

# Hyresbåtar på Åland

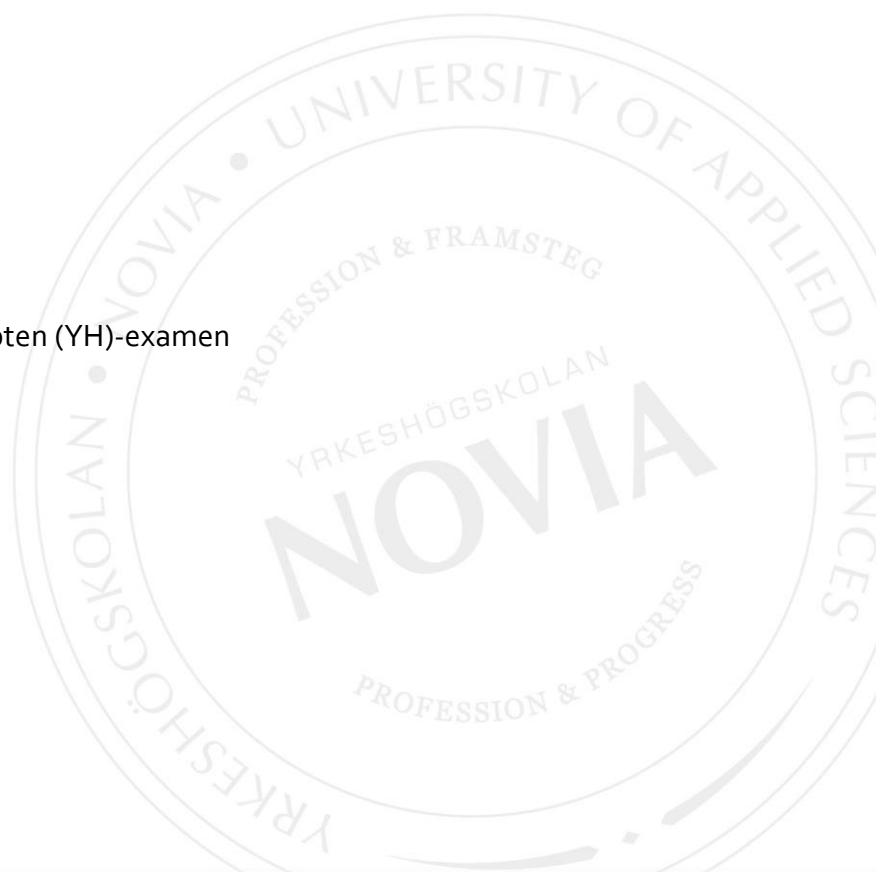
**Vilken lagstiftning skall tillämpas på Åland?**

Linus Jansson

Examensarbete för sjökaptens (YH)-examen

Utbildning i sjöfart

Åbo 2019



## EXAMENSARBETE

Författare: Linus Jansson

Utbildning och ort: Utbildning i sjöfart - Åbo

Inriktningsalternativ/Fördjupning: Sjökapten

Handledare: Peter Björkroth, Ritva Lindell

Titel: Hyresbåtar på Åland

---

Datum 14.01.2019

Sidantal 32

Bilagor 1

---

### Abstrakt

Åland är ett landskap i Finland med självstyranterätt och egen lagstiftning.

Lagstiftningsbehörigheten är uppdelad mellan dels den finska regeringen och dels den lokala åländska landskapsregeringen. All handelssjöfart går direkt under finsk lagstiftning medan fritidsbåtar omfattas av den lokala lagstiftningen.

En hyresbåt är en båt som uthyres för fritidsändamål, obemannad eller bemannad. Det finns en ovisshet angående huruvida denna grupp av båtar skall omfattas av finsk eller åländsk lagstiftning, vilket har behandlats i rättegångar.

Detta examensarbete försöker reda ut huruvida finsk eller åländsk lagstiftning skall tillämpas genom undersökning av lagstiftning, befintliga domar, enkäter samt frågor till de berörda myndigheterna, de aktiva inom branschen samt försäkringsbolag.

---

Språk: Svenska

Nyckelord: Hyresbåt, Charterbåt, Lagstiftning

---

## OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Linus Jansson

Koulutusohjelma ja paikkakunta: Merenkulkualan koulutus - Turku

Suuntautumisvaihtoehto/syventävät opinnot: Merikapteeni YH

Ohjaaja: Peter Björkroth, Ritva Lindell

Nimike: Vuokraveneet Ahvenanmaalla

---

Päivämäärä 14.01.2019

Sivut 32

Liitteet 1

---

### Tiivistelmä

Ahvenanmaa on autonominen maakunta Suomessa omalla lainsäädännöllä.

Lainsäädäntövalta on jaettu Suomen hallituksen ja Ahvenanmaan maakuntahallituksen kesken. Kaikki kaupalliset kuljetukset ovat Suomen lainsäädännön alaisia, kun taas huviveneiden on noudatettava paikallista lainsäädäntöä.

Vuokravene on vene jonka voi vuokrata vapaa ajan tarpeisiin, miehittämättömänä tai miehitettynä. On epäselvää, onko kyseiseen veneryhmään sovellettava suomalaista tai Ahvenanmaalaista lainsäädäntöä. Asiaa on käsitelty tuomioistuinkäsittelyissä. Tämä opinnäytetyö yrittää selvittää, onko Suomen tai Ahvenanmaan lainsäädäntöä sovellettava. Vastausta haetaan tarkastelemalla lainsäädäntöä, olemassa olevia tuomioita sekä kyselylomakkeella ja kysymyksillä asianomaisille viranomaisille, alan aktiivisille ja vakuutusyhtiöille.

---

Kieli: Ruotsia

Avainsana: Vuokravene, Lainsäädäntö

---

## BACHELOR'S THESIS

Author: Linus Jansson

Degree Programme: Degree Programme in Maritime Management - Turku

Specialization: Sea Captain

Supervisor(s): Peter Björkroth, Ritva Lindell

Title: Charter boats at the Åland islands

---

Date 14.01.2019

Number of pages 32 Appendices 1

---

### **Abstract**

The Åland islands is an autonomous region of Finland with its own legislation and local parliament. The legislative authority is divided into two sections, one that is controlled by the Finnish government and one that is controlled by the local parliament.

All merchant shipping is controlled by Finland, while the leisure boat traffic is controlled by the Åland islands.

A charter boat is a boat which is rented for leisure purposes manned or unmanned. There is an uncertainty about whether these kinds of boats shall be under Finnish legislation or the local legislation, which has been processed by courts.

This thesis is trying to sort out whether Charter boats at the Åland islands shall be under the Finnish legislation or the local laws of the Åland islands by research of legislation, court cases, surveys and questions to the relevant authorities, the active of the businesses and the insurance companies.

