

26.5.2011

VIITE OM 9/41/2010 ja OM017:00/2010

Johdanto

Oikeusministeriö on 20.4.2011 pyytänyt Helsingin käräjäoikeudelta lausuntoa työryhmän mietinnöstä ”Vesiliikennejuopumuksen promilleraja” (oikeusministeriön julkaisusarja *Mietintöjä ja lausuntoja* 16/2011).

Oikeusministeriö asetti 24.8.2010 työryhmän, jonka tehtävänä oli pohtia rikoslain 23 luvun vesiliikennejuopumusta koskevan kriminalisoinnin muutostarvetta sekä muita keinoja puuttua vesiliikennejuopumuksiin ja -turvallisuuteen.

Työryhmän ehdotus 25.3.2011

Työryhmä ehdottaa, että vesiliikennejuopumuksesta tuomitaan myös se, joka ohjailee ammattimaisessa vesiliikenteessä alusta tai toimii tällaisessa aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Vesiliikennejuopumuksen promillerajaa laskettaisiin näin yhdestä promillesta 0,5 promilleen mainituissa alusryhmissä. Työryhmä ehdottaa lisäksi rikoslain 23 luvun 5 §:n soutuveneisiin rinnastettavien ja siten rangaistusvastuun ulkopuolelle jäävien vesikulku-
neuvojen määritelmän teknistä muutosta.

Työryhmä on pohtinut eri näkökohtia, joihin huomiota kiinnittämällä parannettaisiin vesiliikenneturvallisuutta rikoslain muutoksia tehokkaammin. Työryhmän työssä on muun muassa selvitetty vesiliikennejuopumuksen rangaistuskäytäntöä tavalla, mikä on omiaan yhtenäistämään sitä. Erityisesti työryhmä on keskustellut mahdollisuudesta muuttaa pelastusliivien käyttövelvollisuuksiin liittyvää sääntelyä. Työryhmä toteaa, että tämä sääntely kuuluu liikenne- ja viestintäministeriön valmisteluvastuulle, mistä syystä asian jatkoharkinta on syytä suorittaa siellä.

Voimassa oleva lainsäädäntö

Vesiliikennejuopumusta koskevan rikoslain 23 luvun 5 §:n 1 momentin (1198/2002) mukaan teon rangaistavuudelta edellytetään muun muassa aluksen ohjaamista *yhden promillen* humalatilassa tai sitä, että alusta ohjaavan *kyky tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut* ja lisäksi sitä, että olosuhteet ovat sellaiset, että *teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle*. Lisäksi rangaistavaksi on säädetty aluksen ohjaileminen henkilön käytettyä huumaavaa ainetta siten, että suorituskkyky on huonontunut.

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Telefax	Sähköposti
PL 650 00181 HELSINKI	00180 HELSINKI	0100 86 320	010 36 44417	helsinki.ko@oikeus.fi

26.5.2011

Voimassa olevan säännöksen lainvalmistelussa on todettu, että vesiliikennejuopumusta koskevassa rangaistussäännöksessä promilleraja on asetettu korkeammalle kuin muissa liikennejuopumussäännöksissä, sillä se tulee muista liikennejuopumussäännöksistä poiketen sovellettavaksi vakavuudeltaan hyvin erilaisiin tilanteisiin aluksen koon ja kapasiteetin taikka vesistön tai väylän suuruuden mukaan (HE 90/2002 vp).

Rikoslain 23 luvun 5 § 1 mom. kuuluu seuraavasti: "Joka ohjailee alusta tai toimii aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä 1) nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 1,0 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,44 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa tai että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut, tai 2) käytettyään muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut, ja olosuhteet ovat sellaiset, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava *vesiliikennejuopumuksesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Työryhmän ehdotuksessa tämä säännös pysyy ennallaan.

Työryhmä ehdottaa, että pykälään lisätään uusi 2 momentti koskien ammatti-
maista vesiliikennettä

Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) päätti kesäkuussa 2010 pitämässään kokouksessa muuttaa merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaa kansainvälistä yleissopimusta (SopS 22/1984) eli STCW-sopimusta niin, että sopimuksen luvun VIII sääntöön 1 tehtiin sellainen lisäys, että aluksen päällikölle, päällystölle sekä turvallisuustehtäviä hoitavalle henkilökunnalle asetettiin aluksen ohjaus- ja turvallisuustehtäviä suorittaessaan 0,5 promillen ruorijuopumusraja.

Sopimus ei sellaisenaan velvoita rikoslain muutokseen mutta työryhmä on arvioinut, että rikoslain muuttaminen tältä osin on kansallisistakin lähtökohdistaan perusteltua.

Käräjäoikeus pitää tätä lisäystä rikoslakiin perusteltuna.

