ett sådant typgodkännande, som omfattar både båtar som är i yrkesmässig användning och båtar som är avsedda för fritidsbruk, togs i bruk 1974.

4. Förslagets administrativa, ekonomiska och miljömässiga verkningar

Om den föreslagna lagen får några administrativa eller större ekonomiska verkningar beror på om landskapet själv kommer att sköta kontrollen av efterlevandet av fritidsbåtsdirektivet eller om de kommer att ge riksmyndigheterna uppdraget. Skall åländska myndigheter sköta kontrollen kommer landskapsstyrelsen att fungerar som en övergripande förvaltningsmyndighet och motorfordonsbyrån och polisen som tillsynsmyndigheter. Hur stor den ekonomiska belastningen blir på landskapet beror på hur stor del av kostnaden som kommer att avgiftsfinansieras.

Har fritidsbåtsdirektivet några verkningar på miljön så är det enbart i positiv riktning eftersom direktivet ställer vissa krav avseende bland annat förebyggande av utsläpp.

DETALJMOTIVERING

1 § *Säkerhets- och miljökrav.* Fartyg med en skrovlängd på minst 2,5 och högst 24 meter som är avsedda för sport- eller fritidsändamål (fritidsbåtar) samt viss utrustning till dessa får släppas ut på marknaden endast om de uppfyller vissa väsentliga säkerhets- och miljökrav. Fritidsbåtsdirektivet omfattar inte alla fritidsbåtar, bl.a. är kanoter och kajaker undantagna från tillämpningsområdet. I paragrafens andra stycke bemyndigas landskapsstyrelsen att fastställa vilka krav som skall uppfyllas, vilka metoder som skall iakttagas för att bedöma om kraven uppfylls samt vilka båtar och vilken utrustning som skall omfattas av lagen

2 § *Ansvaret.* Den som tillverkar eller till landskapet inför fritidsbåtar och utrustning till dessa för bruk i landskapet ansvarar för att de uppfyller de fastställda väsentliga säkerhets- och miljökraven när de släpps ut på marknaden. Om produkten tillverkas på Åland ansvarar tillverkaren för att de väsentliga säkerhets- och miljökraven är uppfyllda. Vid införsel från ettt land utanför EU är det importören som har detta ansvar. Om tillverkaren har en representant i landskapet torde det oftast vara denne som skall betraktas som importör.

3 § *Märkningsskyldighet.* Fritidsbåtsdirektivets krav om CE-märkning uppfylls genom att det i paragrafens andra stycke tagits in en rätt för landskapsstyrelsen att meddela närmare föreskrifter om denna märkning.

4 § *Tillsyn.* I paragrafens första stycke bemyndigas landskapsstyrelsen att bestämma vilken myndighet som skall utöva tillsynen över lagens efterlevnad. Tillsynsmyndigheten bör i första hand söka nå rättelse på frivillig väg. Om detta inte hjälper får tillsynsmyndigheten meddela de föreläggande och förbud som behövs för att se till att meddelade föreskrifter följs. Sådana föreläggande och förbud får förenas med vite. Den myndighet som ligger närmast till hands att utse som tillsynsmyndighet torde vara motorfordonsbyrån med hjälp av polisen. Fritidsbåtsdirektivet förutsätter alltså att medlemsstaterna aktivt övervakar att fritidsbåtar och utrustning till dessa uppfyller direktivets krav.

Tillsynsmyndigheten bör i första hand försöka nå rättelse på frivillig väg men för att övervakningen skall bli effektiv måste tillsynsmyndigheten i vissa fall kunna ingripa med tvingande åtgärder.

Enligt lagen om att vissa produkter skall förses med CE-märkning (FFS 1376/1994) som är tillämplig på Åland skall enligt 6 § den som CE-märkt en produkt trots att denna inte överensstämmer med kraven för en sådan märkning dömas till böter. Genom att denna lag görs tillämplig på CE-märkningen enligt fritidsbåtsdirektivet finns således även ett straffrättsligt sanktionssystem.

5 § *Återkallande av produkter.* Denna paragraf motsvarar artikel 7 i fritidsbåtsdirektivet och ger tillsynsmyndigheten en möjlighet att ingripa med provisoriska åtgärder i de fall tillsynsmyndigheten anser att en formellt korrekt CE-märkt produkt inte uppfyller de väsentliga kraven.

6 § *Avgifter.* Det är rimligt att tillsynsverksamheten till viss del avgiftsfinansieras. I paragrafen ges landskapsstyrelsen rätt att föreskriva om avgifter för tillsyn och annan kontroll.

Den föreslagna lagstiftningen kommer sannolikt att belasta de åländska tillverkarna i båtbranschen med vissa kostnader för förfarandet med bedömning av om produkterna uppfyller kraven och den efterföljande märkningen. Samtidigt medför genomförandet av EG-reglerna att de åländska tillverkarna kan konkurrera på den europeiska marknaden med utländska tillverkare på lika villkor.

De flesta produkter som omfattas av fritidsbåtsdirektivet och saluhålls i landskapet är tillverkarde inom EU. Dessa produkter är med största sannolikhet CE-märkta redan vid införseln. Det kan antas att även tillverkare utanför EU kommer att CE-märka sina produkter i enlighet med kraven i fritidsbåtsdirektivet för att få tillträde till hela EU-marknaden. Kostnaderna för den åländska handeln kan därför antas bli begränsade.