---

Language: Swedish

Key words: Rental boats, Charter boats, Legislation

---

## Innehållsförteckning

1	Inledning.....	1
1.1	Syfte och målsättning.....	1
1.2	Frågeställningar.....	1
1.3	Avgränsning för arbetet.....	2
1.4	Metodval.....	2
2	Rättsfall.....	3
2.1	Ålands Tingsrätt R 14/377 (2).....	3
2.1.1	Åtalspunkter.....	3
2.1.2	Åländsk lagstiftningsbehörighet.....	4
2.1.3	Tingsrättens bedömning.....	4
2.2	Åbo Hovrätt R 15/1859 (8).....	4
2.2.1	Besvär.....	4
2.2.2	Allmänt.....	5
2.2.3	Tillämpad Lagstiftning.....	5
2.2.4	Slutsatser.....	6
2.3	Ålands Tingsrätt R 17/32 (10).....	6
2.3.1	Åtalspunkter.....	6
2.3.2	Tingsrättens bedömning.....	6
3	Lagstiftningsbehörighet.....	8
3.1	För åländsk behörighet.....	8
3.1.1	Definitionen på en Hyresbåt.....	8
3.1.2	1920 års självstyrelselag för Åland (13).....	9
3.1.3	1951 års självstyrelselag för Åland (14).....	9
3.1.4	1991 års självstyrelselag för Åland (6).....	10
3.1.5	Pågående revidering av självstyrelselagen för Åland (15).....	10
3.1.6	Förordning angående handelsfartyg (upphävd) (16).....	10
3.2	För finsk behörighet.....	11
3.3	Alternativ tolkning för åländsk behörighet.....	11
3.4	Övriga faktorer för åländsk behörighet.....	12
3.5	Behörighetskonflikter.....	14
4	Undersökning om branschens uppfattning.....	15
4.1	Enkät för båtuthyrare.....	15
4.1.1	Frågor i enkäten.....	15
4.1.2	Svar på enkäten.....	16
4.2	Förfrågan till myndigheterna.....	17
4.2.1	Ålands Sjöbevakningsstations svar.....	18
4.2.2	Ålands Landskapsregerings svar.....	18

4.2.3	Trafiksäkerhetsverkets svar .....	18
4.3	Förfrågan till försäkringsbolag .....	18
4.3.1	Försäkringsbolag nr 1 svar .....	18
4.3.2	Försäkringsbolag nr 2 svar .....	19
4.4	Summering av resultatet .....	19
4.4.1	Båtuthyrare .....	19
4.4.2	Myndigheter .....	19
4.4.3	Försäkringsbolag .....	19
5	Ursprungliga frågeställningar .....	21
5.1	Huvudfrågor .....	21
5.2	Bifrågor .....	21
6	Sammanfattning.....	23
7	Referenser .....	24
8	Bilagor.....	25
8.1	Enkät för båtuthyrare på Åland.....	25

# 1 Inledning

En hyresbåt är en mindre båt som hyres ut antingen bemannad eller obemannad åt externa kunder. Inom åländskt farvatten har det förekommit en rättsprocess (1) kring vilken lagstiftning dessa båtar skall falla under. I detta fall som behandlats vid Ålands Tingsrätt har den åtalade ansett att en båt som hyrs ut på Åland skall falla under den åländska lagstiftningen. Detta har sedan överklagats till Åbo Hovrätt vilka haft en annan åsikt. Det kan finnas skäl att möjligtvis ifrågasätta både Ålands Tingsrätts första och andra doms riktighet.

## 1.1 Syfte och målsättning

Syftet med detta arbete är att försöka reda om det finns klara riktlinjer för huruvida hyresbåtar på Åland skall falla under åländsk eller finsk lagstiftning. Om detta inte är fallet, så blir målsättningen att komma fram till någon form av rekommendation rörande hur man bör arbeta under denna juridik.

## 1.2 Frågeställningar

I detta slutarbete kommer jag att fokusera på följande primära frågeställningar:

- Skall lokal eller nationell lagstiftning tillämpas på hyresbåtar inom Åland?
- Är de olika aktörerna på marknaden medvetna om vilken lagstiftning som skall tillämpas?
- Hur ser försäkringsbolag, sjöbevakning och trafiksäkerhetsverket på frågan?

Utöver detta är även dessa frågeställningar intressanta i fallet, och kommer att behandlas sekundärt:

- Hur ser ansvarsfördelningen ut mellan en obemannat uthyrd hyresbåts skeppare och uthyraren?
- Har uthyraren ett ansvar att se till att hyrande part är förtrogen med sitt ansvar i egenskap av skeppare?
- Var går gränsen mellan hyresbåt och passagerar-/lastfartyg vid verksamheter såsom sjötaxi?

### **1.3 Avgränsning för arbetet**

Detta arbete kommer endast att fokusera på båtar som hyrs ut inom åländskt vatten. Det finns flertalet liknande juridiska fall inom fasta Finland, men dessa är inte intressanta.

### **1.4 Metodval**

För att besvara dessa frågeställningar kommer jag att undersöka åländsk respektive nationell lagstiftning, samt utföra intervjuer och enkäter med olika aktörer inom branschen såsom försäkringsbolag, sakkunniga, myndigheter och båtuthyrare.



## 2 Rättsfall

Det finns endast ett rättsfall att falla tillbaka på i modern tid. Detta är fritidsbåten ÅL 1072 som sjönk år 2013 på Åland. Eftersom det inte finns flera rättsfall att tillgå inom detta område kommer jag att gå igenom samtliga tre domar inom fallet härnedan.

Förlisningen av den uthyrda fritidsbåten ÅL 1072 inträffade den 20 april 2013 i Kumlinge, Åland. Fallet har prövats i Ålands Tingsrätt den 29 juli 2015, överklagats till Åbo Hovrätt den 30 november 2016 och återremitterats till Ålands tingsrätt den 8 november 2017.

Bakgrunden till åtalet är att fritidsbåten hyrts ut av svarande till målsägande i ett sådant bristfälligt skick att den sedermera förlist då målsägande nyttjat båten för fritidsfiske. Vid tidpunkten för förlisningen var den aktuella båten registrerad i det åländska fritidsbåtsregistret. Den var ej besiktad av det finska trafiksäkerhetsverket TraFi som hyresbåt.

### 2.1 Ålands Tingsrätt R 14/377 (2)

#### 2.1.1 Åtalspunkter

##### Punkt 1

- Sjölag (3) 20 kap. 1 § - Underlåtenhet att se till att fartyget är sjövärdigt
- Sjölag (3) 6 kap. 3 § - Ombesörjande av fartygets sjövärdighet

Svarande anses i egenskap av uthyrare ha underlåtit att se till att båten var i sjövärdigt skick.

##### Punkt 2

- Lag om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (4) 91 § - Sjötrafikförseelse

Svarande har ej anmält byte av maskin till motofordonsbyråns fritidsbåtsregister.