Pykälän nykyinen 2 momentti siirtyisi 3 momentiksi ja siihen ehdotetaan pienempi tekninen muutos.

Promilleraja vesiliikenteessä.

Työryhmä on tehnyt yhteistyötä veneilyasiainneuvottelukunnan kanssa ja alan järjestöjen näkemyksiä on kartoitettu.

Postiosoite	Käyntiosoite	Puhelin	Telefax	Sähköposti
PL 650 00181 HELSINKI	00180 HELSINKI	0100 86 320	010 36 44417	helsinki.ko@oikeus.fi

26.5.2011

Oikeuspoliittinen tutkimuslaitos on laatinut selvityksen vesiliikennejuopumusten rangaistuskäytännöstä. Työryhmä on laajasti tutkinut erilaisia tilastoja vesiliikenteen tapaturmista ja mikä on ollut alkoholin osuus niissä.

Veneilyturvallisuuden kehitys on ollut myönteinen siitä huolimatta että veneiden määrä on voimakkaasti lisääntynyt. Veneiden koot ja suorituskyvyt ovat kasvaneet mutta oikeuspoliittisen tutkimuslaitoksen selvityksen perusteella on ilmeistä, että suurilla ja nopeilla veneillä tehdyt rikokset ovat huomattavan harvinaisia.

Veneilykerhojen ja alan intressijärjestöjen toiminnoilla on varmasti ollut merkittävä osuus tähän myönteiseen kehitykseen.

Tilastot osoittavat, että vuonna 1980 kuolleita oli 74 henkilöä 100 000 venettä kohti kun taas luku 2009 oli 7 henkilöä 100 000 venettä kohti. Kuolleiden määrä on laskenut 90 % suhteutettuna venekantaan. Kuolemantapauksista yli puolet johtuvat päihtymyksestä. Valtaosa tapauksista koskee alle 5 metrisiä avoimia perämööttoriveneitä tai soutuveneitä.

Tilastotiedot vesiliikenneonnettomuuksien syistä 2007-2009 osoittavat, että vuonna 2007 sattuneista 1 902 onnettomuuksista alkoholi oli onnettomuuden syy 105 tapauksessa. Vuonna 2008 luvut olivat 1 942/77 ja vuonna 2009 1 595/92. Alkoholi on syynä vesionnettomuuksiin verrattain harvoin.

Vuonna 2008 tuomituissa vesiliikennejuopumuksissa 96 %:ssa tekoväline oli mööttorivene kun purjeveneiden osuus oli 2-3 %. Kolmannes veneistä oli alle 5 metrisiä.

Tilastot osoittavat, että keskimääräinen vesiliikennejuopumus on ajo 1,5- 2 promillen humalassa 4-6 mittaisella 10-40 hv:n mööttoriveneellä yksi tai yhden matkustajan kanssa ilman, että tekoon liittyy (ainakaan tuomioon merkittävä) erityistä vaara- tai vahinkoelementtiä.

Työryhmä toteaa, ettei sen työssä oli tullut esille erityistä käytännön perustetta laskea vesiliikennejuopumuksen yleistä promillerajaa. Promillerajan lasku rajoittaisi ihmisten toimintavapautta käytännössä ennen kaikkea tilanteissa joissa vaaraa toisille ei ole. Yleisen kriminologisen tutkimustiedon nojalla taasen promillerajan lasku ei oletettavasti juurikaan vaikuttaisi vakavimpiin ja törkeimpiin tekoihin. Promillerajan lasku toisi rangaistavuuden piiriin paljon tapauksia, joissa toisen turvallisuutta ei ole vaarassa mutta rasittaisi niukkoja valvontaresursseja tarpeettomasti.



26.5.2011

Työryhmä on myös tutustunut muiden pohjoismaiden lainsäädäntöön ja toteaa, ettei pohjoismaiden välillä ole yhtenäistä linjaa vesiliikennejuopumuksen suhteen. Kaikissa maissa vesiliikennejuopumuksen raja on määritelty eri tavalla.

Vesiliikenteen vertailu tieliikenteeseen promillerajojen pohdinnassa ei ole oikea lähestymistapa. Olosuhteet poikkeavat olennaisesti etenkin vaadittavan reaktionopeuden osalta. Etäisyydet ja vauhdit ovat toisenlaiset ja vaaratilanteet hyvin erilaiset.

Käräjäoikeus pitää työryhmän ehdotuksia hyvin asiallisina ja perusteltuina ja nimenomaan käytännön tarpeita myötäilevinä.

Lausunnon on valmistellut Helsingin merioikeuden jäsen, käräjätuomari Björn Hellman.


Eero Takkunen
Laamanni