Tillsynen över lagens efterlevnad kommer att medföra kostnader. Hur övervakningen skall ske eller omfattningen av kontrollen regleras inte i direktivet men vissa informationskampanjer och stickprovskontroller torde krävas.

Det är rimligt att en viss del av tillsynsmyndighetens kostnader får bäras av de som ansvarar för att fritidsbåtarna uppfyller lagens krav när de släpps ut på marknaden, dvs. de som tillverkar eller importerar fritidsbåtar. Av denna anledning har landskapsstyrelsen bemyndigats att meddela föreskrifter om särskilda avgifter för tillsynsmyndighetens tillsyn och kontroll.

7 § *Överklagande.* I denna paragraf anges ordningen för överklagande av tillsynsmyndighetens beslut.

Ikraftträdelsebestämmelserna. Något datum för lagens ikraftträdelse har inte skrivits ut. Implementeringen av fritidsbåtsdirektivet bör dock ske snarast med tanke på att implementeringstiden för direktivet utgått. Enligt uppgift kommer kommisionen att inom en snar framtid inleda en domstolsprocess mot Finland för att direktivet ännu inte har implementerats. Målsättningen är att lagen och tillhörande förordning skall träda ikraft

senast den 1 juni 1998. Enligt artikel 13.1 i fritidsbåtsdirektivet skall medlemsstaterna tillämpa bestämmelserna i direktivet från och med den 16 juni 1996. Enligt en övergångsbestämmelse i artikel 13.3 skall medlemsstaterna dock godta att produkter som uppfyller de bestämmelser som är i kraft i medlemsstaten den 16 juni 1994 släpps ut på den inhemska marknaden till och med den 15 juni 1998.

Landskapsstyrelsen föreslår att lagtinget antar följande lag.

LANDSKAPSLAG
om fritidsbåtars säkerhet

I enlighet med lagtingets beslut stadgas:

1 §

Säkerhets- och miljökrav

Fartyg med en skrovlängd på minst 2,5 och högst 24 meter som är avsedda för sport- eller fritidsändamål (fritidsbåtar) samt viss utrustning till dessa får släppas ut på marknaden endast om de uppfyller vissa väsentliga säkerhets- och miljökrav.

De säkerhets- och miljökrav som skall uppfyllas av olika slag av fritidsbåtar och utrustning till dessa samt de metoder som skall iakttagas för att bedöma om kraven uppfylls fastställs genom landskapsförordning.

2 §

Ansvaret

Den som tillverkar eller till landskapet inför fritidsbåtar och utrustning till dessa för bruk i landskapet ansvarar för att de uppfyller de fastställda väsentliga säkerhets- och miljökraven när de släpps ut på marknaden.

3 §

Märkningsskyldighet

Den som ansvarar för att fritidsbåtar och utrustning till dessa uppfyller föreskrivna krav skall tillse att produkterna bär en CE-märkning när de släpps ut på marknaden. CE-märkningen skall åtföljas av det anmälda organets identifikationsnummer, om organet deltar i produktionskontrollen, liksom de två sista siffrorna av det årtal då CE-märkningen utförs.

Närmare bestämmelser om CE-märkning ges i landskapsförordning och i lagen om att vissa produkter skall förses med CE-märkning (FFS 1376/1994).

4 §

Tillsyn

Landskapsstyrelsen eller den myndighet som landskapsstyrelsen bestämmer (tillsynsmyndigheten) skall se till att denna lag och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen eller ett bemyndigande enligt lagen följs.

Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden och förbud som behövs för att lagen och föreskrifterna skall följas. Ett sådant föreläggande eller förbud får förenas med vite.

5 §

Återkallande av produkter

Om tillsynsmyndigheten konstaterar att CE-märkta fritidsbåtar eller CE-märkt utrustning till dessa kan äventyra säkerheten eller hälsan för personer, egendom eller miljön, eller i annat väsentligt avseende inte uppfyller ställda krav, får tillsynsmyndigheten ålägga tillverkaren att återkalla produkterna från marknaden. Om tillverkaren inte har sitt säte i landskapet får åläggandet i stället avse tillverkarens representant på Åland. Tillsynsmyndigheten får därvid även helt eller delvis förbjuda att produkterna släpps ut på marknaden eller tas i bruk.

Om tillsynsmyndigheten meddelar ett sådant åläggande eller förbud skall myndigheten genast underrätta Europeiska gemenskapernas kommission om denna åtgärd.

6 §

Avgifter

Landskapsstyrelsen får föreskriva att särskilda avgifter skall tas ut för tillsyn och annan kontroll enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Avgift får tas ut av den som ansvarar för att fritidsbåtar och utrustning till dessa uppfyller föreskrivna krav när de släpps ut på marknaden.

7 §

Överklagande

Tillsynsmyndighetens beslut i enskilda fall enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos Ålands förvaltningsdomstol.

Denna lag träder i kraft den

Genom denna lag upphävs 3 § lagen om båttrafik (FFS 151/1969) och 1 kap. förordningen om båttrafik (FFS 152/1969).

Produkter som omfattas av denna lag får släppas ut på marknaden i landskapet till och med den 15 juni 1998 även om de inte uppfyller de krav som uppställs i lagen eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Mariehamn den 26 mars 1998

ROGER NORDLUND
vice lantråd

Anders Englund
föredragande ledamot