##### Punkt 3

- Lag om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (4) 91 § - Sjötrafikförseelse
- Lag om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (4) 6 kap. 35 § - Sjötrafikförseelse

- Trafiksäkerhetsverkets föreskrift om hyresbåtars utrustning (5)

Svarande har underlåtit att besikta båten som hyresbåt hos TraFi.

### **2.1.2 Åländsk lagstiftningsbehörighet**

Tingsrätten har bedömt att man i enlighet med 18 § 21 punkten i självstyrelselagen (6) har egen lagstiftningsbehörighet för fritidsbåtar, medan handelssjöfart faller under rikets behörighet enligt 27 § 13 punkten. Tingsrätten anser att domar i detta fall bör falla under 18 § 21 punktens lagstiftningsbehörighet och således skall åländsk lagstiftning tillämpas.

Man härleder även bedömningen till ett antal fastländska lagar.

### **2.1.3 Tingsrättens bedömning**

Punkt 1:

Tingsrätten hänvisar till 6 § landskapslagen (7) att den som framför en fritidsbåt är ansvarig för skicket på båten. I och med detta förkastas den första punkten.

Punkt 2:

Tingsrätten bedömer att svarande har gjort sig skyldig till sjötrafikförseelse i för att ha underlåtit att föra in korrekta uppgifter om båten till fritidsbåtsregistret i enlighet med 12 § landskapslagen (7) och 16 § mom.1 d) punkten i landskapslagen (7).

Punkt 3:

Tingsrätten förkastar åtalet om underlåtenhet att besikta båten som hyresbåt då man anser att åländsk lagstiftning skall tillämpas och detta ej är kriminaliserat enligt åländsk lagstiftning.

## **2.2 Åbo Hovrätt R 15/1859 (8)**

### **2.2.1 Besvär**

Landskapsåklagaren har besvärat Ålands Tingsrätts dom till Åbo Hovrätt då han ansett att fritidsbåten ÅL 1072 skall betraktas som ett fartyg och därvid är besiktningskyldigt som hyresbåt.

### 2.2.2 Allmänt

Åbo Hovrätt påpekar att det vid stämningsansökan till Ålands Tingsrätt kallats två muntliga vittnen angående huruvida båten i fråga skall ses som en fritidsbåt eller ett fartyg. Tingsrätten har ej trots eventuell oklarhet efterfrågat skriftlig bevisning i fallet innan man gjort sitt skriftliga avgörande. Hovrätten anser att man bör ha getts möjlighet att redan i tingsrätten framföra sina eventuella synpunkter för att frågan skall bli grundligt behandlat, för att minimera risken att nya omständigheter och argument kommer upp först i hovrätten.

### 2.2.3 Tillämpad Lagstiftning

Åbo hovrätt har låtit reda ut vilken lagstiftning som bör tillämpas i frågan huruvida den ifrågavarande båten är att betrakta som en fritidsbåt eller ett fartyg.

Detta kan spåras tillbaka till en äldre självstyrelselag från 1951, var det framgår att lagstiftningsbehörigheten redan då varit uppdelad likt idag mellan fritidsbåtar respektive fartyg mellan Åland och riket.

1983 års förordning om hyresbåtars säkerhet är utfärdad i enlighet med 1939 års sjölag. I 1983 års förordning stadgas i 1 § definitionen på en hyresbåt enligt följande.

*”Denna förordning tillämpas på fartyg, som är avsett för fritidsbruk och som i förvärvssyfte hyrs ut endera obemannat eller bemannat, samt på framförande av sådant fartyg (hyresbåt).*

*Denna förordning tillämpas inte på annat handelsfartyg, ej heller på fartyg som nyttjas för tävlingsändamål.”*

Hovrätten finner att dessa bestämmelser faller under begreppet handelssjöfart och skall således falla under rikets lagstiftning och inte åländsk.

Definitionen av hyresbåtar har ändrats i och med 879/2014 (9). Den nuvarande definitionen lyder enligt följande.

*”hyresbåt fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om säkerhet och utsläppskrav i fråga om vissa fritidsbåtar (621/2005) och som hyrs ut för fritidsbruk bemannade eller obemannade och som i annan än reguljär trafik medför högst tolv passagerare; dock inte en segelbåt med ett skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en båt med motor vars effekt enligt motortillverkarens uppgift är under 15 kilowatt, en vattenskoter och inte heller en roddbåt,”*

Vid gärningstidpunkten omfattades ”båtar avsedda för sport- eller fritidsändamål, oavsett typ eller framdrivningssätt, med en skrovlängd på 2,5–24 meter och som hyrs ut för fritidsbruk bemannade eller obemannade och som i annan än reguljär trafik medför högst tolv passagerare” av definitionen på hyresbåtar (5).

#### **2.2.4 Slutsatser**

Åbo Hovrätt anser att båten ifråga skall falla under handelssjöfart i det syfte den använts i, även då det ursprungligen är frågan om en fritidsbåt. Hovrätten förkastar Ålands Tingsrätts dom och återförvisar ärendet för ny behandling i tingsrätten.

### **2.3 Ålands Tingsrätt R 17/32 (10)**

#### **2.3.1 Åtalspunkter**

##### Punkt 1

- Sjölag (3) 20 kap. 1 § - Underlåtenhet att se till att fartyget är sjövärdigt
- Sjölag (3) 6 kap. 3 § - Ombesörjande av fartygets sjövärdighet
- (Alternativt: Framkallande av fara)

##### Punkt 2

- Lag om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (4) 91 § - Sjötrafikförseelse
- Lag om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (4) 6 kap. 35 § - Sjötrafikförseelse
- Trafiksäkerhetsverkets föreskrift om hyresbåtars utrustning (5)

#### **2.3.2 Tingsrättens bedömning**

##### Punkt 1

Enligt sjölagen (3) 6 kap. 3 § är Befälhavaren ansvarig för att se till att fartyget är sjövärdigt. Även redaren har ett ansvar över att se till att fartyget är sjövärdigt. Tingsrätten anser att en befälhavare definieras enligt 4 § 3 mom. 5 punkten i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation (11), vilken ej kan tillämpas på detta fall.

Tingsrätten anser att framkallande av fara kan tillämpas på fallet.

## Punkt 2

Tingsrätten bedömer att fritidsbåten ÅL 1072 skall falla under definitionen som hyresbåt då den uppfyller följande kriterier:

- Det är fråga om en båt som ej kan medföra fler än 12 passagerare
- Båtens längd är 4,65 meter

Skrovlängden faller således under definitionen på en fritidsbåt i 2 § 2 punkten i lagen om säkerhet och utsläppskrav i fråga om vissa fritidsbåtar (12).

Enligt 2 § 24 punkten i lagen om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (4) skall båtar som faller under definitionen i 2 § 2 punkten i lagen om säkerhet och utsläppskrav i fråga om vissa fritidsbåtar (12) och hyrs ut i icke reguljär trafik samt medför högst 12 passagerare avses som hyresbåtar.

Eftersom svarande har försummat sin besiktningsskyldighet skall han tillräknas brottet.

### 3 Lagstiftningsbehörighet

Den sedan länge pågående ovissheten om juridiken bakom uthyrning av båtar inom landskapet Åland grundar sig i att man inte vetat huruvida åländsk eller nationell lagstiftning skall tillämpas. Om man generaliserar lagarna något skall all fritidsbåtstrafik falla under åländsk lagstiftning medan fartygstrafik faller under nationell lagstiftning. Åbo Hovrätt har gått in för en linje var man anser att hyresbåtar skall anses vara fartyg och således falla under nationell lagstiftning, men det kan finnas skäl att ifrågasätta samt undersöka detta noggrannare. Högsta domstolen i Finland har vid tidpunkten för detta examensarbete aldrig behandlat ett likvärdigt rättsfall.

Jag kommer här nedan att göra tre olika möjliga tolkningar på lagarna, en för nationell samt en för åländsk lagstiftningsbehörighet, samt en alternativ tolkning för åländsk lagstiftningsbehörighet. Eftersom Åbo Hovrätt har tolkat (8) att tidigare ändringar i självstyrelselagen (6) skall anses vara relevanta kommer jag att utgå ända från den första självstyrelselagen.

#### 3.1 För åländsk behörighet

##### 3.1.1 Definitionen på en Hyresbåt

En röd linje i självstyrelselagen är att det i alla tider funnits en uppdelning var handelsjöfart (det vill säga fartygstrafik etcetera) gått under För åländsk behörighet

fastländsk lagstiftningsbehörighet emedan fritidsbåtar har fallit under åländsk lagstiftningsbehörighet. För att avgöra huruvida en hyresbåt skall ses som ett fartyg eller en fritidsbåt bör man utgå från definitionen på en hyresbåt enligt Trafiksäkerhetsverkets föreskrift om hyresbåtars utrustning (9).

Definitionen på en hyresbåt enligt föreskriften lyder enligt följande: *”hyresbåt fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för lagen om säkerhet och utsläppskrav i fråga om vissa fritidsbåtar (621/2005) och som hyrs ut för fritidsbruk bemannade eller obemannade och som i annan än reguljär trafik medför högst tolv passagerare; dock inte en segelbåt med ett skrov vars längd enligt tillverkarens uppgift är under 5,5 meter, en båt med motor vars effekt enligt motortillverkarens uppgift är under 15 kilowatt, en vattenskoter och inte heller en roddbåt; med hyresbåt avses, enligt villkoren i denna punkt, även hyresbåt som genomgått första besiktning före den 1 januari 2006, trots*

*att den inte uppfyller de krav som avses i lagen om säkerhet och utsläppskrav i fråga om vissa fritidsbåtar”*

Vid en första anblick kan man direkt anse att en hyresbåt är ett fartyg per definition och således skall falla under finsk lagstiftningsbehörighet, men om man kollar närmare inom definitionen kan man konstatera följande:

- En hyresbåt skall falla under *”tillämpningsområdet för lagen om säkerhet och utsläppskrav i fråga om vissa fritidsbåtar”* (12). Denna lag härrör uttryckligen endast fritidsbåtar (samt vattenskotrar) och har ingen som helst anknytning till fartyg, fartygstrafik eller kommersiell sjöfart.
- Vidare uttrycker man att en hyresbåt framföres *”i annan än reguljär trafik”*, vilket också talar för tolkningen att en hyresbåt inte är ett fartyg.
- Uttrycket *”som hyrs ut för fritidsbruk”* bör uttryckligen tala för att det ej är fråga om handelssjöfart.

Dessa två punkter talar för att en hyresbåt per definition bör anses vara en fritidsbåt och inte ett fartyg.

### **3.1.2 1920 års självstyrelselag för Åland (13)**

I 1920 års självstyrelselag för Åland står det under 9 § punkt 11 att *”sjöfarts-, lots- och fyrväsendet;”* är att anses vara en fastländsk angelägenhet. Om man tolkar att det med uttrycket sjöfart endast skall innefattas fartygstrafik kan man anse att Åland redan i det här skedet har en rättighet att stifta egna lagar för fritidsbåtar. Inga senare revideringar eller tillägg av 1920 års lag talar för någon annan tolkning än ovannämnd.

### **3.1.3 1951 års självstyrelselag för Åland (14)**

Från och med 1951 års självstyrelselag är behörigheterna indelade enligt specifika områden mellan Åland och Finland istället för att vara förbjudande inom vissa områden likt 1920 års lag (13).

Enligt den 13 § 17 punkten är Åland behörig att stifta lagar gällande *”väghållningen och skjutsväsendet, reglering av trafiken samt motorfordon, dock icke specialföreskrifter om*

*snabbgående motorfarkoster; den lokala sjötrafiken och härför avsedda kommunikationsleder;”.*

Denna punkts innebörd bör likt den tidigare lagen tolkas som tillåtande gällande att stifta egna fritidsbåtslagar.

### **3.1.4 1991 års självstyrelselag för Åland (6)**

Man har i 1991 års självstyrelselag under 18 § 21 punkten ändrat beskrivningen från *”den lokala sjötrafiken”* till följande *”vägar och kanaler, vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik, farleder för den lokala sjötrafiken,”*.

Under rikets lagstiftandebehörighet hittar man vid den 27 § 13 punkten *”handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten,”*. Här står det uttryckligen att det är finsk behörighet att stifta lagar om handelssjöfart, men det finns ingenting i uttrycket *”handelssjöfart”* som på något sätt kan anses ha med definitionen på en hyresbåt att göra.

### **3.1.5 Pågående revidering av självstyrelselagen för Åland (15)**

Under den under varande revideringen av självstyrelselagen är det i det senaste betänkandet föreslaget att punkten *”Handelssjöfart och farleder för handelssjöfarten”* förblir oförändrad under finsk lagstiftningsbehörighet. Däremot tages den nuvarande skrivningen angående båttrafik och farleder för den lokala sjötrafiken bort.

Detta torde dock likväl tolkas som att Åland har en egen lagstiftandebehörighet för all form av vattenburen trafik som ej kan anses falla under begreppet handelssjöfart. Detta talar för att även i framtiden bör hyresbåtar falla under åländsk lagstiftningsbehörighet.

### **3.1.6 Förordning angående handelsfartyg (upphävd) (16)**

I denna förordning, vilken är föregångare till Lag om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg (4), finns det en definition på termen handelsfartyg. Definitionen lyder enligt följande:

*”Handelsfartyg äro antingen lastfartyg eller passagerarfartyg.*

*Med lastfartyg förstås fartyg, som vid handelssjöfart begagnas till varutransport, bogsering, isbrytning, bärgning eller fångst.*



*Med passagerarfartyg förstås fartyg, som emot ersättning eller eljest användes till resandes fortskaffande.*

*Såsom passagerarfartyg anses icke fartyg, som är inskrivet i segelförening eller endast är tillbehör till annat fartyg.”*

Denna definition talar klart och tydligt för att en hyresbåt inte skall ses som ett handelsfartyg.

### **3.2 För finsk behörighet**

Åbo Hovrätt har som bekant gått in för en linje (8) där man tolkar hyresbåtsverksamhet med fritidsbåtar som handelssjöfart. Detta på basis av betydelsen av 1951 års självstyrelselag (14), 1983 års hyresbåtsföreskrift (17) samt 1939 års sjölag (18).

Kort sammanfattat anser man att en hyresbåt skall falla under begreppet handelssjöfart och således falla under finsk lagstiftningsbehörighet. Mer om detta kan man läsa under punkt 2.2 i detta examensarbete.

### **3.3 Alternativ tolkning för åländsk behörighet**

Det finns ännu en tredje linje man kan tolka den juridiska situationen i dagsläget. Då den i kraft varande självstyrelselagen (6) trädde i kraft i början av 1993 fanns det en klausul angående övergångsbestämmelser. Under 71 § framgår tidigare stadgandens giltighet i och med att den nya lagen träder i kraft.

*”Har genom denna lag eller med stöd av den till rikslagstiftningen hänförs ett rättsområde som tidigare reglerats genom landskapslag, eller till landskapets lagstiftningsbehörighet överförs ett område som tidigare har reglerats genom rikslagstiftning, skall landskapslag eller rikslagstiftning, som inom detta rättsområde tillkommit innan denna lag har trätt i kraft, fortfarande tillämpas i landskapet till dess den upphävts, landskapslagen genom förordning och rikslagstiftningen genom landskapslag.”*

En möjlig tolkning är att den tidigare formuleringen kring den ”lokala sjötrafiken” från år 1951 års lag (14) vilken har ändrats till ”båttrafik” i 1991 års lag (6) vilket medfört att behörigheten kring hyresbåtar har överförts från finsk behörighet till åländsk behörighet. Eftersom uthyrning av båtar inte varit reglerat år 1991 i åländsk lagstiftning skall således den finska lagstiftningen vilken var giltig år 1991 tillämpas till dess att annan lag har stiftats

inom landskapet Åland. Detta medför att Förordning om hyresbåtars säkerhet från år 1983 (17) skall tillämpas inom landskapet Åland även efter år 1991. Denna tolkning medför även att samtliga revideringar av hyresbåtsförordningen som gjorts efter år 1991 ej är tillämpliga inom Åland, utan originalförordningen från år 1983 skall tillämpas rakt av.

Eftersom man ännu till dagens datum inte har stiftat någon egen lag på Åland kring hyresbåtar skall således förordning om hyresbåtars säkerhet 1983 (17) tillämpas på Åland i dagsläget i enlighet med denna tolkning.

Detta medför även att Ålands landskapsregering omedelbart borde författa en förordning gällande uthyrning av båtar inom landskapet Åland.

### **3.4 Övriga faktorer för åländsk behörighet**

I beredningen (19) för den nya landskapslagen om vattenfarkoster (20) från år 2017 finns det några intressanta aspekter som talar för att uthyrning av båtar skall falla under åländsk behörighet.

I den första versionen av lagförslaget kan följande definition utläsas:

*”2) vattenfarkost en fritidsbåt eller vattenskoter; den omständighet att samma vattenfarkost kan hyras ut eller användas för sport- och fritidsutbildning hindrar inte vattenfarkosten från att höra till denna lags tillämpningsområde, när farkosten släpps ut på marknaden för rekreativ ändamål.”.*

Här framgår det tydligt att omständigheten att båten hyrs ut inte fråntar den från vattenfarkostlagen när den användes för rekreativ bruk.

Denna definition har sitt ursprung i den fastländska lagen om säkerhet och utsläppskrav för fritidsbåtar (21). Denna definition kommer sedermera ordagrant implementeras på Åland genom landskapslagen om tillämpning i landskapet Åland av rikslagstiftning om säkerhet och utsläppskrav för vattenfarkoster (22) från år 2017.

I remissen för detta lagförslag kan även följande mycket intressanta replik av minister Mika Nordberg utläsas:

*”Herr talman! När det gäller paragraf två så kommer den stora frågan att bli laggranskning som vi förväntar oss att ska göras. Tittar man i den gamla lagen från 2003 så finns det i paragraf ett, tillämpningsområde, när den här lagen ska tillämpas. Det finns en mening i slutet av den paragrafen där det står; ”avsedd för sport- och fritidsändamål”. Den paragrafen finns inte med i den här nya lagen. En av orsakerna till detta beror på det som diskuterades här tidigare i lagtinget i samband med konventionen om barlastvatten. Det handlar om en dom som synliggjorde själva behörighetsfördelningen mellan riket och Åland när det gäller båtar som används i kommersiellt syfte.*

*Åland fick i självstyrelselagen från 1993 behörighet för båttrafik och farleder i den lokala sjötrafiken. Tingsrätten behandlade då detta och ansåg att det här är Ålands behörighet. På det här viset får vi nu klargöra rättsläget när det t.ex. gäller båtar för uthyrning. En viss prövning behöver göras. Prövningen kan göras av presidenten och Högsta Domstolen, de i sin tur kan begära ett utlåtande från Ålandsdelegationen. Tack, herr talman.”*

Här talar ministern klarspråk att han anser att en prövning bör göras av Högsta Domstolen, men att alla dåvarande faktorer pekar mot att det bör betraktas som åländsk behörighet att stifta lagar om uthyrning av fritidsbåtar.

Högsta Domstolen ger ett utlåtande (23) kring lagförslaget i sin helhet, och finner inte att någonting hindrar lagen från att träda ikraft, dock har heller ej här hyresbåtsfrågan specifikt behandlats som en enskild fråga.

Den nuvarande gällande formuleringen i landskapslagen om vattenfarkoster (20) lyder:

*”Tillämpning*

*Denna lag är tillämplig på vattenfarkoster, med vilka avses 1) fritidsbåtar med en skrovlängd på minst 2,5 och högst 24 meter som används eller”.*

I och med att minister Mika Nordberg påpekar att meningen ”avsedd för sport- och fritidsändamål” mycket riktigt är borttagen ur den nu gällande lagen måste det anses ha varit meningen att inte exkludera uthyrning av båtar i den nu gällande lagen.

### 3.5 Behörighetskonflikter

I 1991 års självstyrelselag (6) framgår det i 60 § följande angående Lagenligheten av landskapsförordningar samt behörighetskonflikter.

*”Om ett stadgande i en landskapsförordning står i strid med landskapslag eller i landskapet tillämplig rikslagstiftning, får det inte tillämpas av myndigheterna.*

*Uppstår meningsskiljaktighet angående en landskaps- eller riksmyndighets behörighet att vidta en viss förvaltningsåtgärd, avgörs frågan på framställning av landskapsregeringen eller riksmyndigheten av högsta domstolen, sedan utlåtande har inhämtats av myndigheten i fråga och Ålandsdelegationen. (30.1.2004/68)”.*

Man skulle uttryckligen kunna anse att Ålands landskapsregering, på basis av att problematiken med juridiken kring hyresbåtar är mycket allmänt känd samt att den redan sedan tidigare är känd av Ålands landskapsregering själva, redan i ett betydligt tidigare skede borde ha begärt ett utlåtande från högsta domstolen.

## 4 Undersökning om branschens uppfattning

Eftersom det finns en bred allmän uppfattning om att åländsk lagstiftning skall tillämpas bland de verksamma i branschen, vilket strider mot Åbo Hovrätts linje (8), skickades en enkät ut till 27 stycken båtuthyrare runtom Åland. Enkäten bestod av sju frågor kring hur uthyrarna själva uppfattar att lagstiftningen skall tolkas.

Gruppen som tillfrågades i enkäten bestod av uthyrare runtom Åland. För att hitta deltagare till enkäten utnyttjades dels turistbroschyrer om Åland, dels Turismförbundet Visit Ålands hemsida och dels uthyrare vilka hittats genom egna kontakter.

För att även få myndigheternas syn på lagstiftningsfrågan skickades en förfrågan ut till Ålands Sjöbevakningsstation, Ålands Landskapsregering samt Trafiksäkerhetsverket i Finland.

Till de lokala försäkringsbolagen skickades två frågor kring lagstiftning och försäkringar.

### 4.1 Enkät för båtuthyrare

En riktad enkät bestående av sju frågor skickades under mars månad ut till 27 stycken båtuthyrare på Åland. Av dessa besvarades 11 stycken vilket ger en svarsgrad på 41 %. Detta kan låta som en relativt låg deltagandegrad men med tanke på att alla är yrkesverksamma inom branschen bör dessa svar ändå i allra högsta grad ses som relevanta i undersökningen.

#### 4.1.1 Frågor i enkäten

- Anser Ni att en uthyrd båt skall falla under åländsk eller finsk lagstiftning?
- Är uthyrning av en båt att betrakta som handelssjöfart?
- Har uthyraren ett ansvar att se till att hyrande part av obemannad båt är medveten om sitt ansvar som "skeppare"?
- Är båtförsäkringen giltig under tiden båten är uthyrd?
- Går det att bedriva sjötaxiverksamhet under begreppet "hyresbåt"?
- Anser Ni att det finns tillräcklig lättillgänglig information om båtuthyrning hos de respektive myndigheterna?

- Min verksamhet är (bemannad/obemannad uthyrning)

#### 4.1.2 Svar på enkäten

Nedan presenteras grafik över svaren som inkom genom enkäten. Under varje figur finns den kompletta frågan samt den absoluta fördelningen av svar.



**Figur 1**

**Figur 2**

- **Figur 1** - Anser Ni att en uthyrd båt skall falla under åländsk eller finsk lagstiftning? (7 åländsk/4 finsk)
- **Figur 2** - Är uthyrning av en båt att betrakta som handelssjöfart? (4 Positivt/7 Negativt)



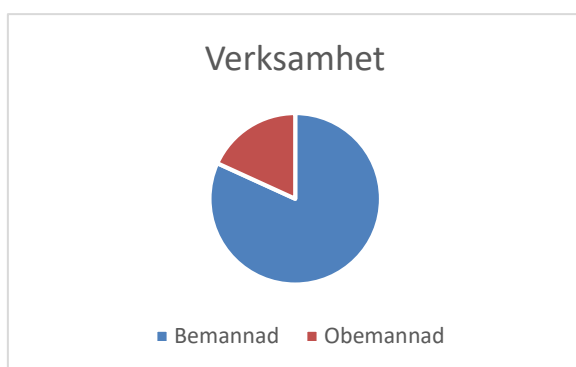
**Figur 3**

**Figur 4**

- **Figur 3** - Har uthyraren ett ansvar att se till att hyrande part av obemannad båt är medveten om sitt ansvar som "skeppare"? (8 Positivt/3 Negativt)
- **Figur 4** - Är båtförsäkringen giltig under tiden båten är uthyrd? (9 Positivt/2 Negativt)

**Figur 5****Figur 6**

- **Figur 5** - Går det att bedriva sjötaxiverksamhet under begreppet "hyresbåt"? (7 Positivt/4 Negativt)
- **Figur 6** - Anser Ni att det finns tillräcklig lättillgänglig information om båtuthyrning hos de respektive myndigheterna? (7 Positivt/4 Negativt)

**Figur 7**

- **Figur 7** - Min verksamhet är (bemannad/obemannad uthyrning) (9 Bemannad/2 Obemannad)

## 4.2 Förfrågan till myndigheterna

Till de lokala myndigheterna skickades en förfrågan hur de ser på lagstiftningsbehörigheten. Följande myndigheter valdes: Ålands Sjöbevakningsstation, Ålands Landskapsregering och Trafiksäkerhetsverket.

Frågan löd enligt följande:

- Anser ni att det skall tillämpas finsk eller åländsk lagstiftning på uthyrda båtar inom Åland?

#### **4.2.1 Ålands Sjöbevakningsstations svar**

En förfrågan skickas per e-post till Ålands Sjöbevakningsstation. Man återkommer därifrån omgående att man är mycket väl medvetna om rättsläget och följer noggrant med i frågan, men att man inte kan ge några direkta svar annat än vad domsluten säger. Frågan vidarebefordras dock till västra Finlands sjöbevakningssektion för noggrannare behandling, varifrån man ej återkommer med vidare information under ett halvt år.

#### **4.2.2 Ålands Landskapsregerings svar**

Landskapsregeringens chefsjurist svarar via ett e-postmeddelande att deras uppfattning har varit att uthyrning av båtar ej skall anses vara handelssjöfart. Man är också medvetna om rättsläget i frågan och har avvaktat en eventuell resning till Högsta Domstolen i ärendet. I nuläget rättar sig dock landskapsregeringen efter den nuvarande högsta domen vilken hunnit laga kraft som på något sett kan ses som prejudicerande i fallet.

#### **4.2.3 Trafiksäkerhetsverkets svar**

Trafiksäkerhetsverket återkommer inte under en halvårsperiod på förfrågan, varvid de måste anses som icke deltagande.

### **4.3 Förfrågan till försäkringsbolag**

Det skickades ut en förfrågan till två försäkringsbolag verksamma på Åland som erbjuder fritidsbåtsförsäkringar. Dessa försäkringsbolag fick följande frågor:

- Anser ni att det skall tillämpas finsk eller åländsk lagstiftning på uthyrda båtar inom Åland?
- Gäller era fritidsbåtsförsäkringar för båtar som är uthyrda inom Åland?

#### **4.3.1 Försäkringsbolag nr 1 svar**

Det första försäkringsbolaget kontaktas per e-post och telefon. Över telefon anser kontaktpersonen att frågan är såpass komplex så att den måste skickas vidare till den juridiska avdelningen inom koncernen. Försäkringsbolaget lovar att återkomma i frågan men under ett halvt år återkommer de ej varken via e-post eller telefon varvid de måste anses som icke deltagande.



### **4.3.2 Försäkringsbolag nr 2 svar**

Det andra försäkringsbolaget kontaktas också både per e-post och telefon. Under telefonkonversationen svarar dels fritidsbåts- och fartygssektionen på frågor inom ämnet.

Man kan från detta telefonsamtal sammanfatta i kort:

- Uthyrning av båtar försäkras under fritidsbåtssektionen.
- Fritidsbåtsförsäkringen ger ej automatiskt skydd för uthyrande av båt.
- En särskild riskbedömning görs båt till båt, varvid premien justeras om det är aktuellt att hyra ut ifrågavarande båt.

Försäkringsbolaget lovar att återkomma med närmare upplysningar från dess juridiska sektion, men återkommer inte under ett halvt år.

## **4.4 Summering av resultatet**

### **4.4.1 Båtuthyrare**

Enkätens svar påvisar att det mycket riktigt finns en allmän uppfattning om att åländsk lagstiftning skall tillämpas på uthyrning av båtar inom Åland. Man anser heller inte, likt tingsrättens och landskapsregeringens ursprungliga bedömning, att uthyrning av båtar faller under begreppet handelssjöfart.

Enkäten påvisar även att det finns spridda tolkningar om huruvida kommersiell verksamhet såsom sjötaxitrafik kan anses falla in under begreppet uthyrning av båt.

### **4.4.2 Myndigheter**

Myndigheterna avvaktar i nuläget att frågan eventuellt reses till Högsta Domstolen, vilket leder till att man är mycket försiktiga i att uttala sig hur lagstiftningen skall tillämpas. Man har dock en uppfattning om att Åbo Hovrätts dom (8) bör anses som prejudicerande.

### **4.4.3 Försäkringsbolag**

Försäkringsbolagen inte nämnvärt insatta i frågan om juridiken bakom uthyrning av båtar. Detta kan anses vara lite förvånansvärt med tanke på att åtminstone det ena försäkringsbolaget försäkrar båtar som hyrs ut via särskild riskbedömning.

Det som möjligtvis talar för en tolkning att man tillämpar av åländsk lagstiftning från försäkringsbolagens sida är de facto att man erbjuder dessa försäkringar direkt under fritidsbåtssektionen snarare än fartygssektionen.

## 5 Ursprungliga frågeställningar

### 5.1 Huvudfrågor

*Skall lokal eller nationell lagstiftning tillämpas på hyresbåtar inom Åland?*

Den juridiskt godtagbara tolkningen måste i och med Åbo Hovrätts domslut (8) vara att hyresbåtar inom Åland skall falla under finsk lagstiftningsbehörighet. Detta kan dock möjligtvis ifrågasättas och ämnet är ännu aldrig behandlats av Högsta Domstolen.

*Är de olika aktörerna på marknaden medvetna om vilken lagstiftning som skall tillämpas?*

Enligt undersökningen har merparten av de lokala aktörerna den ståndpunkten att deras verksamheter skall falla under åländsk lagstiftningsbehörighet. Det nu rådande juridiska läget med Åbo Hovrätts dom (8) talar dock för att den ståndpunkten är felaktig.

Det finns just nu en markant osäkerhet i hur lagstiftningen bör tolkas från samtliga inblandade parter.

*Hur ser försäkringsbolag, sjöbevakning och trafiksäkerhetsverket på frågan?*

Varken myndigheter eller försäkringsbolag kan ge klara besked i hur lagstiftningen skall tillämpas.

### 5.2 Bifrågor

*Hur ser ansvarsfördelningen ut mellan en obemannat uthyrd hyresbåts skeppare och uthyraren*

Om man tillämpar finsk lagstiftning (det vill säga hyresbåtsförfattningen (9)) så torde uthyraren åtminstone ansvara för att båten vid uthyrningstidpunkten är besiktigad och tillbörligt utrustad för aktuellt trafikområde. Skepparen torde bära sitt fulla ansvar som befälhavare ombord.

*Har uthyraren ett ansvar att se till att hyrande part är förtrogen med sitt ansvar i egenskap av skeppare?*

Det finns inga formella behörighetskrav för att hyra och framföra en obemannat uthyrd hyresbåt enligt dagens lagstiftning. I och med detta torde inte uthyraren ha något krav på sig att kontrollera hyrande parts nautiska bakgrund. Däremot kan möjligtvis de åländska kraven

för fritidsbåtars skeppare tillämpas även på hyresbåtar vilka hyrs ut utan bemanning, men detta är också en mycket oklar tolkning av lagen som borde förankras mer konkret i lagstiftningen.

*Var går gränsen mellan hyresbåt och passagerar-/lastfartyg vid verksamheter såsom sjötaxi?*

Om man utgår från den finländska definitionen på hyresbåt (9) finns det några saker som talar för att det är tveksamt huruvida det kan anses vara lagenligt att bedriva sjötaxitrafik under hyresbåtsbesiktning;

- *”som hyrs ut för fritidsbruk”*
- *”i annan än reguljär trafik”*
- *”båtar som är särskilt avsedda för att ha besättning och befordra passagerare kommersiellt,”* (hyresbåtsförordningen (9) hänvisar till 4 § i lagen om säkerhet och utsläppskrav i fråga om vissa fritidsbåtar (12), vilken fråntar denna grupp från tillämpningsområdet för lagen)

Det kan gå att ifrågasätta huruvida en på förhand beställd resa från punkt A till punkt B som framföres i kommersiellt syfte (sjötaxitrafik) bör falla in under definitionen uthyrning för fritidsbruk och huruvida det icke skall anses falla in under *”befordra passagerare kommersiellt”*. Då det dessutom handlar om sjötaxiverksamhet bör även företag kunna boka resor för sina transporter, och om man transporterar ut ett företag för att företaget skall utföra arbete på en ö i egenskap av sjötaxi under hyresbåtsbesiktning tänjer det nog väldigt mycket på definitionen *”som hyrs ut för fritidsbruk”*.

Det finns dock en allmänt accepterad uppfattning inom branschen både i Finland och inom Åland att man kan bedriva sjötaxiverksamhet under hyresbåtsbesiktning.

I dagsläget har man inom Åland aktörer som dels kör reguljär kommersiell linjetrafik, dels kommersiella bogseringar och dels har avtal om transport av serviceföretag i kommersiellt syfte såsom sjöassistans och reparationer, under hyresbåtsbesiktning. Samtliga dessa torde ligga inom en väldigt mörk gråzon i lagstiftningen, då de ej är besiktade som last- eller passagerarfartyg men ändå bedriver kommersiell trafik eller rentav handelssjöfart.

## 6 Sammanfattning

Detta examensarbete kan sammanfattas i ett fåtal punkter om hur man kunde göra saker tydligare angående juridiken bakom uthyrning av båtar inom landskapet Åland:

- Landskapsregeringen borde begära ett utlåtande från Högsta Domstolen huruvida det skall anses vara finsk eller åländsk lagstiftningsbehörighet.
- Sjöbevakningen och Trafiksäkerhetsverket borde börja övervaka vilken typ av trafik som hyresbåtar bedriver och pröva gränserna för vad som kan anses vara lagligt.
- En samlingsorganisation för alla aktörer på Åland kunde grundas exempelvis under en befintlig organisation såsom Visit Åland, Ålands Näringsliv eller som en fristående enhet för att bevaka åländska båtuthyrarens intressen samt sprida information om hur man skall gå tillväga för att bedriva laglig uthyrningsverksamhet enligt god sed.

Innan denna fråga är prövad av Högsta Domstolen kommer det troligen aldrig att finnas något konkret svar för vilken lagstiftning som skall tillämpas på Åland, annat än Åbo Hovrätts tolkning.

## 7 Referenser

1. Ålands Radio/TV AB. Ny rättegång om snurrebåt som sjönk. *Ålands Radio och TV*. [Online] den 20 11 2017. <http://www.radiotv.ax/nyheter/ny-rattegang-om-snurrebat-sjonk>.
2. *Underlåtenhet att se till att fartyget är sjövärdigt*. R 14/377, Mariehamn : Ålands Tingsrätt, 2015.
3. Sjölag. 1994. 15.7.1994/674.
4. Lag om fartygs tekniska säkerhet och säker drift av fartyg. 2009. 29.12.2009/1686.
5. Trafiksäkerhetsverkets föreskrift om hyresbåtars utrustning. u.o. : TraFi, 2012. TRAFI/9900/03.04.00/2012.
6. Självstyrelselag för Åland. 1991. 16.8.1991/1144.
7. Landskapslag om Fritidsbåtar. 2003. 2003:32.
8. *Underlåtenhet att se till att fartyget är sjövärdigt*. R 15/1859, Åbo : Åbo Hovrätt, 2016.
9. Trafiksäkerhetsverkets föreskrift om hyresbåtars utrustning. u.o. : TraFi, 2014. TRAFI/31284/03.04.01.00/2014.
10. *Underlåtenhet att se till att fartyget är sjövärdigt*. R 17/32, Mariehamn : Ålands Tingsrätt, 2017.
11. Lag om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg. 2009. 1687/2009.
12. Lag om säkerhet och utsläppskrav i fråga om vissa fritidsbåtar. 2005. 621/2005.
13. Självstyrelselag för Åland. 1920. 124/1920.
14. Självstyrelselag för Åland. 1951.
15. Betänkanden och utlåtanden 33/2017.
16. Förordning angående handelsfartyg (upphävd). 1924. 17.4.1924/103.
17. Förordning om hyresbåtars säkerhet. 1983. 438/1983.
18. Sjölag. 1939. 167/39.
19. Lagförslag nr 15/2015-2016. 2016.
20. Landskapslag om Vattenfarkoster. 2017.
21. Lag om säkerhet och utsläppskrav för fritidsbåtar. 2015. 1712/2015.
22. Landskapslag om tillämpning i landskapet Åland av rikslagstiftning om säkerhet och utsläppskrav för vattenfarkoster. 2017. 2017/30.
23. Högsta domstolen utlåtande. OH 2017/32.
24. 1946 års riksdag N:o 100. 1946.

## 8 Bilagor

### 8.1 Enkät för båtuthyrare på Åland

Bäste båtuthyrare,

Mitt namn är Linus Jansson, och jag håller för närvarande på att skriva ett examensarbete vid Novia angående juridiken kring uthyrda båtar på Åland.

Efter en förklaring av en uthyrd fritidsbåt år 2013 har det blivit ett rättsligt efterspel som har bollats emellan Ålands Tingsrätt och Åbo Hovrätt.

Ålands Tingsrätt har gjort en dom i fallet, vilken sedan har överklagats till Åbo Hovrätt varvid Åbo Hovrätt återremitterat ärendet till Ålands Tingsrätt.

Man har från åländsk sida haft en bred allmänt accepterad uppfattning om att uthyrda snurrebåtar inte skall anses vara handelssjöfart och sålunda falla under åländsk lagstiftning istället för den fastländska lagstiftningen. Den nuvarande godtagbara tolkningen juridiskt måste anses vara Åbo Hovrätts tolkning att uthyrda båtar på Åland skall falla under finsk lagstiftning och sålunda trafiksäkerhetsverkets föreskrift om hyresbåtar, men detta är dock aldrig prövat i Högsta Domstolen varvid man ej ännu har något slutligt svar i frågan.

Efter att den nya hyresbåtsföreskriften från år 2015 trädde ikraft har kraven lindrats för de minsta båtarna (segelbåtar under 5,5 meter, motorbåtar under 15kW, vattenskotrar samt roddbåtar är numera undantagna från föreskriften).

Nedan kommer några frågor om hur Ni som uthyrare ser på lagstiftningen.

Alla svar är självklart anonyma.

För vidare information får ni gärna kontakta mig via e-post [linus.jansson@edu.novia.fi](mailto:linus.jansson@edu.novia.fi)

1. Anser Ni att en uthyrd båt skall falla under åländsk eller finsk lagstiftning?
  - Åländsk lagstiftning
  - Finsk lagstiftning
2. Är uthyrning av en båt att betrakta som handelssjöfart?
  - Ja
  - Nej
3. Har uthyraren ett ansvar att se till att hyrande part av obemannad båt är medveten om sitt ansvar som "skeppare"?
  - Ja
  - Nej
4. Är båtförsäkringen giltig under tiden båten är uthyrd?
  - Ja
  - Nej
5. Går det att bedriva sjötaxiverksamhet under begreppet "hyresbåt"?
  - Ja
  - Nej
6. Anser Ni att det finns tillräcklig lättillgänglig information om båtuthyrning hos de respektive myndigheterna?
  - Ja
  - Nej

7. Min verksamhet är

- Uthyrning av bemannad båt
- Uthyrning av obemannad båt